

IKAROSZ FIAI A NAGYKUNSAÁGBAN II. RÉSZ

AZ ÚJRAKEZDÉS ÉS HŐSKOR

Béke idején a katonai alakulatok legfőbb feladata, hogy a szabályzatok előírásai szerint kiképzést folytassanak. A tennivalókat — fő vonalakban — kiképzési évre¹ lebontva a hadsereg vezérkara határozza meg. A katonai mesterségre való felkészülést szolgáló ismeretek két csoportba az általános katonai, és a szakmai ismeretek csoportjába tartoznak. A kiképzés célja az elvárásoknak (előírásoknak) megfelelő elméleti ismeretek elsajátítása, és azok gyakorlati alkalmazása meghatározott szintjének elérése — jártasságok és készségek kialakítása, tulajdonképpen a teljesítményképes tudás megszerzése. A katonákat úgy készítik fel eljövendő feladataik végrehajtására, hogy a rájuk bízott technikai eszközök felelős gazdáivá váljanak, azok mesteri alkalmazására képesek legyenek. Ezek az általános elvek természetesen vonatkoztak a kunmadarasi repülőalakulatokra is, a harc kiképzés² megtervezése, megszervezése és végrehajtása az előbb felvázolt célokat szolgálta. A célok megvalósítása közben számos nehézséggel kellett megküzdeni (példaként néhány dolgot megemlítve: a repülőtér építése közben a katonai rend fenntartása, a repülőtérrend³ kialakítása, az alakulatok összekovácsolása⁴, stb.)

¹ Az akkori gyakorlat szerint a kiképzési év november 01.-től a következő naptári év október 31.-ig tartott. Hagyományosan a novemberi nagy bevonulás volt a fordulópont, az új kiképzési év kezdete.

² *A harc kiképzés:* a harcra való felkészítés folyamata. A csapatszervezeteknél a parancsnokok és törzsek (tiszt, tiszthelyettesi állomány) hadműveleti, harcászati felkészítését valamint az alegységek személyi (sor vagy szerződéses, és tartalékos honvéd, tiszt) állományának kiképzését foglalja magába. A harc kiképzés kiterjed az általános katonai és a szakbeosztásra vonatkozó ismeretek elsajátítására és alkalmazására valamint tisztek esetén a parancsnoki és törzsmunka begyakorlására, a harc tervezésére, szervezésére és vezetésére. (Az MH harc kiképzésének rendje. A harc kiképzés sajátosságai az MH légvédelmi és repülőcsapatainál. ZMKA, Budapest. 1993. 7–8. p.)

³ *Repülőtérrend:* A repülőtér adatait, használati szabályait, működési feltételeit, a repülőtéren való közlekedés szabályait, valamint annak közelében érvényben levő repülési eljárások leírását, ismeretét és betartását jelenti. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 277. p.)

⁴ *Összekovácsolás:* A csapatok harc kiképzésének egyik eleme, a katonák felkészítése az alegység (egység, magasabbegység törzs) állományban folytatandó összehangolt tevékenységre. Az összekovácsolás feladatait harcászati-alaki és harcászati foglalkozásokon, harcászati (szakharcászati) gyakorlatokon, gyakorlásokon és éleslövészeten hajtják végre. (Katonai lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 1985. 443. p.)

A kunmadarasi repülőalakulatok⁵ repülőgép-vezetőinek harc kiképzése a repülőgépekkel végrehajtandó harcfeladatok (légi harc, a földi célpontok támadása, felderítés stb.) begyakorlását szolgálta. Ezeket megelőzően a repülés technikáját is el kellett sajátítani. A rendszeresen végrehajtott gyakorló, kiképző és önálló repülésekkel a repülőgép-vezetők elsajátították a „repülőgép-vezetés tudományát”. (A más állománycsoportba tartozók harc kiképzése is tervszerűen, rendezetten folyt. Ez is fontos tennivalót jelentett. A továbbiakban a repülőgép-vezetők felkészítésével, munkájával kapcsolatos eseményeket emelem ki.) A katonai feladatok végrehajtására való felkészültség, kiképzettség demonstrálásának egyik „színtere” a díszszemle, ez így volt az ötvenes években. A díszszemlén való részvétel dicsőségnak számított, tulajdonképpen itt nyílt lehetőség az emberek tízezreinek bemutatni a „repülőgép-vezetői tudományt”.

Az ötvenes években — a politikai döntéseknek megfelelően — évente kiadták a hadsereg hadrendjére vonatkozó szervezési intézkedéseket is, amelyeket különböző fedőnevekkel jelöltek.

1950. április 15-én a Honvédelmi Minisztérium rendeletével életbe lépett a „Rákóczi hadrend”⁶. A repülőcsapatok szervezeti felépítésében ez lényeges változást nem hozott, de Kunmadarason létrehozták a 22. repülőtér kiszolgáló zászlóalj egyik kirendeltségét. Ez már sejtetni engedte, hogy a repülőtér nem marad sokáig „árván”.

1950. nyarán kiadott rendeletek⁷ egyértelművé tették, hogy a kunmadarasi repülőtér további igénybevétele a Honvédelmi Minisztériumban számolnak. A repülőtér bővítésére vonatkozó tervek kidolgozásának kezdési időpontja ezzel egyezik meg, ettől kezdődnek az előkészületek az építkezésre.

1950-ben a politikai vezetés elvi döntést hozott új típusú, szovjet gyártmányú repülőgépek beszerzésére. A honvédelmi miniszter utasítására a légierő kialakította elgondolását új repülőalakulatok felállítására. 1951. január 17-én a légierőparancsnok előterjesztett egy háromezredes sugárhajtású vadászrepülőhadosztály felállítására vonatkozó elgondolást. A terv szerint ezredenként csak két századot szándékoztak korszerű repülőgépekkel felszerelni. Az előterjesztés tartalmazta a repülőegységek területi elhelyezését, a hajózó- és műszaki álló-

⁵ Dr. Iván Dezső nyugállományú ezredes, mint egy összefoglaló művet megírta a magyar katonai repülés történetét két részben 1945–56-ig és 1956–80-ig (A magyar katonai repülés története 1945–1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 1999, és A magyar katonai repülés története 1956–1980. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 2000). A szerző az időközben megszűnt repülőalakulatok történetét is érinti, de természetesen azt nem teljes részletességgel dolgozza fel. A tanulmányban felhasználtam a műveknek azokat a részeit, amelyek a kunmadarasi repülőalakulatokra vonatkoznak.

⁶ A Honvédelmi Minisztérium Szervezési Osztály (HM 0400/VK. Szerv. o.) rendelete alapján.

⁷ 02500/HVK. szerv. o./1950. sz. valamint a 01593/HVK/1950. sz. rendelet.

mánnal való feltöltésre vonatkozó elképzelést is. A tervet elfogadták. Január 30-án megjelent a miniszteri parancs a feladat végrehajtására.

A hadseregben — a sztálinista ideológia (az állandóan éleződő osztályharc; soraidban is keresd az ellenséget stb.) magyarországi meghonosításának eredményeként — megkezdődött a nem megbízható elemektől (koholt, vagy vélt vádak alapján) való megtisztogatás folyamata. A hadseregtől kényszerűen megváltak létszáma nagy volt, ez csaknem meghiúsította a terv kivitelezését. Ennek tükrében az a pártpolitikai határozat, amely előírta, hogy 1951-ben a vadászrepülő-hadosztályt teljes egészében meg kell alakítani, nem volt életszerű. Az ütemterv szerint az első ezredet 1951. február 15-re, a másodikat május 1-re, a harmadikat október 1-re szándékozták felállítani. A terv egyéb vonatkozásban sem számolt a realitásokkal — a repülőgép beszerzés nehézségeivel, az építkezési munkák volumenével, a képzett emberek hiányával stb.

Megoldásra váró feladat volt a felállításra tervezett repülőalakulatok anyagi-technikai ellátásának megszervezése. A repülőcsapatoknál — az összefegyvernemi hadtáp szervezésétől teljesen eltérően — Anyagi-műszaki Ellátó Szolgálatot (AMESZ) szerveztek, amely a hadtápellátás feladataival kombináltan, a repülés műszaki-technikai biztosítását és kiszolgálását is hivatott volt megoldani. Később ez a szervezet repülőterkiszolgáló-zászlóaljja alakult (RKZ), majd 1951-ben ennek bázisán megalakultak az Önálló Repülő Műszaki Zászlóaljak – ÖREMÜZ-ök. Az ÖREMÜZ a Légierő Parancsnokság közvetlen alárendeltségében független egységként működött a repülőezred mellett, azzal csak hadművelési alárendeltségben volt. A két egységparancsnok között az úgynevezett összekötő tiszttartotta a kapcsolatot. Az ÖREMÜZ-parancsnok a repülőezred-parancsnok igénylése alapján hajtatta végre az anyagi-technikai biztosítás feladatait.

Az új repülőalakulatok felállítására vonatkozó döntés nehezen született meg. Hosszú előkészítő munka után a 66. vadászrepülő-hadosztályparancsnokság törzse és a 62. vadászrepülő-ezred települési helyéül a kunmadarasi repülőteret jelölték ki. A repülőtéren települő alakulatok műszaki-technikai biztosítása, és kiszolgálása a 112. ÖREMÜZ feladata lett.

A — politikai gigantomániától sem mentes — nagyszabású tervek szerint az országban felállításra kerülő repülőalakulatok szakember szükségletének kielégítése nehezen megoldható feladatként jelentkezett. Ennek csak úgy lehetett eleget tenni, ha egyidejűleg, rövid idő alatt sok embert képeznek ki. A tömeges képzés eredményeként meg kellett oldani, hogy a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tisztiskola (Szolnok) 1951. november 1-jéig 234 fő hajózót, a Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola (Budaörs) 700 fő mechanikust, 100 fő technikust és 75 fő rajtechnikust bocsájtson ki. De halaszthatatlan volt 300 fő technikus kétéves kiképzésének beindítása is. A kunmadarasi repülőalakulatok állományának a feltöltését főleg ebből az állományból szándékoztak megoldani.

A tervekkel összhangban a kunmadarasi repülőtér kiépítését, a sugárhajtású repülőgépek fogadására való előkészítését elkezdték. Lakóépületek, óvoda, sport és kulturális létesítmények készültek, a meglévő épületeket felújították. A munkálatok segéderői, mesteremberei zömében a község és környék lakosai közül kerültek ki⁸. Az építkezésen dolgoztak munkaszolgálatos (ún. lapátos) katonák, rabok (nők és férfiak). A földmunkákat a Kordélyos Vállalat⁹ végezte, az akkor „divatos” kétkerekű számár, öszvér vagy ló vontatta kordélyokkal. A repülőtérre vezető iparvágányt meghosszabbították¹⁰ a 2,3 km-re telepített üzemanyag-tárolóki. A vasúti katonai szállítások megkönnyítésére a repülőtér területén oldal-, és homlokrakodókat is építettek. A repülőtér dél-nyugati végében tüzérségi tüzelőállásokat építettek ki, olyan számvetéssel, hogy a légvédelmi tüzeralakulatok célkövetési gyakorlatait itt hajtják végre. Itt időnként meg is jelentek 85 mm-es, illetve 37 mm-es légvédelmi ágyúval felszerelt alakulatok a gyakorlati kiképzés végrehajtására.

A tervek szerint február 15-én megkezdődtek a 66. vadászrepülő-hadosztályparancsnokság és törzs valamint az alárendeltségébe tartozó 62. vadászrepülő-ezred megalakításának munkálatai Kunmadarason.

1951. március 16-án a Honvéd Vezérkar (HVK) Szervezési Osztálya kiadta¹¹ a 66. vadászrepülő-hadosztályparancsnokság és egyik ezredének a 62. vadászrepülő ezrednek az állománytábláját. A vezérkarnál is tudatában lehettek annak, hogy a 31. repülőezred májusi, a 47. repülőezred októberi megalakulása nem lehetséges, mert a Légierőnél nagy volt a létszámhiány. Feltehető, hogy másik két repülőezred állománytábláit ezért nem adták ki.

A 66. vadászrepülő-hadosztályt — a technikai fejlettség akkori élvonalába tartozó — hangsebesség alatti sugárhajtású repülőgépekkel tervezték felszerelni. Ez hatalmas minőségi fejlődést jelentett nemcsak a Légierő, hanem a Néphadsereg éle-

⁸ A repülőtér építéséhez szükséges építőanyagok kirakodásához a község lakosai közül alkalmi munkavállalókat toboroztak, ez egyébként nehéz — de viszonylag jól fizetett — elfoglaltság volt, szüleim és ismerőseim társaságában, még nem komoly munkaerőként, alkalmam volt ezt az időtöltést is gyakorolni.

⁹ Anyai nagyapám (id. Szoboszlai Imre) ennél a vállalatnál éjjeliőrként (állatgondozóként) dolgozott. A Kordélyos Vállalat alkalmazottait és az állatokat (lovakat, öszvéreket, szamarakat) a községben a nagygazdák (akkori megnevezés szerint kulákok) államosított házáinál helyezték el.

¹⁰ Az építkezés kivitelezője édesapám Hadnagy József főpályamester volt. Elmondása szerint előfordult, hogy a még teljesen el nem készült iparvágányon tartályvagonokat irányítottak a fejtőállásokba és közben a szerelvény mozdonya kisiklott, a „műszaki hiba” gyors megszüntetéséhez honvédségi gépkocsival vitték őt a helyszínre. Másik esetben — az iparvágány műszaki átadásakor — ugyancsak szükség volt édesapám jelenlétére, elmondása szerint valakiknek még a hivatalos határidő előtt — feltehető a célprémium mielőbbi kifizetése miatt — érdeke volt átvenni a vasúti felépítményt. A nem megfelelő műszaki állapotra való hivatkozás nem érte el a célját, mert a résztvevők valamelyike megfenyegette, ha nem hagy fél a tiltakozással (szabotálással) megütheti a bokáját. Az akkori viszonyokat figyelembe véve célszerű volt „megértő” magatartást tanúsítani, mert könnyen fel lehetett kerülni a kitelepítendő listájára.

¹¹ 01956/1951/HVK Szerv. O. sz. rendelet.

tében is. A kiképzést és az oktatást ebben az időszakban még dugattyús gépekkel hajtották végre. Ezek közé: 9 Jak-9¹² (Vércse), 2 Jak-18¹³ (Fűrj), 5 Zlin-381¹⁴ (Fecske) repülőgép tartozott. A sugárhajtású repülőgépek vezetői állományának feltöltését folyamatosan szándékoztak megoldani. A repülőgép-vezetők egy részét a hadosztálytörzsbe, másik részüket az ezredhez tervezték beosztani.

¹² *Jak-9P (Vércse)* frontvadász-repülőgép: az 1941-től gyártott, a második világháborúban alkalmazott Jak-1 továbbfejlesztett változata, a szovjet légierőben 1942 óta használták. Az utolsó szovjet gyártmányú dugattyús vadászrepülőgép, az újjászervezett magyar légierő első vadászrepülőgépe volt. A koreai háborúban még alkalmazták. Szép külsejű, teljesen fémépítésű, alsószárnyas elrendezésben készült, egyszemélyes vadászgép, amely a kategóriájában rendkívül könnyű és fordulékony volt. Futóműve két, a felszárnyakba behúzható főfutóból és behúzható farokkerékből állt. Erős, tizenkét hengeres, álló V-soros, folyadékhűtéses benzinmotorral egy 1650 LE teljesítményű VK-107A motorral) volt felszerelve. A legnagyobb vízszintes sebesség 700 km/h volt. Háromágú változtatható állásszögű légsavarral rendelkezett. Fegyverzete mereven beépített, légsavartengelyen keresztül tüzelő 1 db SVAK 20 mm-es gépágyú és 2 db légsavarkörön keresztül tüzelő, szinkronizált 12,7 mm-es UBSz nehézgéppuska volt. Külső függesztéssel 2 db 100 kg-os bombát is vihetett. Csak nappal, jó időjárási viszonyok között volt alkalmazható, de ellátták rádióval és hazahívó rádió-berendezéssel is. Harci hatósugara 350 km, hatótávolsága egyszerű üzemanyagfeltöltéssel 1000 km, csúcsmagassága 11 km volt. A 10 m fesztávolságú repülőgép törzsének hossza 8 m volt, a szárnyfelület nagysága mintegy 17 m². A repülőgép felszálló tömege 3060 kg. A Magyar Honvédség légierőjében 1949 ősztől 1954 ősziig volt rendszeresítve. (Haditechnika. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest. 1975. 102. p.)

¹³ *Jak-18 (Fűrj)* repülőgép. Az 1950-es évek elejétől a magyar légierő leggyakrabban használt iskola-repülőgép típusa volt. A kétüléses, vegyesépítésű, könnyűrepülőgép motorja az M-11FR jelzésű, 117 kW-os, öthengeres csillagmotor volt. A 1112 kp startsúlyú gép legnagyobb sebessége 248 km/h volt, csúcsmagassága 4000 m, hatótávolsága 1015 km volt. A gépet Magyarországon először 1948-ban mutatták be a Centenárium Vásáron. 1950. október 19-én 22 db Jak-18 repülőgép érkezett a Szovjetunióból Szilágytelepre. A Kilián Iskola a már meglévő 2 db mellé még 13 repülőgépet kapott, egy 15 repülőgépes kiképző századot alkotva. 2 db repülőgép Kunmadarasra került, egyet pedig Kecskemétre kapott, a többi tartalékban maradt (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 448. p.)

¹⁴ *Zlin-381 (Fecske)*, csehszlovák gyártmányú repülőgép, a II. világháború utáni magyar sportrepülés egyik legismertebb, legtöbbet szereplő kiképző és műrepülőgépe. 1940-ben tervezte a Búcker-gyár, a típus alappéldányát Bū-181 típusjelzéssel. A csehszlovák repülőipar, amely a háború alatt részt vett a gyártásban, a háború után néhány szerkezeti módosítással és 105 LE-s Walter Minor 4-III soros motorral továbbfolytatta a gyártást a 40-es évek végéig Zlin-381 típusjelzéssel. A típus magyarországi pályafutása 1942-ben kezdődött, amikor szakembereknek bemutatták a budaörsi repülőtéren. Hamarosan több példányt rendeltek a kiképzőkeretek részére, és a légierő is kapott 23 db-ot. Ezek közül egy „túlélte” a háborút, és 1951-ig a sportrepülésben használták HA-BUA lajstromjellel. 1948 őszién érkeztek meg a csehszlovák építésű Zlin-381 repülőgépek a légierő és a sportrepülés számára. Először pilótakiképzésre, majd gyakorló- és futárszolgálatra rendszeresítette a légierő. 1953-ban kivonták a szolgálatból, és mintegy 20 db-ot átadtak a Magyar Repülő Szövetségnek. Adatai: fesztáv 10,60 m, hosszúság 8,06 m, felszálló tömeg 850 kg, legnagyobb sebesség 196 km/h. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 512. p.)

A 31. vadászrepülőezredet ténylegesen csak 1951. november 1-jén állították fel, a 47. vadászrepülőezred 1953. november 1-jével állt hadrendbe, de már nem Kunmadarason, hanem Kiskunlacháznál.

A 66. vadászrepülő-hadosztály¹⁵ parancsnokának az alig 26 éves Mezőfi István¹⁶ őrnagyot nevezték ki, majd május elsején előléptették alezredesnek. Hadosztály-parancsnokhelyettes Eöri Elek¹⁷ százados, törzsparancsnok Borsodi János őrnagy, hadosztály politikai tiszt Várkonyi László őrnagy, főmérnök Bede

¹⁵ A kunmadarasi repülőalakulatok néhány vezetőjének életrajzi adatai a Repülési lexikonban (Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991.) megtalálhatók. A „főszereplők” közül többen a forradalom után önszántukból vagy koholt vádak alapján kényszerűségből megváltak a hadseregtől, néhányuk az 1956-os forradalmat követő időben is felelős beosztást látott el a hadseregben. A tanulmány megírásakor nem vezérelt a teljességre való törekvés sem a személyek, sem az életrajzok tekintetében. (Tulajdonképpen a teljességre való törekvés irreális lett volna.) Azt viszont be akarom mutatni, hogy a magyar katonai repülés számos — akkori és későbbi — vezetője „megfordult” Kunmadarason.

¹⁶ *Mezőfi István* (1926–1960): repülő alezredes, hadosztályparancsnok. A BSZKRT-tól került az MKP országos propagandaosztályára politikai munkatársnak, majd pártiskola-vezető Veszprémben. 1948. szept. 15-én önként vonult be a hadseregbe, és mint nevelőtiszt a Kossuth Akadémián kapott beosztást. Itt került kapcsolatba a repüléssel, amikor a repülőosztály tagjait elkísérte Mátyásfüldre, gyakorlati kiképzésre. 1949-ben a Kilián Repülő Tiszti Iskolán főhadnagyi rendfokozatban ezred politikaitiszt beosztást látott el, majd 1950-ben ugyanilyen beosztást tölt be a 41. önálló vegyes repülőezrednél is. 1950 őszén kinevezték a szentkirályszabadjai hadosztály parancsnokának, őrnagyi rendfokozatban. 1951-ben, alig 26 éves korában kinevezik az első, sugárhajtású repülőgépekkel felszerelt vadászrepülő-hadosztály parancsnokának, és alezredesi rendfokozatba léptetik elő. 1951 tavaszán Kunmadarason az első, MiG–15 típusú repülőgépekre történő átképzésre kijelölt csoport parancsnoka, s az első magyar vadászpilóta, aki önállóan repül sugárhajtóműves vadászgépen. 1953-tól kiképzési osztályvezető a Légierő Parancsnokságon, ahonnan 1955 őszén a Szovjet Légierő Akadémiájának parancsnoki tagozatára vezénylik. Az Akadémiát 1959-ben kitűnő eredménnyel végezte el, s kinevezik a Repülő Kiképző Központ (Kecskemét) parancsnokának. Alig egy évet tölt ebben a beosztásban, amikor 1960. jún. 17-én éjszakai repülés közben MiG–17PF típusú repülőgéppel, az utolsó feladatról visszatérőben a repülőtérről néhány kilométerre katasztrófát szenvedett. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 58–59.p.)

¹⁷ *Eöri Elek* (1928 –): repülő alezredes, hadosztályparancsnok, berepülőpilóta. 1943–45 között elvégezte a Csapattiszthelyettes-képző Iskolát, majd rövid ideig hadifogságban volt. 1948-ban Mátyásfüldre vonult be, onnan a Kossuth Akadémiára került. 1949. júl. 17-én alhadnaggyá avatták, és további repülőgép-vezetői kiképzésre vezényelték Szolnokra. 1950-ben főhadnaggyá léptetik elő és kinevezik a Szentkirályszabadján települt vadászrezredhez századparancsnoknak. 1951-ben Kunmadarason századosi rendfokozattal hadosztályparancsnok-helyettes, 1952-ben őrnagyi rendfokozatban a Légierő Parancsnokságon repülőgépvezetés technikai szemlélő. 1953-ban az első között lett I. osztályú repülőgép-vezető. 1954-ben a kecskeméti vadászrepülő-hadosztály parancsnokának nevezték ki; e funkciót két évig töltötte be. 1956-ban a SZU-ba vezényelték továbbképző tanfolyamra, s ott október végén megválasztották a Forradalmi Bizottság elnökének. 1957. áprilisában tartalékkállományba helyezték, majd a Pestvidéki Gépgyárhoz került berepülőpilótának; onnan ment nyugdíjba. Szolgálati évei alatt a Magyar Népköztársaság Érdemérem ezüst és arany fokozatával, a Kiváló Szolgálatért Érdeméremmel, a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával és a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 238–239. p.) 1998-ban rehabilitálták és ezredessé léptették elő.

István mérnök százados lett. A 62. vadászrepülő-ezred parancsnokának Hagymási Jenő¹⁸ főhadnagyot nevezték ki. Ezredmérnök Reményi (Reich) Sándor főhadnagy, politikai tiszt Kádár Miklós százados, majd Eitz Nándor főhadnagy, törzsparancsnok Samák Károly főhadnagy lett.

A hadosztályparancsnokság 1951. május 12-én érkezett meg Kunmadarasra, és haladéktalanul hozzálátott az alakulat szervezeti életének kialakításához. 1951. május 16-án, a 66. vadászrepülő-hadosztály már meglévő állománya is megérkezett Kunmadarasra. A hadosztályt a 18-as számú épületbe helyezték el. Ezzel egyidőben a 62. vadászrepülőezred-parancsnokság néhány repülőgépvezetője és a már meglévő műszaki állománya is Kunmadarasra érkezett, őket a repülőtér már használható épületrészeibe helyezték el.

Május 17-én Mezőfi István alezredes, hadosztályparancsnok vezetésével 7 hajózó (repülőgép-vezető) valamint az üzemeltető műszaki állomány gépkocsival elindult Szentkirályszabadjára¹⁹, az alakulat részére kiutalt repülőgépek átvételére. Másnap átrepültek Kunmadarasra egy Jak-9P (Vércse), 2 Jak-18-as (Fűrj) és 5 Z-381 (Fecske) típusú repülőgépet. A repülőgépek műszaki állapota még elfogadható volt, okmányaikat a felelősök hiányosan vezették, azok áttekinthetetlenek voltak. A dolog természetéből adódóan a 25. vadászrepülő-hadosztály nem a legjobb repülőgépeket adta át. Még az sem nyomott semmit a latba, hogy az átvevő néhány napja ennek a hadosztálynak a parancsnoka volt. Ugyanezen a napon a Kunmadarasra áthelyezett 79 tiszt és 11 tiszthelyettes is bevonult a szolgálati helyére. Az új alakulat az első kiképzési repülését 23-án hajtotta végre az akkorra műszakilag már jól előkészített dugattyús repülőgépekkel.

Június 1-jén beköszöntött az a nap, amire nagyon sokan vártak. A javában folyó építkezés egyhangúságát megtörte az az ünnepség, amelyet a betonos alakulótéren tartottak. Katonás rendben felsorakozott a hadosztály-parancsnokság és a 62. vadászrepülő-ezred teljes személyi állománya, s rövid ünnepség keretében megtörtént a katonai szervezetek tényleges megalakítása.

¹⁸ *Hagymási Jenő* (1928–1990): őrnagy, ezredparancsnok. 1948 őszén vonult be a hadseregbe. Mátyásföldön honvéd, majd Szolnokon növendék. Egy évvel később a 41. vegyes repülőezrednél repülőgép-vezető. 1950 őszén Tökölön, az 50. vadászrepülő-ezrednél századparancsnok, 1951 tavaszán Kunmadarason a 62. vadászrepülő-ezred parancsnoka. Másfél évvel később a Kilián Repülő Iskola repüléstechnikai szemlélője, ezt a beosztást látta el 1954. októberig, amikor az Iskola MiG-15-ös típusú gépekkel felfegyverzett — Lökajtásos Kiképző Ezredének parancsnokává nevezték ki. Az 1956-os forradalom idején tanúsított magatartásáért 4 év börtönre ítélték; ebből 2,5 évet letöltve amnesztiával szabadult. Harmincévi méltánytalanság után a Magyar Köztársaság honvédelmi minisztere rendfokozatába visszahelyezte, és 1990. 06. 15-i hatállyal őrnaggyá léptette elő. 1990. júl. 23-án tragikus hirtelenséggel halt meg. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 357. p.) 1992-ben posztumusz alezredessé léptették elő.

¹⁹ Az akkori korra jellemző konspirációs szabályok szerint a technikai eszközök, a katona állomány mozgása, mozgatása csak titokban, főleg éjszaka történhetett. A személyszállítást csak leponyvázott teherautón lehetett végrehajtani.

A 62. vadászpilóta-ezred három századból állt. Az 1. századba²⁰ dugattyús repülőgépek tartoztak (Jak–9, Jak–18, Zlin–381, Jak–11²¹), a század üzemeltető parancsnoka Egervári László alhadnagy volt, a 2. és 3. századot a MiG–15 hangsebesség alatti, sugárhajtású repülőgépekkel csak fokozatosan szerelték fel.

Az erőltetett ütemű átképzés szempontjából sem érdektelen dologról érdemes említést tenni. 1951 nyarán nagyon sok embert érintő politikai tisztogatás folyt a hadseregben is. A tisztogatásnak a Légierőnél is sokan áldozatul estek. Nagyon sok a Magyar Királyi Honvéd Légierőtől átvett tisztre, tiszthelyettesre, tisztésre és sok jó képességű fiatalra „ütötték rá” a politikailag megbízhatatlan jelzöt. Azokat, akik ilyen „képesítést” kaptak, azonnal eltávolították a hadseregből, (a „bűnűktől” függően sokakat még börtönbüntetésre is ítélték). A tisztogatás a Légierőnek pótolhatatlan károkat okozott, a parancsnoki beosztások feltöltéséhez gyorsított ütemben kellett fiatalokat képezni. (Nagy valószínűséggel ennek az árát a Légierőnél emberáldozatokkal kellett megfizetni. Ugyanis a MiG–15 repülőgépek rendszerbeállítását követő öt évben huszonnégy pilóta vesztette életét.)

A június 1-ei ünnepségen kihirdették a tanfolyamok²², tancsoportok összetételére és feladatára vonatkozó parancsokat. Ekkor a repülőter valamint a lakóépületek építése még javában folyt. Az új sugárhajtású repülőgép elméleti és alkalmazási ismereteinek elsajátítására szervezett tanfolyam ennek ellenére a már kész „6” sz. épületben megkezdődött.

Az átképzés végrehajtásához jelentős segítséget nyújtott a Légierő Parancsnokság. Elsősorban a szakirodalom-ellátásról gondoskodott, valamint a tanfolyamok levezetéséhez nélkülözhetetlen tolmácsokat is biztosította. Az elméleti

²⁰ Antal Ferenc nyugállományú alezredes ebben az időben, ennél a századnál volt rajtechnikus növendék, leendő tiszti iskolai hallgató. Állítása szerint ekkor a század állományában 1 Jak–9, 3 Jak–18, 3 Zlin–381, 2 Jak–11 repülőgép volt. (A számadatokban lehet tévedés, de az lehet egy adott időpontra igaz is. A repülőgépek, mint technikai eszközök meghibásodhatnak, rongálódás után hadihasználatlaná válhatnak, ebből eredően a rendszeresített és a meglévő állomány között számbeli eltérés lehet. De csaknem egy emberöltő távlatából felidézni a tényleges állapotokat is nehéz.)

²¹ *Jak–11 (Öльв)*: szovjet gyártmányú, egymotoros, alsószárnyas, behúzható futóműves, fémépítésű — részben vászonborítással —, két egymás mögötti üléses vadász-, gyakorló repülőgép. Törzse hegesztett acélcső váz, borítása a motortól a kabin végéig durál lemez, ezt követően vászonborítású. A szárny két főtartós, héjszerkezetű, a szárnytőben a futómű részére nagyméretű kiváltással. A kétágú állítható légsavart 420 kW teljesítményű AS–21 típusú motor hajtotta meg. A típus az 50-es évek elején a Magyar Néphadseregben is rendszeresítésre került Öльв típusnéven. 1957-től az MHS üzemeltetésében repülőnapokon, repülőbemutatókon kötelék- és egyéni műrepülő számokban szerepelt. Adatai: fesztáv 9,40 m, hosszúság 8,50 m, magasság 3,28 m, szárnyfelület 15,40 m², felszálló tömeg 2500 kg, legnagyobb sebesség 460 km/h. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 447. p.)

²² Ennek a tiszteletére — kissé megkésve — 2001. október 12-én a magyar repülés sugárhajtású korszaka kezdetének 50. évfordulóján megemlékezés és emléktábla avató ünnepség volt Kunmadarason a Nagyközség Önkormányzata és a Magyar Szárnyak Baráti Köre rendezésében. (Földesi László. Ötven éve kezdődött a sugárhajtású korszak. Top Gun XII. évfolyam – 2001/12. 48–50. p.)

és gyakorlati foglalkozások levezetéséhez a Szovjetunióból 12 műszaki és 5 hajózó (repülőgép-vezető) érkezett, a parancsnok Gancsikov gárdaőrnagy volt. Az állomány új típusra történő átképzése öt tancsoportban történt. Az első csoportban az alábbi hajózók vettek részt az átképzésen²³:

- Nádor Ferenc őrnagy (Légierő vadászrepülő szemlélő, később Légierő parancsnok-helyettes alezredesi rendfokozatban);
- Mezőfi István alezredes (a 66. vadászrepülő-hadosztály parancsnoka);
- Eőri Elek százados (hadosztály kiképzési osztályvezető, még attól az évtől a 66. vadászrepülő-hadosztály parancsnok helyettese, 1954-től – de már Kecskeméten hadosztályparancsnok);
- Garai Imre hadnagy (hadosztály légi lövész szolgálatvezető);
- Iván Dezső²⁴ hadnagy (hadosztály megfigyelő);
- Paár Ferenc²⁵ hadnagy (hadosztály repülőtechnikai szemlélő);
- Hagymási Jenő főhadnagy (a 62. vadászrepülő-ezred parancsnoka);

²³ *Iván Dezső*: Fél évszázados a magyar repülés sugárhajtású korszaka (Magyar Szárnyak évkönyv, XXIX. évfolyam /29. szám/ Budapest. 2001. 127. p.)

²⁴ *Iván Dezső dr* (1928–) ezredes, (katonai pályafutása alatt fontos vezetői beosztásokat látott el.) 1948. október 20.-án kezdte meg tanulmányait a Honvéd Kossuth Akadémián. 1949. július 17.-én avatták tisztté alhadnagyi rendfokozatba. Kecskeméten a 41. vegyes repülőezrednél repülőgép-vezetői beosztásba kerül, majd Szentkirályszabadjára a 25. vadászrepülő-hadosztály 24. vadászrepülő-ezredhez helyezték át. 1951-ben a Kunmadarason megalakult 66. vadászrepülő-hadosztály megfigyelője lett. Tagja volt annak a 17 fős csoportnak, akik elsőként kaptak a MiG–15 sugárhajtású repülőgépen kiképzést. 1953-tól egy ideig (de már Kecskeméten) a 66. vadászrepülő-hadosztály parancsnokhelyettese, 1954-től a Légierő Parancsnokság vadászszemlélője. 1955 őszétől a 66. vadászrepülő-hadosztály parancsnokhelyettese. 1956 novemberétől megbízott hadosztályparancsnok, majd 1957. április elején visszahelyezik az OLP-re vadászszemlélőnek. 1958-tól a Szovjetunióban elvégzi a Repülőparancsnoki Akadémiát. 1964-től az OLP központi harcálláspont parancsnoka. 1967-től az OLP Repülő Főnökség csapatrepülő-osztály osztályvezetője, majd a Repülő-főnök csapatrepülő-helyettese. 1972-ben megromlott egészségi állapota miatt letiltották a repülésről. 1972-től az MH Repülőfőnökség hadműveleti osztályának vezetője. 1978-tól Moszkvába kerül az EFE-törzsben képviseli a magyar repülőket. 1981-ben nyugdíjba kerül. A katonai repülés témakörében sok publikációja jelent meg, megírta a magyar katonai repülés 1945–80. közötti időszakának történetét, ezt a munkát fogadták el megvédése után kandidátusi disszertációnak. A Magyar Hadtudományi Társaság alapító tagja, a Magyar Szárnyak repülőévkönyv szerkesztője. (Szepesi József: Elmaradt kézfogas. Top Gun XI. évfolyam – 2000/7. szám – 56–59. p)

²⁵ *Paár Ferenc* (1932–) ezredes, ezredparancsnok, az MN repülőfőnökségének osztályvezetője. 1948. okt. 25-én önkéntesként került a hadseregbe. Miután elvégezte a Kilián Iskola repülőgép-vezetői szakát, repülőgép-vezető lett Kecskeméten. Átképzésben részesült a Jak–9 típusra, majd Szentkirályszabadjára helyezték a 24. vadászrepülő-hadosztályhoz századparancsnok-helyettesnek. 1951–52-ben Kunmadarason a hadosztály repülőtechnikai szemlélője, s még 1952-ben ezredparancsnok-helyettesi beosztásba kerül. 1952–1956 között elvégezte a Szovjetunióban a Repülő Akadémia parancsnoki tagozatát. 1957-től különböző beosztásokban szolgált Kecskeméten. 1960-ban a 47. vadászrepülő-ezred parancsnoka lett Sármelléken majd Pápán. 1961-ben az elsők között repült MiG–21-es típuson, 1968-tól hadosztály-repülőfőnök. 1973-tól 1978-ig, nyugállományba helyezéséig, a Honvédelmi Minisztériumban a repülőfőnökségen kiképzési osztályvezető. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 140. p.)

- Szijj Róbert²⁶ hadnagy (a 62. vadászrepülő-ezred egyik századparancsnoka, 1951. október 15-től főhadnagyként a 31. vadászrepülő-ezred parancsnoka, 1952. február 6-tól százados a 25. vadászrepülő-hadosztály parancsnoka);
- Grósz József alhadnagy (repülőgép-vezető);
- Józsa István hadnagy (repülőgép-vezető, 1 hónap múlva leszerelték);
- Benke Sándor²⁷ hadnagy (a 62. vadászrepülő-ezred egyik századparancsnoka);
- Egri Imre hadnagy (a 62. vadászrepülő-ezred egyik századparancsnoka, 1 hónap múlva áthelyezték);
- Majoros József hadnagy (repülőgép-vezető);
- Sirák Géza alhadnagy (repülőgép-vezető, később a 62. vadászrepülő-ezred parancsnoka);
- Ribi Tibor hadnagy (repülőgép-vezető, később a 66. vadászrepülő-hadosztály parancsnokának helyettese);
- Vas Lajos hadnagy (repülőgép-vezető, 1 hónap múlva áthelyezve);
- Turcsányi József alhadnagy repülőgép-vezető, (a magyar sugárhajtóműves repülés első áldozata, 1951. október 2.-án katasztrófát szenvedett MiG–15 repülőgéppel).

A további négy tancsoportot a műszaki állomány alkotta ezekben a csoportokban összesen 61 fő oktatása folyt. A sugárhajtású repülőezredek más szakemberei —

²⁶ *Szijj Róbert* (1927–1971): repülő alezredes, légierőparancsnok-helyettes. Az Országos Magyar Repülő Egyesülettől 1948-ban önként jelentkezett a hadseregbe, Mátyásföldön repülőgép-vezetői kiképzésben vett részt, majd a Killián Repülő Tiszti Iskolán tanult. 1950-ben hadnagyi rendfokozattal Szolnokon oktató, majd 1951. májustól négy hónapig Kunmadarason részt vett a MiG–15 típusra történő át-képzésen, mint vadászrepülőszázad-parancsnok. Még ebben az évben ezredparancsnoki beosztásba kerül, és századosként léptetik elő. 1952. februárban, alig 25 évesen kinevezik a 25. vadászrepülő-hadosztály parancsnokának; ezt a beosztást látta el 1955. májusig, amikor rövid tanfolyam elvégzése után a Légierő Parancsnokságra került légierőparancsnok-általánoshelyettesnek. 1956 őszén parancsnoki tanfolyamra vezénylik a Szovjet Légierő Akadémiájára, 1956. októberben kifejtett nézetei miatt 1957-ben tartalékállományba helyezték. A MOM-ban, majd a Ganz-Mávagban helyezkedett el. Elvégezte a felsőfokú technikumot és beiratkozott a Műszaki Egyetemre. Később a MALÉV-nál dolgozott; szeretett volna repülni, de nem engedték. Később a MÉM Repülőgépes Szolgálatához került, és mint főpilóta dolgozott. 1971-ben repülőkatasztrófát szenvedett. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 364. p.)

²⁷ *Benke Sándor* (1929–1968): alezredes, ezredparancsnok. 1948 tavaszán önként vonult be a hadseregbe; még ez év őszén a Honvéd Kossuth Akadémiára került hallgatónak, majd elvégezte a Killián Repülő Tiszti Iskolát. 1950 őszétől a 25. vadászrepülő-hadosztálynál repülőgép-vezető, fél év múlva Kunmadarason a 31. vadászrepülő-ezrednél századparancsnok-helyettes. A továbbiakban az ezrednél légilövész-szolgálatvezető, ezredparancsnok-helyettes és ezredparancsnok. 1953–56-ban elvégezte a Zrínyi Miklós Katonai Akadémiát. 1957-től a Repülő Kiképző Központnál (Kecskemét) Repülő Kiképző Központ-parancsnok-helyettes, majd az 59. vadászrepülő-ezred parancsnoka. 1962-től a Killián Iskolán szemlélő, utóbb főszemlélő. E beosztásában 1968. július 23.-án éjjel UTI MiG–15 repülőgépen, mint oktató, repülőkatasztrófát szenvedett. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 103. p.)

sárkány-hajtóműves, különleges és fegyveres szakágak tisztjei — részére is szerveztek átképző tanfolyamokat. Az átképző tanfolyamokon 111 fő vett részt (17 hajózó /repülőgép-vezető/, 65 műszaki, 12 fegyveres, 17 különleges állományú).

Pápai Gyula, ma nyugállományú alezredes, is Kunmadarason vett részt átképző tanfolyamon. Ezekre az időkre való visszaemlékezése²⁸ is, egyértelműen jellemzi azt a gyors átalakulást (hadseregfejlesztést), ami abban az időben zajlott. Ez a gyors változás magában hordozta — az uralkodó pártpolitikai gyakorlattal összecsengően — a gyors előrelépés, de a „lehetetlenné tétel” lehetőségét is. Az ő esetében a gyors karrier volt a fő motívum.

A típusátképzés megkezdéséhez²⁹ a repülőter technikai berendezéseit is működőképes állapotba hozták. A harcálláspont teljes berendezését Szentkirályszabadjáról szállították a kunmadarasi repülőterre.

A nagysebességű repüléseket a szovjet elmélet és gyakorlat szerint csak nagy felderítési távolságú rádiólokátorokkal (radarokkal) lehetett biztosítani, ezért a repülőtéren (egyres források szerint a közeli település határában Berekfürdőn) egy P–1-es típusú rádiólokátort³⁰ (radart) telepítettek. Később ettől eltérő típusú

²⁸ „1951. július 15-én avatták ... főhadnaggyá, ... augusztus elsején Kunmadarason a 66. vadászrepülő-hadosztálynál már magyar oktatók vezetésével kezdtük meg az elméleti, majd november 1-jével pedig a gyakorlati átképzést a MiG–15-re. Ekkor már Szíjj Róbert, Sirák Géza, Paár Ferenc oktatók voltak. Az első felszállást november 1-jén hajtottam végre Szíjj Róberttel. ...1951 szilveszterén olvasták fel azt a napiparancsot, amelyben kineveztek az akkor alakult 62. vadászrepülő-ezred 2. századának parancsnokává. ... Az 1952-es díszszemlén már tíz géppár MiG–15-össel vettünk részt. Én a hatodik géppárban repültem Iván Dezső kísérőjeként. A díszszemle után felrendeltek a Honvédelmi Minisztériumba a személyügyi főcsoportfőnökségre, ahol ... nem mondtak semmit. ... 1952. május 8.-án jelentkezni kellett a légerő parancsnokánál, Házi Sándor vezérőrnagynál, amikor is tiszti gyűlésen bemutatták a 25. vadászrepülő-hadosztály parancsnokát Szíjj Róbertet, engem pedig kineveztek a hadosztály szervezetébe tartozó 50. vadászrepülő-ezred parancsnokává.” (MiG–15 a Magyar Légierőben. TOP GUN 1990/12. sz. 53–55. p.)

²⁹ Simon László: A 66. vadászrepülő hadosztály (TOP GUN 1996/8. sz. /36–38. p./)

³⁰ P–1 rádiólokátor állomás (radar) a következőket biztosította:

- ◆ a légtér folyamatos körfelderítését az antennarendszer 3 vagy 6 ford/perc forgási sebessége mellett.
- ◆ három célkoordináta (ferde távolság, oldalszög, magasság) meghatározását a körfelderítés megszakítása nélkül.
- ◆ az IL–28 típusú közepes bombázó, vagy a visszaverő felület szempontjából hozzá hasonló gép rádiólokátor-állomás felé, vagy tőle távolodó repülése esetén a következő hatótávolságot:

Repülési magasság /m/	Hatótávolság /km/
500	50
1000	70
2000	100
4000	150
6000	170
9000	200
10000	200

rádiólokátor is volt itt telepítve. Ezen kívül a repülőtéren a már üzemelő rádióirányadó mellé még egy Marconi típusú angol gyártmányú rádióiránymérőt is rendszerbe állítottak.

A parancsnokok a repülőtéren lévő alakulatok szervezetszerű életének és munkájának számos feltételét teremtették meg az:

- új repülőtéri rendet kialakításával;
- a normális működéshez nélkülözhetetlen önálló repülőműszaki zászlóalj (hadrendi számuk szerint 13. és 112. ÖREMÜZ) megalakításával;
- a földi repülés irányító szolgálat létrehozásával;
- a harcálláspont létrehozásával, berendezésével, és szolgálatba állításával;
- az átképzett állomány tovább- illetve harckiképzésére vonatkozó előkészületekkel;
- a repülőgépek üzemeltetési feltételeinek biztosításával;
- a munkavégzés feltételeinek folyamatos javításával;
- az élet és munkakörülmények színvonalának emelésével.

A szovjet kiképző csoport Tökölről átrepülte Kunmadarasra az oktatás beindításához szükséges 4 UTI MiG–15-ös, kétkormányos kiképző-repülőgépet. (Felfestett számaik 340, 343, 346, 320 volt.) Az első üzemnap július 13-án volt, amelyen a szovjet oktatók hajtottak végre gyakorlórepülést. A repülőgépek műszaki

-
- ◆ a következő távolságokon belül, ugyanazon típusú gép repülési magasságának meghatározását az állomás felé közeledése és az állomástól való távolodása közben:

Repülési magasság /m/	Hatótávolság /km/
500	50
1000	70
2000	100
4000	120
6000	150
9000	170
11000	190

Az adatok a függőleges és ferde antenna alaphelyzetére (emelkedési szög nulla) valamint egy foknál nem nagyobb fedezőszögekre vonatkoznak.

- ◆ a felderítést függőleges síkban 0-25 fok, a magasságmeghatározás körzetében 0-20 fok helyszögek között.
- ◆ felső magassági határ a felderítési körzetben 13 000 m, a magasságmeghatározás körzetében 12 000 m.
- ◆ a koordináták meghatározásának pontossága ferde távolságban 500 m, oldalszögben 0,5 fok, magasságban 500 m.
- ◆ a feloldóképesség távolságban 200–2000 m oldalszögben 0,5–4 fok.
- ◆ az állomás kezelőszemélyzete: 1 fő ügyeletes tiszt, 1 fő főkezelő, 3 fő kezelő, 1 fő távbeszélő kezelő, 2 fő elektroműszerész,
- ◆ az állomás készletébe tartozik: az adó-vevő kabin, az indikátor gépkocsi, a kihelyezett indikátor gépkocsija, áramforrás telepek, antenna kocsi, antennaszállító egytengelyű utánfutó, vontató. (P-1 rádiólokátor-állomás. Kezelési Utasítás. Honvédelmi Minisztérium. 1952. A HM. VK. 02189/Szab. Szerk. Csf. – 1952. sz. rendelethez. 61–64. p.)

kiszolgálását a 112. ÖREMŰZ (Gyulaváry Gyula százados parancsnok vezetésével) végezte.

Július 17-én nagy szállítóládákban megérkezett Kunmadarasra 10 darab MiG–15³¹ „Sas” típusú együléses harci repülőgép is, amelyeket Frolov gárdaőr-nagy adott át Magisztrák Károly légierő-főmérnöknek. (A repülőgépek gyári számai: 3810110, 3810124, 3810126, 3810138, 3810404, 3810406, 3810702, 3810705, 3810712, 3810831.) A gépeket az elkövetkező napokban a szovjet és a magyar műszaki személyzet közösen szerelte össze, és helyezte üzembe. Július 23-án a hadosztály-parancsnokság és a 62. vadászrepülő-ezred teljes állománya — kiegészülve a szovjet átképző csoporttal — felsorakozott a gépek előtt, és megtörtént a típus ünnepélyes átadása. A gépekre ekkor került fel a június 16-án rendszeresített új — magyar katonai felségjel — a fehér szegélyű vörös csillag közepében koncentrikusan elhelyezkedő fehér és zöld kör. A repülőgépeket a szovjet oktatók berepülték. Augusztus folyamán Tököltre további 52 MiG–15 érkezett 22 Jak–18 (Fűrj) társaságában. Ezekkel a repülőgépekkel szerelték fel a már Kecskemétre és Taszárra települt 25. és 66. vadászrepülő-hadosztály (Kunmadaras) ezredeit.

A MiG–15 szubszonikus (hangsebesség alatti), sugárhajtású repülőgépekhez beosztott műszaki állomány egy technikus tisztből, egy mechanikus tiszthelyettes-

³¹ (Mikojan-Gurjevics) MiG–15 (Sas) típusú sugárhajtású vadász-repülőgép: az első nagy sorozatban gyártott szovjet sugárhajtású vadászrepülőgépek legsikeresebb tagja, korának legjobb vadászrepülőgépei közé tartozott. A prototípus 1947. június 2-án szállt fel először, 1948 májusában kezdték el a sorozatgyártását. A koreai háborúban harci alkalmazásra került. Jelentős harci sikereket ért el, számos légi győzelmet aratott a legyőzhetetlennek tartott amerikai Sabre F–86 típusú vadászgépek felett

Megjelenése minőségi változást jelentett nem csak a magyar légierőnél, hanem az egész magyar hadsereg egészét tekintve. Hazánkban ez volt a rendszeresített repülőök közül, amelyet a háború után fejlesztettek ki. Itt találkozunk először a hátranyilazott — a hátranyilazás 35 fok — szárnnyal, az orrkerekes futóművel, a függőleges vezérsík felső részén elhelyezett vízszintes vezérsíkkal — a hátranyilazás itt is 35 fok —, továbbá a törzs mellső részén kiképzett nyílással — a gázturbinás sugárhajtómű levegő-beömlő nyílásával — az addig megszokott légcsavar helyett.

A repülőgép teljesen fémépítésű, a törzs szivar alakú, kör keresztmetszetű szabályos héjszerkezet, a törzs mellső részén helyezkedik el az együléses pilótafülke, amelynek fedele, ablaka az addig megszokottnál jobban áramvonalazott. Az RD–45F sugárhajtóművel rendelkező, (ez a hajtómű az angol, Rolls-Royce licence alapján készült) vadászrepülőgép, legnagyobb sebessége 1040 km/h (hangsebesség körüli ún. szubszonikus sebesség tartományba esik, a Mach szám 0,92). Csúcsmagassága 15 000 m, harci hatósugara két darab 250 l-es póttartállyal 400 km. El-látták RH (rövidhullámú) rádióállomással, hazahívó rádió-berendezéssel. A pilóta mentésére először alkalmaztak katapultülést. Rendelkezett éjjeli, jó időben és felhőben való repülést biztosító műszerekkel. Mereven beépített fegyverzete feltűnően erős volt. 1 db 37 mm-es gépágyúval és 2 db 23 mm-es gépágyúval szerelték fel.

A MiG–15 felszálló tömege 4800 kg, fesztávolsága 10,1 m, hossza 11,1 m. A le- és felszálló sebessége 175 km/h. Az egyszemélyes harci változaton kívül kétszemélyes gyakorló változata is van.

Továbbfejlesztett változata a MiG–15BISz 1952 őszétől 1975-ig volt a magyar hadseregben rendszeresítve. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 62–63. p.)

ből és egy sorállományú segédszerelőből állt. A századnál folyó műszaki munkát a parancsnok-helyettesi beosztásban levő századmérnök vezette az alárendeltségébe tartozó rádiós, különleges és fegyvertechnikus tisztek bevonásával.

Az ezrednél parancsnok-helyettesi beosztás volt az ezredmérnöké, alárendeltségébe három szakági (rádiós, különleges és fegyveres) mérnök tartozott. A vadászpilóta-ezrednél a repülőgépek időszakos vizsgáinak végrehajtására létrehoztak egy tábori repülőgép-javító műhelyt (TÁRM).

A vadászpilóta-hadosztályhoz is szerveztek hadosztály-mérnököt, szakágmérnököket és hadosztály TÁRM-ot, ez utóbbi képes volt a profiljába tartozó karbantartások, javítások mellett közepes ipari javítás elvégzésére. A műszaki munkát a TÁRM-ok télen-nyáron a szabadban végezték, néha embertelen körülmények között.

A tervekkel összhangban július elsején megindult az elméleti képzés. A MiG–15 repülőgép-vezetők gyakorlati kiképzése augusztus elején kezdődött. Az oktatást Gancsikov gárdaőrnagy irányította, beosztottjai Rogyionov, Gardov, Golovin és Ponomarjov főhadnagyok voltak, a fennmaradó rész műszaki szakember volt. A repülőgép-vezetők gyakorlati átképzése típusismerettel és géptrenázzsal (repülés nélküli gyakorlati munka a repülőgépben) kezdődött. A műszaki állomány augusztus hatodikán befejezte az átképzést, és a szovjet bizottság előtt vizsgát tett a típus üzemeltetéséből. Ezt követően a szovjet műszaki irányításával, de már lényegében önállóan üzemeltették a repülőgépeket.

A műszaki csoportok vizsgája után augusztus 15-én, egy miniszteri látogatás keretében tervezték a gyakorló repülések megkezdését. Ezen a napon az időjárás kedvezőtlen volt, ezért a miniszteri látogatás elmaradt. Házi Sándor vezérőrnagy légierő parancsnok és Turcsányi Lajos ezredes jelenlétében Mezőfi István alezredes (a 66. vadászpilóta-hadosztály parancsnoka) mégis repült egy bemutató iskolakört Gancsikov őrnagy oktatóval.

Augusztus 17-én a kiképzési repülést semmi sem akadályozta, ekkor az átképzésen résztvevők közül Nádor őrnagy, Mezőfi alezredes, Eőri százados és Hagymási százados is repült kétkormányos UTI MiG–15-essel. Az ezt követő kiképzési napokon (18-án, 21-én, 23-án) a teljes átképzésre kijelölt állomány megkezdte a gyakorlati repülést, melynek célja az iskolakörön való mielőbbi egyedüli kirepülés volt.

A miniszteri látogatásra augusztus 24-én került sor. Mezőfi István alezredes eddig a napig kétkormányos repülőgéppel már 21 alkalommal repült. A kiképzők elérkezettnek látták az időt arra, hogy az egyedüli repülést is megpróbálja. Így elsőként MiG–15 repülőgéppel a magyar sugárhajtóműves repülés történetében ő repült egyedül iskolakört. Ugyanezen a napon követte őt Paár Ferenc hadnagy, Hagymási Jenő főhadnagy és Szijj Róbert hadnagy. A gyakorló repülést megszemlélő Farkas Mihály vezérezredes elismerése jeléül a legfiatalabbat,

Paár Ferenc hadnagyot soron kívül főhadnaggyá léptette elő, (öt később 1952. februárban repülési fegyelmetlenség miatt visszafokozták hadnaggyá).

Kiemelkedő nap volt ez a magyar katonai repülés történetében. Ekkor repült először — éppen Kunmadarason — egyedül magyar ember sugárhajtású repülőgépen, csaknem hangsebességgel (1000 km/h feletti sebességgel). Az akkori időben a nagy titoktartás miatt ez az esemény nem kapott nyilvánosságot³². A magyar repülés történetében ehhez hasonló nagy jelentőségű esemény Farkas Bertalan ürrepülése volt.

Másnap, 25-én újabb 5 MiG–15 harci repülőgép repült át Tökölről Kunmadarasra, s ezzel a hadosztály gépállománya 15 harci és 4 kétkormányos MiG–15-ös repülőgép lett.

A Légierő Parancsnokság vezető állományából a MiG–15 átképző tanfolyamon résztvevőket megbízták a repüléshez szükséges okmányok kidolgozásával, az utasítások lefordításával, majd a magyar viszonyokra történő adaptálás után tananyagként való megjelentetésének előkészítésével. Erre az időre esik az első Lökéstartós Vadász Harckiképzési Tervezet (LHVT) adaptálása is. Az ebben az időben elkészült szabályzatok, módszertani utasítások, karbantartási technológiák, kiegészítő utasítások képezték az alapját a MiG–15 és MiG–15BISz gépeken folytatott harckiképzési illetve üzemeltetési tevékenységnek. A munkában résztvevők az átképzést is beleszámítva napi 14–16 órát dolgoztak.

A gyakorlati kiképzés eredményes volt a csoport októberben befejezte az átképzést. Az átképzettek megfelelő alappal rendelkeztek a repülőgépek harci körülmények közötti alkalmazásához. A parancsnoki állomány egyúttal oktatói képesítést is kapott, a következő csoportok átképzésében már ők is részt vettek.

Az átképzésen résztvevő repülőgép-vezetők második csoportját a szolnoki Kilián iskoláról kibocsátott alosztály-parancsnoki csoport tisztjei képezték. E csoportnak a tagjai voltak³³: Ferenc István főhadnagy, Pápai Gyula főhadnagy,

³² Ennek a repülésnek a jelentőségéről megoszlottak a vélemények. Voltak, akik történelmi eseménynek nevezték. Voltak, akik egy jól felkészült repülőgép-vezető elvárható teljesítményének tekintették. (A maga nemében valóban korszakos jelentőségű - a szerző megjegyzése). Egyesek szerint, mivel Mezőfi István eredetileg politikai tiszt volt, ezért a hadsereg politikai vezetői különös jelentőséget tulajdonított annak, hogy egy „káder” legyen az, aki elsőként repül egyedül. (Meglátásom szerint annak nincs nagy jelentősége, hogy ki volt az első, mert ugyanezen a napon többen is végrehajtották az egyedüli repülést. Nagy jelentősége annak van, hogy a magyar repülőgép-vezetők ezen a napon lettek „nagykorúak”. A sorban egymást követő egyedül repülők 15-30 alkalommal végrehajtott iskolagéppel való repülés után estek át a „tűzkeresztgen”. A parancsnok Mezőfi alezredes, szerintem csak példát mutatott társainak, de parancsnokként helyzeti előnyét kihasználva ezt meg is tehette.)

³³ Zsák Ferenc: A MiG–15 magyarországi története (Haditechnika (folyóirat). Budapest. 1993. 189. p.

Zöldi István főhadnagy, Kovács Béla³⁴ hadnagy, Szécsi Miklós hadnagy, Fodor Zoltán hadnagy, Csernák János hadnagy és mások.

A repülőgép-vezetők harmadik csoportját 1951. decembertől képzik át az új sugárhajtású repülőgépre. Visszaemlékezések alapján ebben a csoportba voltak: Besenyei Mihály hadnagy, Bognár Ferenc hadnagy, Nits Ferenc hadnagy, Reiter Ferenc hadnagy, Klupács Tibor hadnagy, Ungi György hadnagy és mások.

A repülőképzés során gyakran fordulnak elő rendkívüli helyzetek. Ezek az események egyszerűbb esetben géptöréssel, rongálódással járnak, de gyakran emberáldozatot is követelnek. A repülés szakemberei a rendkívüli eseményeket három csoportba sorolják, ezek a törés³⁵, a baleset³⁶ és a katasztrófa³⁷. Ezek a rendkívüli helyzetek természetesen igen nagy pszichológiai hatással vannak a repülőalakulatok egész állományára. Az esemény kivizsgálását szakértők végzik, az eseményből levont következtetéseket, az esetből levont tanulságokat a repülésbiztonság érdekében a repülőgép-vezető állománnyal ismertetik.

A sugárhajtású repülőgépre történő átképzés első emberi áldozata Turcsányi József alhadnagy volt, aki 1951. október 2-án katasztrófát szenvedett MiG-15 repülőgéppel.

Turcsányi József alhadnagy Golovin főhadnagy szovjet oktatóval géppárban hajtott végre gyakorló feladatot. A feladat során, 15 óra 40 perckor — feltehetően bonyolult helyzetbe kerülve — katapultált³⁸, ám lábát nem vette le az oldal-

³⁴ Kovács Béla (1931–): vezérőrnagy, légvédelmi és repülő-főcsoportfőnök első helyettese. A Ganz Vagon és Gépgyárból 1949 tavaszán önként jelentkezett a hadseregbe. Az OMRE keretében repülő-alapképzést kapott, s még az ősszel bevonult a Kilián Repülő Iskolára. Az iskola elvégzése után, 1951 nyarán, alhadnagyi rendfokozattal a 62. vadászrepülő-ezredhez helyezték; itt ezred légilövész szolgálatvezetői, ezredparancsnok-helyettesi, 1954-től ezredparancsnoki beosztást látott el. 1956-ban, tíz hónapos tanfolyam elvégzése után, novemberben megbízott ezredparancsnok, 1957-ben a Repülő Kiképző Központ parancsnokhelyettese. Ez év őszén a SZU Légierő Akadémiájára iskolázzák be, amelyet 1963-ban elvégzett és légvédelmi hadosztályparancsnok-helyettesi beosztást kapott. 1967-ben OLP repülőfőnök, majd 1972-ben a SZU Vezérkari Akadémiájára vezénylik. 1974–79 között a légvédelmi hadseregparancsnok első helyettese, vezérőrnagyi rendfokozatban (1975). 1980-ban az MN repülőfőnöke, 1984. jan. 1-vel az MN légvédelmi és repülő-főcsoportfőnökének első helyettese. E beosztásából helyezték nyugállományba 1988 végén. Az I. osztályú repülőgép-vezetői kinevezést 1953-ban, az aranykoszorús I. o. kinevezést 1975-ben kapta meg. Tíz repülőgéptípuson kb. 2000 órát repült, utolsó típusa a MiG-21 volt. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 523–524. p.)

³⁵ Töréskor a repülőgép sérülést szenved és javításra szorul, a gépszemélyzet kisebb sérüléseket szenved.

³⁶ Baleset során a repülőgép teljesen megsemmisül, vagy úgy rongálódik, hogy nem érdemes megjavítani, de a gépszemélyzet életben marad.

³⁷ Katasztrófa esetén a gépszemélyzet életét veszti a repülőgép megsemmisülése vagy rongálódása következtében.

³⁸ Katapultálás: nagy sebességű — általában katonai — repülőgép elhagyása kilőhető (katapultálható) ülés segítségével. Katapultálásra olyan helyzetben kerül sor, amikor a repülőgép megsérül, irányíthatatlanná válik. A katapultálás során 16–20 g-nyi (nehézségi gyorsulásnyi, 1g 10 m/s²) túlterhelés jön létre, amely könnyen elviselhető, mert igen rövid ideig (0,1 s) hat. Katapultálás

kormány pedáljairól. Így a katapult berendezés csak fékezett kilövással tudta a repülőgépből kiemelni, ennek egyenes következménye az lett, hogy Turcsányi alhadnagy a függőleges vezérsíkba ütközött, teste súlyos roncsolásos sérülést szenvedett, amely azonnali halálát okozta. A 0404-es gyáriszámú gép Kunhegyestől északra, 3 km-re zuhant le, a pilóta élettelen teste, nyitott ejtőernyővel mellette, 500 méternyire ért földet.

Egyesek elmondása szerint Turcsányi József alhadnagyot jóval a katasztrófa előtt egészségügyi okok miatt letiltották a repülésről. Azután újlag kérte repülőorvosi vizsgálatát, a megismételt ellenőrzés egészségesnek találta, ezért folytathatta a repülőképzést. A sors fintora, hogy a repüléshez való kötődése végzetesre sikerült. Ez az eset is igazolja azt a feltevésemet, hogy a repülés szeretete vezérelte a hozzá hasonló korú fiatal repülőgép-vezetőket a hadseregbe. A repülés iránti elkötelezett fiatalok ügyszeretete, az akkori kor „divatja” szerint csak ideológiai mázt kapott.

Október 15-én megalakult a 66. vadászrepülő-hadosztály második ezrede is, a 31. vadászrepülő-ezred, és az anyagi-technikai biztosítását végző 13. ÖREMÜZ. Az ezred parancsnoka Szijj Róbert főhadnagy lett. Állományal való

után a repülőgép-vezető ejtőernyővel ereszkedik a földre (vízre). A repülőgép kilöhető ülésének és tartozékainak biztosítaniuk kell a repülés teljes tartományában — beleértve a nekifutást és leszállást is — a vészelhagyást valamint a vészelhagyás körzetének megjelölését, továbbá a földet érést (vízre érést) követően meghatározott ideig az életfeltételeket. A korszerű harci repülőgépeken a katapultálás olyan automatikus művelet, melynek csak a beindítását kell — a személyzet elhatározásából vagy a földi irányítás parancsa alapján — kézzel megkezdeni. A repülőgép biztonságos elhagyásához szükséges összes műveletet (kezdve a fülketető ledobásától az ülés leválásáig – *(a MiG-15-nél még a lábárását nem biztosító műveletig /a szerző megjegyzése/)* - és az ejtőernyő nyitásáig) meghatározott program szerint működő automatika vezérli, amely két egymás mögötti ülésű gyakorló repülőgépen a következők szerint realizálódik: 1. első, 2. második fülketető lerobbantása; 3. hátsó, 4. első pilótaülés kilövése. Katapultálás után a repülőgép-vezető olyan pályán mozog, melynek formája a repülőgép sebességétől (a katapultálás pillanatában), az ülés kezdősebességétől, a katapultálandó tömegtől (ülés és repülőgép-vezető) és annak aerodinamikai jellemzőitől függ. A katapultálás különböző szakaszain traumás elváltozások jöhetnek létre, leggyakrabban a kabin elhagyásakor, az ejtőernyő nyílása során ill. földet éréskor. A katapultálási folyamat megindításakor a piropatron vagy a gyorsítórakéta hatására a gerinc tengelyében ható kb. 16–20 g fej-far irányú túlterhelés legtöbbször az első háti vagy ágyéki gerincszakaszon hozhat létre kompressziós csigolyatörést. Az ejtőernyő nyílása során fellépő negatív túlterhelés szintén a gerinc tengelyébe esik, és a gerincoszlop túlnyújtása rándulást v. szakításos nyúlványtöréseket, igen ritkán gerincvelő-sérüléseket okozhat. A legtöbb traumás elváltozás földet éréskor következik be a rossz talajfogás miatt, végtagtörések, ficamok, zúzódások, rándulások formájában. A nagy magasságban történő katapultálások során a túlélést az ún. ejtőernyős oxigén-légzőkészülék teszi lehetővé, amelyre a fedélzeti rendszerről az átkapcsolás automatikus. A sérülések megelőzése érdekében (helyes katapultálási testhelyzet felvétele) nagyon fontos a repülőállomány gyakoroltatása földi katapult-berendezésen. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 474–476. p.)

feltöltését néhány fő áthelyezésével, de főleg a Kilián-iskolán decemberben végzőkkel oldották meg.

1951. november 4-én a kunmadarasi repülőalakulatokat meglátogatta Rákosi Mátyás és a kíséretében levő Farkas Mihály Honvédelmi Miniszter. A párt és a kormány vezetői az új repülőgépeket kívánták megtekinteni, az alakulat részükre bemutatót tartott. Ehhez a látogatáshoz egy szomorú esemény is kapcsolódik. A repülőgépek bemutatását Bede István százados hadosztály-főmérnök tartotta. Az előadásában megemlítette, hogy ezeknek a repülőgépeknek a hajtóműve az angol Rolls-Royce licence alapján készült „Nene” hajtómű. Az ilyen, és ehhez hasonló kijelentések, mégha igazak is voltak rendkívül kellemetlen helyzetbe hozhattak bárkit. A szovjet haditechnika felsőrendűségét hirdető politika ellenében abban az időben könnyelműség volt, nem volt szabad ilyeneket kinyilvánítani. A politikusoknak a szovjet technika iránti elvakultságát jelzi, hogy ennek az intermezzónak az lett a következménye, hogy a főmérnököt néhány nap múlva leváltották és leszerelték, mint megbízhatatlan egyént.

1951. december 12-én a honvédelmi miniszter és közvetlen munkatársai részére egynapos továbbképzési foglalkozást vezettek le a MiG-15 megismerése céljából.

A hadosztály és alárendelt alakulatai állományának feltöltése lassan, de folyamatosan megoldódott. A Kilián Repülőhajózó Tiszti Iskoláról július végén érkeztek újonnan avatott fiatal tisztek elsőként a 62. vadászrepülő-ezredhez. Decemberben egy újabb tiszti csoportot helyeztek a hadosztály állományába. A 62. vadászrepülő-ezred hajózó állományát az év végére teljesen feltöltötték került.

Egy kis kitérő, de a történet szempontjából fontos esemény, hogy 1951-ben az új szervezési renddel megalakult a 82. önálló bombázórepülő-ezred Mezőtúron. Az alakulat parancsnoka Bence Károly százados lett. (Ez az ezred volt az elődje a Kunmadarason később felállított bombázórepülő-hadosztálynak).

A hadseregben folyó kiképző munka valamint a parancsnokok és törzsek hadművelleti-harcászati felkészítése egy kiképzési évre meghatározott feladatainak végrehajtását a parancsnokok rendszeresen értékelik. Az 1950/51-es kiképzési év értékelésekor a Légierő Parancsnokság elismerően szólt a fiatal repülőgép-vezető állományról, akik közül sokan parancsnoki beosztásba kerültek. A fiatalok közül sokan a tisztogatás áldozataivá vált parancsnokok helyére kerültek. A kevés tapasztalattal rendelkező fiatalok nagy igyekezettel dolgoztak, a beosztásukban elismerésre méltó munkára törekedtek, a bizalomnak meg akartak felelni. Egyeseknek alulképzettségük miatt erejüket és energiájukat meghaladó feladatokat kellett megoldaniuk. A fiatal hajózók többsége a rá háruló nagy feladatokat sikeresen oldotta meg.

Az értékelés részletesen elemezte a repülőeseményeket, azokat soknak tartotta. 1950-51-ben a Légierőnél 76 repülőesemény (katasztrófa, géptörés, baleset, sérülés, kényszerleszállás) történt. A statisztika szerint 1000 felszállásra, vagy

más dimenzióban 255 repült órára jutott egy esemény. Ezen változtatni kell vélték a parancsnokok.

A sok rendkívüli esemény okait vizsgálva, megállapítható, hogy az okok a légierőnél is jelentkező gondokra vezethetők vissza. A nagy gyakorlattal rendelkező, tapasztalt parancsnokok és repülőgép-vezetők eltávolítása után minden feladat a megmaradt fiatal állományra hárult. A fiatal, kellő tapasztalattal nem rendelkező tisztek vezető funkciójuk mellett oktatói feladatot is elláttak, illetve a saját elméleti és gyakorlati ismereteik fejlesztését szolgáló kiképzési feladataiknak is kötelesek voltak eleget tenni. A csaknem háborúig kiéleződött nemzetközi helyzet, ebből eredően egy lehetséges háborúra való felkészülés igen feszített ütemű kiképzést igényelt. A Kilián-iskoláról kikerült tisztek az iskolán rendszerített motoros repülőgépekkel is csak 60-70 órát repültek. Nekik az átképzés során rövid idő állt rendelkezésükre ahhoz, hogy a repülőgép-vezetést készség szinten elsajátítsák, más feladatok végrehajtásában jártasságra tegyenek szert. A kitűzött átképzési céloknak csak nagy nehézségek árán tudtak eleget tenni. A fizikailag és szellemileg túlhajszolt állomány törvényszerűen hibákat követett el. Ez a túlhajszolt munkavégzés a bekövetkező repülőesemények sorozatához vezetett. Más oldalról vizsgálva a kérdést, az időnként túlzott politikai-ideológiai munka sem segítette elő a megfontolt munkavégzést. Politikai döntések, amelyek a szakmai megfontolásokat mellőzve születtek ugyancsak „melegágyát” képezték a szakmai botladozásnak. A politikai megfontolások egyike az volt, amely spekulatív módon sugallta, hogy a munkaskáderek megbízhatóságukból eredően csak jó repülőgép-vezetők lehetnek, őket mindenáron és rövid idő alatt igazi repülővé kell nevelni. A szovjet tanácsadók is siettettkék a kiképzést.

A Légierő Parancsnokság a balesetmentes repülés érdekében versenyt hirdetett. Új repülőtérrrend bevezetésére intézkedett.

1952-es év legfontosabb feladatának határozta meg a Légierő Parancsnok a repülőharcászati gyakorlatok feladatainak század- és ezredszintű végrehajtását. A hajózók gyakorlati kiképzésében pedig a műszer³⁹-, valamint éjjeli repülés⁴⁰ megkezdését rendelte el iskola-, harci-gyakorló, és harci gépeken.

³⁹ Műszerrepülés: a légi jármű térbeli helyzetének meghatározása és a repülés végrehajtása kizárólag műszerek szerint, külső vonatkozási pont nélkül történik. Vakrepülésnek is nevezik. (Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 96. p.)

⁴⁰ Éjszakai repülés: a bonyolult időjárási viszonyok közötti repülés egyik fajtája. Éjszakai repülésnek számítanak a napnyugtától napkeltéig, tehát szürkületben, besötétedés után és virradatkor végzett repülések. Sajátosságuk, hogy a nappali repülés során megszokott tájékozódási pontok nem láthatók, a repülés csak műszerek alapján végezhető, s a fények csak nagybani tájékozódást tesznek lehetővé. Útvonalon a tájékozódást a rádiónavigációs eszközök biztosítják, a leszállás a földi fényszórók vagy saját fényszóró által megvilágított leszállómezőre/terepre történik. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 212. p.)

A vadászrepülők fő feladataként béke idejére az ország légvédelmi rendszerébe történő beintegrálódást jelölték meg, az abban végzendő feladatokat az elkövetkező kiképzési évben készség szintig be kellett gyakorolniuk. A vadászrepülők alkalmazására vonatkozó elgondolásnak megfelelően kidolgozták a készségi szolgálatok rendszerét, és ellátásának rendjét, a légvédelemi csapatokkal való együttműködés formáit és azok begyakorlásának módozatait, a magyar vadászrepülő-egységek közötti, a szovjet illetve a szomszédos szocialista országok vadászrepülő-erőivel történő együttműködés rendjét. Mindezekkel összefüggésben kijelölték a 66. vadászrepülő-hadosztály működési körzetét.

A Légierő Parancsnokságon új harci riadó terveket dolgoztak ki. A 66. vadászrepülő-hadosztály részére, pl. az „A” jelű harci riadó esetére meghatározták, hogy minden hadrafogható gépével elsőfokú készségből⁴¹ biztosítsa Mezőtúr, Kiskunlacháza, Budaörs repülőtereket ellenséges bombatámadásokkal szemben.

A honvédelmi miniszter utasításában⁴² írta elő, hogy a parancsnoki kiképzés középpontjába a szovjet hadtudomány fokozott elsajátítása, tapasztalatainak mélyreható tanulmányozása kerüljön. A repülőtörzsek feladatot kaptak a szárazföldi csapatokkal való együttműködés javítására, a vadászrepülők légvédelmen belüli szerepének eredményesebbé tételére.

December 17-én újabb MiG–15 harci repülőgépeket vett át a hadosztály Tökölön, s ezzel a gépállománya: 20 MiG–15-ös, 4 UTI MiG–15-ös, 1 Jak–11-es Ölyv, 2 Jak–18-as Fűrj, 4 Z–381 Fecske, valamint hírmondónak 1 Jak–9P Vércse típusú gép volt. A hadosztály az új — 1951/52-es — kiképzési év kezdetéig összesen 823 órát repült, 2480 felszállást hajtott végre.

1951. decemberében egy különös rendkívüli esemény történt. A 66. vadászrepülő-hadosztály 62. ezredének “T” könyvtárából a lefordított és sokszorosított MiG–15 kezelési utasításokból és műszaki leírásokból több fontos vázlat eltűnt. Az előjáró parancsnokság kivizsgáló bizottságot jelölt ki az anyagok felkutatására, a felelősök megtalálására és a felelősség mértékének megállapítására. A bizottság nem akadt az eltűnt anyagok nyomára. Ugyanakkor más, titkos és szolgálati anyagkezelési, hiányosságokra derült fény a hadosztálynál. Ennek következményeként Borsodi János őrnagy hadosztály törzsparancsnokot (mai megnevezés szerint törzsfőnök), aki a szabályzat szerint ennek a területnek a felelős gazdája volt, leváltották, helyette Török Béla százados lett a törzsparancsnok.

Ekkor az ideológia felelős gazdái is „porondra léptek”. A Légierő politikai szervei elhatározták, hogy fellépnek a fegyelmetlenségek és repülőesemények

⁴¹ Elsőfokú készség: A gépszemélyzetek, alegységek bevetéshez való készenlétének legmagasabb foka, olyan helyzete és állapota, amelyből képesek a számukra meghatározott normaidőn belül végrehajtani a felszállást. Első fokú készségben az erők csak korlátozott ideig tarthatók. (Repülési Lexikon. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 233. p.)

⁴² 03/1952 sz. HM. Utasítás. (Honvédelmi Minisztérium. Budapest. 1992.)

megelőzéséért. Alapelgondolásuk az volt, hogy a politikai tiszteknek mindenben példát kell mutatni⁴³, ezért elrendelték a politikai tisztak szakmai kiképző tanfolyamának megszervezését. A tanfolyamokat az alakulatok eredményesen hajtották végre, a felkészítés eredményeként a politikai tisztak vizsgát tettek hajózó megfigyelői ismeretekből, szállítógépen navigációs ismereteket szereztek, megfigyelői képesítést kaptak a vele járó juttatásokkal együtt. A tanfolyamok azonban túlzott megterhelést jelentettek a kiképzést végző hajózóparancsnoki állományoknak.

A 25. vadászrepülő-hadosztály 24. vadászrepülő-ezredénél (Kecskeméten) a MiG-15-re történő átképzés 1952. februárban kezdődött, ehhez segítséget a 66. vadászrepülő-hadosztály adott. (A 25. vadászrepülő-hadosztály parancsnoka ekkor már, a Kunmadarason MiG-15-re átképzett, Szíjj Róbert százados /őrnagy/ volt.) Az oktatás jobb szemléltetéséhez és a tanuláshoz Kunmadarásról 1 MiG-15 repülőgép érkezett Kecskemétre. Az átképzés után és a beszerzések eredményeként 1952 végére a 66. vadászrepülő-hadosztály mellett a 25. vadászrepülő-hadosztály is korszerű MiG-15 fegyverzettel rendelkezett. A légvédelmi feladatokra és a szárazföldi csapatok oltalmazási feladatainak megoldására két sugárhajtású repülőgépekkel felszerelt vadászrepülő-hadosztály állt rendelkezésre.

A 66. vadászrepülő-hadosztály, alárendeltségében a 62. és 31. vadászrepülő-ezreddel, az 1951–52. kiképzési évben eredményesen folytatta a hajózóállomány felkészítését, az alakulatok hadrafoghatósági szintjének növelését. A 31. vadászrepülő-ezred parancsnoka Szíjj Róbert százados az előző bekezdésben említett magasabb beosztásba került, helyére Benke Sándor főhadnagyot nevezték ki.

Az új kiképzési évben a hadosztály repülőgép-vezető állományának fontos feladata az éjszakai repülés elsajátítása volt. A feladat megoldására Koncedálov ezredes, hadosztály-parancsnoki tanácsadó, a hadosztály-parancsnokság állományából kiképzett néhány főt. A hadosztály repülőgép-vezetői, valamint a 62. ezred parancsnoki raja⁴⁴ 1952 februárjában megkezdte az éjjeli repülést iskolagépekkel, majd később a hajózóállomány egészére kiterjedően folytatták az éjszaka történő repülést előbb Jak-11-el, később augusztus 6-tól a MiG-15-el. A 31. ezred parancsnoki állománya is kapott éjjeli repülésre kiképzést.

⁴³ Az ismerőseim elmondása alapján tudom, hogy a katonák (tisztak, tiszthelyettesek, továbbszolgáló tisztetek – köztük a politikai szervek tagjai) egy része „kétnormás” életet élt. A szóban forgó egyének a laktanyában példásan teljesítették kötelességeiket, aktív mozgalmi munkát végeztek. A szolgálati időn túl a katonákra vonatkozó normákhoz nem minden esetben tartották magukat. Előfordult, hogy egyeseket a környező településeken lopáson (élelmiszer beszerző akción) értek tetten. Más esetben, a szomszédunkban levő magánháznál (kulákháznál) elszállásolt katonák a házigazdát alaposan megvendégelték. Ez abból állt, hogy a házigazda padláson tárolt kolbászával, sonkájával, a pincében tartott igazi kunsági borával kedveskedtek. A szerencsétlen gyanút sem fogott csak akkor „ébredt fel”, amikor a készletei alaposan megcsappantak. Úgy gondolom, hogy az akkori idők gyakorlata szerint, mivel az eset nagyzagdtát (kulákot) érintett, az ilyen cselekedeteket élesen nem is ítélték el.

⁴⁴ A parancsnoki rajba tartoznak: a parancsnok, parancsnok helyettes, megfigyelő, légilövész.

Az ezredeknél eközben folyt az iskoláról bevonult fiatal hajózóállomány nappal, jó időjárási viszonyok közötti kiképzése is.

1952. március 7-én bekövetkezett a 31. vadászpilóta-ezred első katasztrófája. Kiképzési repülés során Molnár II. István alhadnagy felhőbe kerülve elvesztette tájékozódását, és Tiszafüredtől északra, 16 km-re lezuhant.

Az április 4-i díszszemlére való felkészüléshez a kijelölt repülőgépek és a repülőgép-vezetők Tökölre települtek át, a feladatot innen hajtották végre. Az 1952-es katonai díszszemle sztárjai a MiG–15-ösök voltak. Ekkor mutatkoztak be először a nagyközönségnek az új sugárhajtóműves repülőgépek. Szencszi-számba ment Budapesten a Dózsa György úton felállított dísztribün felett eldübörgő 10 géppár. Ettől az időtől kezdve a nyíl alakú MiG–15 repülőgépek rendszeres résztvevői lettek a repülőnapoknak.

Az 1952 évi díszszemlén a légierő tiszti és tiszthelyettesi állománya már az új ruhát viselte. A tányérsapkára „sas” került, a sapkaszél kék, a társasági ruhán a kék csík dominált. Egy ideig dísztőr is tartozott a felszereléshez. Ez a ruházat azonban már nem követte a nemzeti sajátosságot, a szovjet légierő ruházatának az utánpótlása volt.

1952. április 20-tól a Légierő Parancsnokság elrendelte a 66. vadászpilóta-hadosztálynál az ügyeletes készütségi szolgálatot. A 62. vadászpilóta-ezrednél az ügyeletes készütségi szolgálatot egy I. fokú készütségekben, és egy II. fokú készütségekben levő géppár (4 repülőgép) látta el, de csak nappali időszakban. Az első ügyeletes készütségi szolgálatot Sirák Géza főhadnagy századparancsnok és kísérője adta.

A 66. vadászpilóta-hadosztálynál még a téli időszakban a Légierő Parancsnok szemlét tartott. A szemle végén a parancsnok a repülőkiképzés eredményeiről elismeréssel szólt, de a harckészütséget „nem megfelelőre” értékelte. A törzsek összekovácsoltságát, a törzs tisztjei hadműveleti-harcászati felkészütségének színvonalát gyengének találta. A 62. vadászpilóta-ezrednél rendkívül sok hiányosságot találtak. Ennek következményeképpen a szemle után Hagymási Jenő százados ezredparancsnokot leváltották. Az új ezredparancsnok Sirák Géza százados, politikai helyettese Forgó Ferenc főhadnagy lett.

A Légierő Parancsnokság 1952 júliusában Kunmadarason kétnapos módszertani foglalkozást tervezett, és hajtott végre. A foglalkozás célja: új feladatokra való felkészítés volt. A felkészülés következő szakaszában el kellett sajátítani a felhőrepülést⁴⁵, készség szintig az éjjeli repülést, gyakorolni kellett az elfogást⁴⁶

⁴⁵ Felhőrepülés: a légi jármű vezetőjének kényszerítő meteorológiai körülmények közötti, műszerek szerinti repülése. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 277. p.)

⁴⁶ **Elfogás:** az egyes vadászpilóták, vagy vadászpilóta-kötélékek rárepülése a számukra megadott, vagy az általuk felderített légi célra, földről történő célravezetéssel vagy anélkül, és ezek ellen a légi célok elleni tevékenység. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 222. p.)

valamint célzsáklövészetet⁴⁷. A módszertani foglalkozást Zimin szovjet repülő altábornagy vezette le magasan képzett szovjet hajózók bevonásával. A foglalkozáson a 66. vadászrepülő-hadosztály teljes hajózállománya részt vett.

1952 júliusában a 66. vadászrepülő-hadosztály törzse miniszteri törzshadijátékon vett részt Tamási körzetében, a feladat végrehajtására „megfelelő” értékelést kapott.

A repülőalakulatok ebben az időszakban is számtalan nehézséggel küzdöttek. A technika újszerűsége, a nagy repülési sebesség, a kiszolgálás és a műszaki szabályzatok szándékos vagy akaratlan megsértése sok balesethez vezetett.

A nyári időszakban a 66. vadászrepülő-hadosztálynál több súlyos repülőesemény történt. Július 17-én a 62. vadászrepülő-ezred állományába tartozó Nits Ferenc alhadnagy, aki a géppár repülés közben kísérő feladatot hajtott végre, 8000 m-en összeecsúszott a vezérgéppel. A gépek az ütközés következtében kigyulladtak és Szarvas Cserebökény térségében lezuhantak. Nits Ferenc alhadnagy életét veszítette, míg a vezérgép pilótája, Ferencz István⁴⁸ főhadnagy, a magyar légierő történetében elsőként, sikeres katapultálást hajtott végre.

Ezen a nyári napon a kunmadarasi repülőalakulat repülőgép-vezetői kiképző repülést folytattak. A repülést sztratoszférában hajtották végre (útvonalrepülés, légi harc, század kötelék felvétele). A kötelékben Ferencz István főhadnagy századparancsnok, a kísérője Nits Ferenc alhadnagy volt. A felszállást géppárban hajtották végre, a kötelék a repülőtér feletti körön gyülekezett. Az útvonal Kunmadaras – Szarvas – Kecskemét – Jászberény – Kunhegyes – Kunmadaras volt.

A feladatot Szarvas légteréig rendben végrehajtották, a terv szerint itt a résztvevők szerepet cseréltek. Ferencz István főhadnagy vette volna át a kísérő szerepet, a gyakorlatban ehhez őt Nits Ferenc alhadnagynak meg kellett volna előznie. Ez a manőver nem fejeződött be, mert a kísérő előzés közben balról beleütközött Ferencz főhadnagy repülőgépebe. A repülőgépek kigyulladtak. Nits alhadnagy a repülőgépet nem tudta elhagyni, így a kormányozhatatlan repülőgéppel katasztrófát szenvedett. Ferencz főhadnagy sikeresen katapultált.

A katapultálás léleknehezítő gondjairól élményszerűen ír Szepesi József nyá. dandártábornok a TOP GUN 1992/3. számában (Aki elsőként túlélte a katapultálást. 8–9. o.)

⁴⁷ Célzsáklövészet: A repülőgép által 500 méter hosszú, 1 cm átmérőjű acélsodronnyal vontatott, hurka alakú, erős vászomból, vagy műanyagból készült szerkezetre fedélzeti géppágyúval, vagy géppuskával végrehajtott lövészet. (Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991. 146. p.)

⁴⁸ Ferencz István ma nyugállományú alezredes, visszaemlékezése erre az eseményre megtalálható Top Gun című folyóirat 1992/3. számában. (Szepesi József: Aki elsőként túlélte a katapultálást. TOP GUN 1992/3. sz. 8-9. p.)

Az a léleknehezítő gond, amellyel Ferencz István főhadnagy is szemben találta magát röviden, gondolatait vázolva, így foglalható össze:

- a repülőgép pörgését nem tudom megállítani;
- a repülőgép sem a lábormányal, sem a botormányal nem irányítható;
- a repülőgépet el kell hagynom;
- a kabintetőt kinyitom, és elhagyom a gépet;
- a gépet így nem hagyhatom el, mert ennél a sebességnél rendkívül nagy erő hat az emberre. A sebesség növekedésével ez még növekszik;
- ha a kabintetőt kinyitom nem tudok katapultálni, az technikailag lehetetlen;
- eddig már ketten katapultáltak de nem maradtak életben;
- ha mégis katapultálok a szabályokat be kell tartanom. (A lábaimat össze kell zárnom, a lábtartóra rakni);
- indítom a katapult berendezést;
- a gép alattam elsuhant;
- az ülés hevedereit ki kell oldanom;
- az ülést elrúgom magamtól;
- kinyitom az ernyőt;
- életben maradtam;
- 3 repülőgép pörögve közelíti a földet;
- másik ejtőernyőst nem látok.”

Ferencz főhadnagy egy embercsoport közelében ért földet. A földet éréskor nem sérült meg. Tájékozódott, hogy a szemtanúk, mit láttak. Telefon közelbe kerülve alakulatát értesítette a történekről. Egykori gépe, a 037-es MiG–15-ös katapult piropatronjának a hüvelye a repülőgép kis modelljével, amelynek talapzatába bevették a katapultálás dátumát, ma is birtokában van. A katapultálás nem hagyott maradandó nyomot a lelkébe, de egy bajtársnak az elvesztése számára sem volt elfogadható esemény.

Alig egy hónap múlva, augusztus 14-én, újabb rendkívüli esemény rázta meg a repülőalakulatok békés életét. A 31. vadászrepülő-ezred repülőgép-vezetői Marczi József alhadnagy és Béres Lajos hadnagy géppár-kötelékben szállt fel. A felemelkedés során Marczi alhadnagy csaknem összecsúszott a kísérőjével, aki vészesen megközelítette. Az összeütközés elkerülésére ő hirtelen emelkedni kezdett, az emelkedés közben sebességét elvesztette és dugóhúzóba pördült. 300 m-en katapultált, ám ejtőernyője már nem tudott belobbanni, ezért az alhadnagy földhöz csapódva életét veszítette. 213-as oldalszámú gépe a repülőtérről nyugatra, a kunhegyesi vasútvonal mellett zuhant le.

A Magyar Honvédségnek az ország népéhez való szoros kötődését a politikai vezetők azzal akarták életszerűvé tenni, hogy a katonai alakulatok gyáraktól, üzemektől kaptak csapatzászlót. Így került sor arra az ünnepségre, amelynek

keretében a 62. vadászrepülő-ezred 1952. szeptember 29-én csapatzászlót kapott a budapesti Gheorge Georgiu-Dej Hajógyártól.

A kiképzési évben elért kiképzettségi szint felmérésére, az akkori elgondolásoknak megfelelően, ősszel harcászati gyakorlatokat tartottak. A 62. vadászrepülő ezred kijelölt állománya az 1952. október 1-20-ig folyó őszi hadgyakorlat résztvevője volt, a gyakorlaton először alkalmazták a sugárhajtású repülőgépet. Ez volt az első komoly erőpróbája az ezrednek. Az alakulat két repülőszázaddal Kunmadarasról — a gyakorlat idejére — áttelepült Kecskemétre. A honvédelmi miniszter által vezetett hadgyakorlaton a két repülőszázad fő feladata a szárazföldi csapatok harctevékenységének légi oltalmazása volt. Repülőtéri készségből emelték a repülőgépeket, s a levegőben kijelölt ún. űrjáratozási légtérből oldották meg a kapott feladatot. A vadászrepülők oltalmazási és kíséresi feladatokat láttak el a harcmező felett, valamint mélységben támadták az „ellenesség” egyes felderítő repülőgépeit és csatarepülő kötelékeit. Egy repülőgépezető átlag 10-16 felszállást hajtott végre, a gyakorlat ideje alatt géppár-, raj- és századkötelékben, s ez akkor igen komoly fizikai igénybevételt jelentett. A gyakorlat értékelésekor a honvédelmi miniszter elismerőleg szólt a repülők tevékenységéről, több tisztet és tiszthelyettest megdicsért, megjutalmazott. A vadászrepülők tevékenységét összességében „jó”-ra értékelte.

Időközben, október 17-én, ládákban megérkezett Kunmadarasra a MiG–15 sugárhajtású repülőgép típus újabb változatának, a MiG–15 BISZ-nek⁴⁹ az első, 15 darabos szállítmánya. Ezeket a gépeket már jelentősen átalakították az alap-típushoz képest, elsősorban a hajtómű, a beépített kormányerő-csökkentő rendszer és a rádiónavigációs műszerezettség vonatkozásában. A gépek összeszerelését magyar műszaki személyzet végezte önállóan, egy szovjet tanácsadó jelenlétében, a berepülését pedig a szovjetek által átképzett parancsnoki állomány hajtotta végre. A repülőgép változatában már URH-sávon működő rádiókészülék volt. Problémaként merült fel a korábbi gépek rádióállomásainak középhullámú RSZIU–6 rádióval való kicserélése. Az első átépítést Köveskúti főhadnagy olyan sikerrel oldotta meg, hogy a szovjetek minden ellenvetés nélkül hozzájárultak az átalakításhoz, sőt rövidesen átvették annak technológiáját.

⁴⁹ A MiG–15BISz vadászrepülőgép: 2700 kp tolóerős VK–1A hajtóművel volt felszerelve, amely 430 kp-al több tolóerőt adott az eddigi RD–45F hajtóműnél. A legnagyobb sebessége 1070 km/h, repülési csúcsmagassága 15 500 m volt. Jelentősen növekedett a repülési idő is. A MiG–15-höz viszonyítva lényeges eltérést jelentettek a navigációs és rádiótechnikai berendezések. A rövidhullámú rádióállomás helyett ultrarövid-hullámút alkalmaztak. A rádiónavigációs hazahívó berendezés helyett ARK–5 rádióiránytűvel szerelték fel, ez lehetővé tette a felhőáttörési és felhőrepülési eljárások begyakorlását. MRP–48 markervevő készüléket, RV–2 rádiomagasságmérőt is szereltek a gépbe. Az AGK–47B műhorizont helyett AGI műhorizonttal látták el a gépet. Később a gépekbe SZRO ismertetőjel adót is beszerelték. A fenti berendezések segítségével a MiG–15BISz-szel nappal és éjjel, bonyolult időjárási viszonyok között is lehetett repülni, a vakleszálló rendszer (OSZP–48) alkalmazásával.

A későbbiekben előbb a 66. vadászrepülő-hadosztály, majd a 25. vadászrepülő-hadosztály ezredei kaptak MiG–15BISz gépeket olyan számvetéssel, hogy a vadászrepülő hadosztályok harci repülőgép-állományának 45%-a ilyen típusú repülőgépből állt.

1952 október végén a csehszlovák vadászrepülőekkel megtartott első együttműködési gyakorlat keretében először szálltak le csehszlovák vadászok — egy raj — a kunmadarasi repülőtérré. Ezt az eseményt később a magyar repülők egy rajjal viszonyították a pozsonyi repülőtérré való leszállásukkal.

A Légierő Parancsnokság intézkedése⁵⁰ alapján a 66. vadászrepülő-hadosztály parancsnokságát és a 62. vadászrepülő-ezredet teljes személyi állományával és harci technikájával 1952. november 1. és 5. között áttelepítették Kunmadarásról Kecskemétre. A repülőezred anyagi-technikai biztosítását végző 13. ÖREMÜZ is áttelepült Kecskemétre, melynek parancsnoka ekkor Fehér József főhadnagy volt. A 31. vadászrepülő-ezred továbbra is Kunmadarason maradt.

A 66. vadászrepülő-hadosztály tevékenységének Kunmadarashoz kötődő szakasza — minden ellentmondásossága ellenére — történelmi jelentőséggel bír a magyar katonai repülés történetében. A sugárhajtású repülés magyarországi meghonosodása Kunmadarason történt, a repülés sugárhajtású szakasza hajnalának főszereplői itt váltak igazi repülővé. Ha a korabeli propaganda túlzásait lefejtjük, az ideológiai mázt lekaparjuk az akkori eseményekről, a túlzó értékelésektől eltekintve reális megközelítéssel szemléljük a hadosztály szerepét, tevékenységének jelentőségét, mindenképpen elismeréssel kell emlékezni azokra, akik becsülettel helytálltak e nehéz, több szempontból is veszélyes korszakban, s repülésszeretetükkel, elhivatottságukkal megalapozták a magyar polgári és katonai repülés új korszakát.

1952. évi miniszteri értékelés szerint a légierő csapatainak magasabbegységei (hadosztályai), egységei (ezredei) összekovácsolódtak, növekedett a harckészültség színvonala, a repülőgépvezető-állomány repülőtechnikai és harci alkalmazási képessége. A parancsnokok és törzsek gyakorlatot szereztek a többi fegyvernemmel való együttműködés megszervezésében valamint a csapatok vezetésében. A légierő csapatai elsajátították az egyszerű időjárás viszonyok közötti harc feladat végrehajtást. Az értékelési időszakban 65 repülőesemény történt, melynek okát az értékelés a fegyelem és a parancsnoki követelménytámasztás alacsony fokában jelölte meg.

1952. december elsején életbe lépett őszi szervezés az alábbi változásokat hozta a Kunmadarasi repülőtér életében:

⁵⁰ A Légierő Parancsnokság 02482/1952. számú intézkedése alapján.

- a 66. vadászrepülő-hadosztály 31. vadászrepülő ezrede továbbra is Kunmadarason marad, melynek az anyagi-technikai biztosítási feladatait a 112. ÖREMÜZ hajtja végre (az ezred 1953. július 30-án települt át Kalocsára);
- a Mezőtúron állomásozó 82. önálló bombázórepülő-ezredből új hadrendi elemként bombázórepülő-hadosztályt szerveznek Kunmadarason, alárendeltségében a 10. és 26. bombázórepülő ezredekkel, kiszolgálásukra a 120. ÖREMÜZ kap feladatot, valamint a hadosztálynak közvetlen alárendelt tábori repülőgép javító műhely (TÁRM) Kiskunlacházáról november végén ugyancsak Kunmadarasra települ. (A titkos tervek szerint a hadosztály harmadik ezrede — 38. bombázórepülő-ezred (kiszolgálására a 3. ÖREMÜZ — a mozgósítás elrendelése utáni harmadik napon felállításra kerül Mezőtúron);
- a 37. önálló felderítő ezred (kiszolgálására a 96. ÖREMÜZ) Kiskunlacházán települ;
- a földi repülésirányító szolgálat (FRISZ) továbbra is megmarad Kunmadarason;
- a vezérkar titkos tervei szerint, mozgósítás elrendelése utáni ötödik napon Kunmadarason megalakul a 29. vadászrepülő-hadosztály, alárendeltségében a 36., 42. és 21. vadászrepülő-ezred valamint kiszolgálásukra a 27. ÖREMÜZ.

A gigantikusra tervezett magyar légierő kialakítása ekkor már gőzerővel folyt, (a terv szerint 1953 évben kellett volna, mind az állomány létszámát, mind a repülőgépek számát tekintve a maximumot elérnie. 1953-ban a tényleges létszám 18 996 fő, a repülőgépek száma 641 darab volt.)

Feltehető, hogy Jugoszlávia ellen kovácsolt tervek is állhattak a háttérben az 1952 novemberében végrehajtott áttelepüléseknek. A vadászrepülőerők települési helyeit nyugatabbra helyezték át. A hivatalos verzió szerint 1952 őszére a 66. vadászrepülő-hadosztály és alárendelt ezredei olyan hadrafoghatósági szintet értek el, amely szükségessé tette előrevonásukat az ország légvédelmébe való jobb bekapcsolódás érdekében.

1952. novemberében a Légierő vezetői megfogalmazták a következő kiképzési évre vonatkozó feladatokat, mely szerint:

- az 1952-53-as kiképzési évben tovább kell emelni a hajózállomány hadrafoghatóságának színvonalát;
- be kell gyakorolni a repülőgépek elfogásának módszereit, a műszer- és felhőrepülést;
- új feladatként gyakorolni a kis magasságú repülést, bonyolult időjárási viszonyok közötti repülést, vakrepülést (OSZP);

- a vakrepüléshez szükséges tárgyi feltételeket (rádiónavigációs és fénytechnikai berendezéseket) a repülőtereken hazai gyártású eszközökkel kell biztosítani;
- meg kell oldani a MiG–15BISZ-ben alkalmazott UKV (rövidhullámú) rádió adó-vevő készülék beépítését az ilyen készülékkel még nem rendelkező MiG–15 vadászrepülőgépekbe. Le kell cserélni a MiG–15 repülőgépek RPKO–10M „hazahívó” készülékeit ARK–5 rádiókompasszal (iránytűvel).

1951/52-BEN SZOLGÁLTATTELJESÍTÉS KÖZBEN ÉLETÜKET VESZTETTÉK

1. Turcsányi József alhadnagy 1951. 10. 02. (Kunhegyestől észak-ra 3 km-re);
2. Molnár II. István alhadnagy 1952. 03. 07. (Tiszafüredtől északra 16 km-re);
3. Nits Ferenc hadnagy 1952. 07. 17. (Szarvas Cserebökény);
4. Marczy József alhadnagy 1952. 08. 14. (Kunmadarastól nyugatra 5 km-re).

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Dr. Iván Dezső: A magyar katonai repülés története 1945–1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 1999.
- [2] Katonai lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 1985.
- [3] Akadémiai Kislexikon. Első kötet A-K. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989.
- [4] Kormos László: Kunmadaras története. A Damjanich János Múzeum Közleményei. Szolnok 1967.
- [5] Új Magyar Lexikon 3. Kötet. G-J. 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–XII. évfolyam).
- [13] Szepesti József: Elmaradt kézfogás. Top Gun XI. évfolyam, 2000/7. sz. 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] P–1 rádiólokátor-állomás. Kezelési Utasítás. Honvédelmi Minisztérium. 1952. A HM. VK. 02189/Szab. Szerk. Csf. – 1952. Sz. rendeletéhez. 61–64. p.)
- [18] Zsák Ferenc: A MiG–15 magyarországi története (Haditechnika (folyóirat). Budapest, 1993. 189. p.
- [19] Szepesti József: Aki elsőként túlélte a katapultálást. TOP GUN 1992/3. sz. 8–9. p.
- [20] A lábjegyzetben szereplő levéltári anyagok.