

Hadnagy Imre József

IKAROSZ FIAI A NAGYKUNSÁGBAN IV. RÉSZ

1955/56-ban a kunmadarasi ezred mindennapi életét éli. Tisztjelöltek képezését, és tisztek átképezését végzi. Közben balesetek is történnek. A politikai változások szele az alakulatot is megérinti. A forradalom idején az egység egyben marad. Az ezredparancsnok katonai kötelességeit végig teljesíti. Novemberben az ezred az oroszoknak megadja magát. A repülőtér idegen kezekbe kerül. Az állományt lefegyverzik. A megtorlás idején a parancsnok, és többen börtönbe kerülnek. Az alakulat 1957-ben megszűnik. A magyar légierő repülőgépeit, és katonáit kijelölt bázisokra irányítják. A megmaradt magyar repülőkből, és katonákból új alakulatokat szerveznek.

Kulcsszavak: vadászrepülő, lökhajtásos (sugárhajtású), hangsebesség alatti, lefegyverzés, cserben hagyás, önállóságra ítélve.

A KILIÁN GYÖRGY REPÜLŐ HAJÓZÓ TISZTI ISKOLA LÖKHAJTÁSOS VADÁSZ ÁTKÉPZŐ EZREDE (KUNMADARAS)

A forradalom előtt

A cikkben foglaltak zömében 1955. október – 1957. április között játszódnak. A magyar politikai élet eseményei változásokat sejtetnek. Ekkor még nem ítélt meg, hogy mi következik. Kevés jele van a hibák kijavítására való törekvésnek. Inkább igaz, hogy a vezetők képtelenek a tömegek várakozásának megfelelni.

A hadsereg vonatkozó kormányhatározat szerint a létszám 20 000-el csökken. Ez a kunmadarasi alakulat tisztjeit, és tiszthelyetteseit is érinti, mert az állomány egy részének leszerelése elkerülhetetlen. [1]

A létszámcsökkentésnek gazdasági okok mellett elsősorban politikai indítékai vannak. Ezek az osztrák államszerződés, valamint a Varsói Szerződés (VSZ) megszületése. Ausztriából a szovjetek hazánkba települnek át. Az ide érkezők a már itt levő szovjet erőkkel egy nagy katonai kontingensnek (a VSZ fegyveres erői Dél-Nyugati Hadseregcsoportjának) nagy részét képezik, amelynek bal szárnyán a – a korábbinál kisebb létszámú – Magyar Néphadsereg áll [1][16].

Az ország légterének védelme – a VSZ egységes légvédelmi rendszerében – az itt lévő szovjet vadászrepülő erőkkel együttműködve a Magyar Légierő feladata. Ez szervezeti átalakítást, feladatok változását jelenti. Megalakul – az Országos Légvédelmi Parancsnokság, valamint a Légierő Parancsnokság összevonásával – magyar hadsereg egyik haderőneve a honi légvédelem, élén az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnoksággal (OLLEP). A magyar szárazföldi haderőnem (három szárazföldi hadtest) légi támogatását, az átfegyverzésre kerülő 28. csatapultó hadosztály hivatott megoldani [1][15].

Az 1955. október 01-től a kunmadarasi repülőtéren csak a Kilián Repülő Hajózó Tiszti Iskola Lökhajtásos Vadász Átképző Ezrede – ezredparancsnok Hagymási Jenő százados, helyettese Vida Fábrián százados -, valamint a 4. Önálló Tábori Repülőgép-javító Műhely /4. Ö. TÁRM/ – parancsnok Tulik István százados – marad [1][10].

Az Átképző Ezred feladata a sugárhajtású repülőgép-vezetői képzés elméleti és gyakorlati részének végrehajtása. Ebben az időben a repülőtiszték képzési ideje három év. A Tiszti Iskola hallgatói elsajátítják a katonai repüléshez szükséges elméleti ismereteket, majd a Jak-18 iskolagépen, később a Jak-11 vadász gyakorló-gépen hajtják végre a felkészítő repüléseket zömében Szolnokon. A III. évfolyam növendékei az iskola kunmadarasi ezredénél kapják meg a MiG-15 repülőgépre a kiképzésüket, úgy hogy a tanulmányi idő végére a III. osztályú repülőgép-vezetői szintre jussanak¹. A repülőtéren a tárgyalt időszakban (1955-56 kiképzési évben) 96 *tisztiiskolás hallgatót* képeznek MiG-15-re. Az 1952-ben bevonult tiszti iskolásokat három év után felavatják ugyan, de átképzésük a MiG-15-re pótolandó, ezért *hallgató tisztként* egy évet (1955/56 képzési év) Kunmadarason töltenek. Ebben a tanévben összesen 200-at megközelítő hallgató képzése folyik a repülőtéren [1][15].

A Varsói Szerződés aláírása – 1955. május 14-e - után a magyar légierő megszűnő (csata-, és bombázórepülő) alakulatai repülőgép-vezető állományának egy részét a Kilián Repülő Hajózó Tiszti Iskolára irányítják a MiG-15 repülőgépre való átképzésre. Az átirányítás nem öncélú, hiszen a repülőgépek optimális kihasználtsága az 1: 1,5 minimális repülőgép/repülőgép-vezető arányt követeli, (sőt idővel az 1:2 arány elérése a cél). A repülőgép-vezetők átképzése egyszerűbb, így rövidebb ideig tart, mint a tisztiiskolás hallgatóké. Az átképzést Kunmadarason az ekkor itt lévő Jak-11 (Ölyv) motoros repülőgépek mellett, a 15 db MiG-15 BISz, és 8 db UTI-MiG-15 korszerű sugárhajtású repülőgépekkel oldják meg.² A vadászrepülő raj-, szakasz- és századparancsnokok, századmegfigyelők, légi lövészek magas fokú felkészültségének biztosítására külön továbbképző tanfolyamokat szerveznek. Az 1955/56 tanévben a kiképzendő, és átképzést folytató tisztjelöltek és tiszték létszáma megközelíti a 300-at [1][8][9][10][15].

Az átképzés első szakaszában a Jak-11 (Ölyv) vadász gyakorló gépen a repülőgép vezető kiképzési utasítás (RGV-kik) előírásai szerinti gyakorló feladatokat végrehajtásával alapozzák meg a sugárhajtású repülőgépen való repülést [1][6][7].

A sugárhajtású-gépeken történő repülésnél az egységnyi szárnyfelületre jutó terhelés nagyobb, mint a motoros repülőgépeknél, ezért a leszálló sebesség lényegesen nagyobb. Landoláskor a repülőgép sebessége több mint 100 km/h. Eltérések még: nő a felszállás sebessége; más a műrepülés technikája; a kötelékrepülés módja; a repülőgép-vezetők igénybevitelének feltételei és rendje, stb. a légcsavaros repülőgép típusokhoz képest [1][6][7][8][9][12].

A Kunmadarason folyó képzés megtervezésekor, megszervezésekor és végrehajtásakor szigorúan figyelembe veszik az LVHT (Lök-hajtásos Vadász Harckiképzési Tervezet) előírásait³, mert a csapatokhoz III. osztályba sorolt tiszteteket kell irányítani. A kötelékparancsnokok, a leendő oktatók továbbképzése azt a célt is szolgálja, hogy az előírtak betartását szigorúan megköveteljék az alárendeltekétől. Elsőként az oktatók legmagasabb szintű felkészítése van napirenden. A tények ezeknek a törekvéseknek a sikerét igazolják [1][6][7].

A sugárhajtású repülés nehezebb volta a repülési idővel, a repülési feladatra való igény-bevitellel is összefügg. A repülőgép-vezető fizikailag sokkal jobban terhelve van, mint a dugattyús

¹ [5] 114–115. oldal

² [1] 154–154, 162. oldal

³ [6] 127. oldal

gépen történő repüléskor. A terhelhetőség, a fizikai állóképesség, a szellemi, pszichikai állapot folyamatos ellenőrzése elengedhetetlenül fontos; nagy figyelmet követel [1][6][8][9][12].

Az LVHT repülési feladatai egyre nehezebb próba elé állítják a repülőgép-vezetőket, az elsajátítási szint fokozatosan növekedő a gyakorlatok mélységében, és terjedelmében. Elérési idejük más a hallgatók, a továbbképzést folytatók, a kiképzők esetében. Az egymásra épülő feladatok:

- a repülésre való előzetes felkészülés (pihenés, sport, repülésbiztonsági szabályok ismerete, LVHT ismerete stb.);
- a repülő-módszertani munkák;
- a repülő feladatra való közvetlen felkészülés (végrehajtandó repülési feladat ismerete, végrehajtás rendje, módszerei, repülésbiztonsági szabályok rögzítése stb.);
- a kiképzés nappal egyszerű időjárás viszonyok között;
- nappal bonyolult időjárás viszonyok közötti repülések;
- éjjel egyszerű időjárás viszonyok között végrehajtandó gyakorlatok;
- éjjel bonyolult viszonyok közötti repülések [6][12][15].

A kiképzési feladatok megoldását nehezíti a ki-, és átképzendő állomány nagy létszáma. A gondok nagyobbik része a repülőgépek lehasznált állapotával függ össze. A tény, hogy egy hallgatóra kevés repülési idő jut. A repülőgépek lehasználtak, mert a harci ezredektől ide kerülő nem teljesen hadrafogható repülőgépek. Az csak idő kérdése, hogy a technikai állapot okán mikor következik be rendkívüli esemény. A tragédiák nem maradnak el [1][7][8][9][13][17].

1956. április 10-én délelőtt Németh László hadnagy, Bozó Pál főhadnagy egy Jak-11 (Ölyv) repülőgéppel szenvednek katasztrófát.⁴ Az iskolagépben elől Németh hadnagy, hátul Bozó főhadnagy ül. Ekkor iskolagépen erős oldalszélben a le-, és felszállást gyakorolják. A felszállást követő légtérrepülés után átstartolással iskolaköröket repülnek. A harmadik fordulót követő átstartolás után a repülőgép kigyullad, kormányozhatatlanná válik, a gép a (Karcag-Tiszafüred) vasút felett átrepül, és lángolva (a Laposon) ér földet. A személyzet kimenekülni nem tud, életét veszti. A tragédia oka nem repülőgép-vezetői, azt a repülőgép rossz műszaki állapota idézi elő. Kit érdekel ez akkor? A politikai és katonai vezetés célja egy hatalmas légierő kiépítése, még úgy is, hogy hozzá megannyi tragédia kapcsolódik [1][7][13][17].

1956. július 2-án Lukács György hadnagy hallgató MiG-15 BISz repülőgéppel szenved katasztrófát.⁵ A repülőtéren a kijelölt állomány ütemes felszállásokkal gyakorolja feladatait. Egy idő után a felszállási iránnyal szemben – a karcagi út felől – kieresztett futókkal egy éppen startoló géppel szemben érkezik Lukács György hadnagy repülőgépe. A leszálló irány eltévesztését észrevéve, félrelépi a betont, ezzel az összeütközést elkerüli. Az átstartolás mellett dönt, de durván kezeli a gázt, a repülőgép a tolóerő késése miatt nem tud felemelkedni, földet ér, majd elpattan a földtől, újra visszaesik, majd a hátára fordulva a földhöz csapódik és felrobban. A felrobbant oxigénpalack és a lőszer, majd a beindult katapult a segítségre érkezők közül egy tiszt és egy honvéd súlyos sebesülését okozza. Lukács hadnagyon segíteni nem lehet. A tragédia az ő hibájából következik be, ahhoz két ok vezet. Az első a leszállóirány eltévesztése. A második, mert hibáját észrevéve rossz döntést hoz, az átstartolást erőlteti. Talán a beton melletti kényszerleszállással a tragédia megelőzhető lett volna [1][13][17].

⁴ [7] 147–149. oldal.

Mag törzsőrmester szerelő tiszthelyettes súlyos égési sérülést szenved. Egy MiG-15 típusú repülőgép üzemanyag rendszerének javítása közben a benzin vastag sugárban a testére kerül, ami elektromos zárlat következtében meggyullad, bőrének több mint 80%-a megég, a gondos orvosi ellátás ellenére a debreceni klinikán három nap múlva meghal⁵ [1][7][13].

A Honvédelmi Miniszter – 1956. szeptemberében a kecskeméti repülőalakulatnál a szemléjét értékelve az 1956-60-as évekre vonatkozó terveket is taglalja, melyek a Kilián Repülő Hajózó Tiszti Iskolán folyó képzést is érintik. A Lökajtásos Vadász Átképző Ezred a tervek szerint a korszerűbb repülőgép típusok (MiG-17, MiG-21) pilótáinak képzését is feladatul kapja [1][5].

A következő öt évben a repülőezred életét is érintő – kilátásba helyezett – befolyásoló tényezők:

- az életkörülmények lényeges javítása;
- az anyagellátási rendszer modernizálása;
- a repülőképzés színvonalának emelése, az iskola főiskolává való fejlesztése;
- a polgári repüléssel való együttműködés mélyítése;
- a szövetségi rendszer (VSZ) repülési szabályainak megismerése és alkalmazása hazai viszonyokra [5].

A tervezett változások csak a jövő ígéretei. Az előkészületek megkezdődnek a módosítások bevezetésére. A hazai politika átmenetileg nem gyakorol hatást a repülőtéren folyó kiképzésre, de az állomány hangulatát befolyásolja, még annak ellenére is, hogy a hírközlő eszközök hivatalosan csak nagyon keveset hoznak a katonák tudomására. Az október 23-i budapesti eseményekről az állomány tud, nem hivatalos úton értesül, hiszen a községben sokan laknak, akik a külföldi híradásokból – otthon – szerzett információkat továbbadják [1][5].

Az 1956-os forradalom időszakában

Az október 23-án a Honvédelmi Minisztérium a repülőcsapatok részére is elrendeli a riadót, ennek részeként kiosztják a fegyvereket, az objektumok védelmét megszervezik. A kunmadarasi repülőalakulat parancsnoka is a terveknek megfelelően jár el [1].

A laktanyában tartózkodó állomány a budapesti eseményekről csak keveset tud. Sármellékről Kiss Ernő százados Debreczeni Mihály főhadnaggal, egy Jak-18 gyakorló-repülőgéppel felderítő repülést végezve, üzemanyag felvétel végett leszállnak Kunmadarason. Hagymási századosnak elmondják megfigyeléseiket. Szóba kerül a Nagykőrös és Budapest közötti utakon az élénk szovjet páncélos mozgás, a Velencei-tó déli oldalán látott harckocsi-csoportosulás. A Kunmadarasiak részére az orosz csapatmozgás célja Gerő Ernő rádióbeszéde után válik egyértelművé [1][7][14][20].

Október 24-én hajnalban Nádor Ferenc ezredes, légierő-parancsnok alárendeltjeinek – a kunmadarasi repülő alakulat részére is – elrendeli a harci riadót. Ettől kezdve, a repülőtéren egy raj (4db repülőgép) másod-, ezen felül egy géppár (2 db repülőgép) elsőfokú készenlétben van. Más repülőtereken a kijelölt repülőgépek harmadfokú készenlétben vannak, illetve a földi állomány az objektumok védelmét biztosítja. A harci riadó elrendelése után, a szovjetek központi harcálláspontja (Tököl) figyelmezteti a magyar légvédelem és légierő központi harcálláspontját, és a Légierő Parancsnokság átrepülési osztályát, hogy minden felszállást nekik időben, pontosan jelentsenek. (Ez tulajdonképpen figyelmeztetés, arra vonatkozóan, hogy a szovjetek tudta

⁵ [7] i.m. Uo.

nélkül magyar repülőgépek nem repülhetnek az ország légterében retorzió nélkül). A légierő parancsnok utasítására a kunmadarasi ezred a Záhony-Budapest szakaszon a készütségi gépek rendszeres berepülésére kapott engedéllyel felderítő repülést hajt végre. A felderítési eredményeket november 2-ig a Légierő Parancsnokságra jelentik [1].

Október 26-án reggel, az OLLEP Parancsnok utasítására a kunmadarasi ezredtől egy repülőgép raj repül Nyíregyházára egy fegyverraktár felnyitását megelőzendő. A raj tagjai Hagymási Jenő százados ezredparancsnok, Savara Mihály hadnagy, Hajdú László főhadnagy és még egy fő. A raktár elfoglalását kismagasságú rácsapásokkal megakadályozzák. Ezen a napon a készütségi gépek a Debrecen – Záhony – Berettyóújfalu, és a román határ mentén szerzett felderítő feladatuk eredményét a légierő-parancsnokság útján a vezérkar hadműveleti csoportfőnökségének jelentik [1].

Október 27-én a Budaörsi repülőezred Li-2 gépei Kecskemétről, Szolnokról és Kunmadarásról kenyeret és élelmiszert szállítanak a fővárosba. A madarasi ezred készütségekben van. Maléter Pál rádióparancsát tudomásul véve minden fegyveres összetűzéstől tartózkodik. E naptól Nádor ezredes Légierő parancsnok parancsa alapján minden gép emelése az ő személyes engedélyéhez kötött, de tűzparancsot nem adhat, erre csak a miniszterelnöknek van joga, parlamenti jóváhagyás után. A miniszteri parancs vétele után a Magyar Légierő alakulatai a forradalmárok ellen nem tevékenykednek, rájuk tüzet nem nyitnak [1][7][14][20].

A kunmadarasi ezred állományának hangulatát erősen befolyásolja a Szabad Nép október 28-i vezércikke, majd a rádióban közzétett általános tűzszünetre való felhívás, illetve Nagy Imre és Kádár János kora esti beszéde. Az addig ellenforradalomnak minősített eseményeket a rádióbeszédben mindketten az egész nép által támogatott demokratikus mozgalomnak nevezik. Bejelentik, hogy a Rendőrség és a Honvédség alakulataiból új karhatalom alakul, a szovjet csapatok kivonulnak Budapestről, az ÁVH megszűnik, új államrendőrség lesz [1][7][14].

A kialakult helyzetben a Légierő állománya különbözőképpen értékeli az eseményeket:

- egyesek a forradalom győzelmét véglegesnek hiszik;
- mások, akik kompromittálódtak, a szovjet katonai jelenlétben bíznak;
- vannak, akik értik a forradalom indítékait, de tisztában vannak az erőviszonyokkal [1].

A kunmadarasi repülő alakulat is polarizálódik, a többség a forradalom győzelmében hisz, és kész azért tenni is [1][7][20].

A magyar katonai repülők zömének a forradalomhoz való viszonya pozitív. Ehhez egy eset. Október 29-én a légierő-parancsnokság utasítására két MiG-15-ös vadászrepülőgép (Kiss Ernő százados, Horváth János főhadnagy Sármellék) Balaton nyugat – Budapest – Nyíregyháza útvonalat repüli. Kunmadarason tankolnak. Repülőgépükön a vörös csillag helyén a (piros, fehér, zöld) magyar felségjelzés van felfestve. Büszkék erre, egyetértenek a magyar felségjel használatával. Ők repülnek először hazánkban eredeti magyar felségjelű géppel [1].

A pilóták Budapest felett kis magasságon repülnek, az emberek integetnek nekik, és nemzeti-színű zászlókat lobogtatnak. Budapest és Üllő között észlelik a szovjet csapatösszevonásokat, Debrecen és Nyíregyháza között mérhetetlen sok páncélost látnak, azok a mellék- és dűlőutakon is özönlenek az ország belseje felé. Kunmadarason leszállnak, szólnak megfigyeléseikről, érzékeltetve a kétségbeesítő és kilátástalan katonai helyzetet. Hagymási századosban ekkor tudatosul, hogy orosz páncélosok közelednek Kunmadarashoz is [1][7].

A Honvédelmi Minisztérium Politikai Főcsoportfőnökség utasítására Madarason is megalakul a Forradalmi Bizottság. A forradalom győzelmét nyilvánosan is hangoztatják azok a katonák,

akik a nagyközségi forradalmi bizottság megválasztásán jelen vannak. Itt felolvassák a katonák követeléseit, ami csaknem azonos a község lakosságának követelésével [1][7][14][20].

Az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság Forradalmi Bizottsága október 30-án egy röplapot jelentet meg, mely kifejezi, hogy a légvédelem és a légierő kinek az oldalán áll. A röplapot lejuttatják az alárendelt alakulatokhoz is. A röplap szövege az alábbi:

Követelés a kormányhoz!

Felhívás a Magyar Néphez!

Mi az Országos Légvédelmi parancsnokság beosztottai, Budapesten és vidéken a további eddigénél súlyosabb vérontás elkerülése végett a magyar dolgozó néppel teljes egyetértésben követeljük:

- 1. A Magyarországon állomásozó mindennemű szovjet alakulat azonnal kezdje meg hazánkból a kivonulást.*
- 2. A Budapesten állomásozó és a tűzszünetet állandóan megszegő szovjet alakulatokat 12 órán belül Budapestről vonják ki. A hátrahagyott szovjet sebesülteket teljes felépülésükig, vagy sértetlen átadásukig ugyanúgy kezeljük, mint a magyar sebesülteket.*
- 3. A Magyar Kormány rádióban tett 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 Légierője fegyveresen áll ki az egész Magyar Dolgozó Nép követelése mellé.*
- 4. A Nagy Imre elvtárs által vezetett kormány előtti összes kormányok által megkötött katonai és gazdasági szerződéseket fel kell mondani, mert az eddigi kormányok a néptől idegenül, külső nyomásra cselekedtek.*

”A NÉPPEL TŰZŐN VÍZEN ÁT”

AZ ORSZÁGOS LÉGVÉDELMI PARANCSNOKSÁG ÖSSZES BEOSZTOTTAI [1]

November 01-én az alakulatnál nyugtalanság érzékelhető. Hírek szerint a szovjet alakulatok repülőtereket és más katonai objektumokat foglalnak el. A repülőtér körzetében semmiféle mozgás még nem tapasztalható. A délután a kunmadarasi ezredtől Kis Varga Ferenc főhadnagy egy Jak-18-assal Győrbe repült át, hogy felvegye a kapcsolatot a győri forradalmi tanáccsal [1]. November 2-án Kablay Lajos alezredes, a Kilián Iskola parancsnoka jelenti a légierő parancsnoknak, hogy jelentős szovjet páncélos erők érkeznek a szolnoki és a kunmadarasi repülőterek körzetébe, a szovjetek a Tiszán egy új hidat építettek és azon keresztül özönlenek Budapest felé [1][7][14][20].

Az eseményről értesülve sem a Légierő, sem más parancsnok nem ad ki semmiféle parancsot. A Kilián iskolát, a kunmadarasi ezredet is cserbenhagyják. Hagymási százados magára, közvetlen munkatársaira és az ezred forradalmi bizottságára számíthat. A szovjet páncélosok a déli órákban veszik körül a repülőteret. Az ezred vezetése tisztában van vele, hogy ellenállás – az erőviszonyok és a fegyverek ismeretében, földi védelem hiányában – szóba sem jöhet. A szovjet alakulatok parancsnoka megadásra szólítja fel az ezredparancsnokot [1][7][14][20].

Hagymási Jenő százados a túlerőnek engedve a követelésnek eleget tesz. A felesleges vérontást elkerülendő a támpontokról a fegyveres katonákat visszarendeli, megtiltja a fegyverhasználatot. A parancsnok döntését a szovjet egység parancsnoka elfogadja [1][7][14][20].

A szovjet csapatok megérkezését megelőzően, a községben hangszórók adják hírül, hogy a repülőtéren fegyvert és lőszert, valamint robbanószert, Molotov koktélt osztanak a repülőtér védelme céljából. A felhívásra az idő rövidsége miatt kevesen jelentkeznek. Az időközben megérkezett

szovjet páncélos ezred körbefogja a repülőteret, harckocsikkal elállják a gurulóutakat, és a felszállópályákat, ágyúikat az épületekre és a gépekre irányítják, gyalogsággal megerősítve megkezdik az állomány lefegyverzését. Az ezred légi alkalmazása lehetetlen. A fegyverzet begyűjtése november 4-ig tart. A kunmadarasi repülőalakulat sorállománya a laktanyából eltávozik. Később a sorállományt visszarendelik és leszerelik. Néhány nap elteltével, a helyén maradt parancsnoki állomány – elsősorban az anyagfelelősök – a körülményekhez képest jól megszervezik az anyagok őrzését. (Ebben a bekezdésben foglaltak egy részének a cikk szerzője fül, és szemtanúja volt, mivel a repülőtér közvetlen közelében a vasútállomáson laknak. Megerősíti, hogy robbanó anyagot, üvegekben benzint a repülőtérrel a megbontott kerítésen át kihajtó gépkocsikról osztották, illetve szórták le. Nem sokkal ezután az oroszok a repülőteret körbezárták, sőt a lakásunk ablakára is löveget irányítottak. Délután a magyar katonák rendezetlenül hagyták el a laktanyát.) [1][20]. A parancsnoki és beosztott állomány tisztában van azzal, hogy egy esetleges ellenállás eredménye nagy emberáldozatba kerül. A szovjetek a továbbszolgáló, és hivatásos állomány zömének megtiltják a szolgálati helyen való tartózkodást. A repülőtér 1956. november 4-én teljes egészében a szovjetek kezébe kerül [1][18][20].

A forradalom alatti és az azt követő eseményekre sokak emlékeznek, közülük Cseh Németh Károly a kunmadarasi repülőalakulat egykori pilótájának emlékei reálisan, szívet szorongatóan adják vissza a magyar katonák megszálló kálváriáját [20]/3.

Nézzük mire emlékszik, és hogyan? Elmondása szerint: a kunmadarasi alakulat katonái – a nagy pusztaság szélén (Hortobágy) sodródtak az eseményekkel, információ hiányában a helyzettel nincsenek tisztában. A repülőtéren is megalakul a Forradalmi Katona Tanács, elnöke Hagymási Jenő százados az alakulat parancsnoka. November elején a repülőtérnél megjelennek a szovjet páncélosok. A páncélos alakulat parancsnoka magához kéreti Hagymási századost, és közöli vele vagy beengedik őket az objektumba, vagy szétlőnek mindent és a romokon keresztül hatolnak be az objektumba, és veszik birtokba az egész repülőteret. Hagymási százados időt kér a támpontokban levő katonák visszarendelésére, annak tudatában, hogy a túlerővel szembeni fegyveres ellenállás teljesen reménytelen. Majd szó szerint így folytatja:

„A szovjetek bevonulása után felsorakoztatták a teljes személyi állományt a lefegyverzéshez. Ennél megalázóbb procedúrának eddigi életem során nem voltam részese. Egyik tiszthelyettesünk nem bírta el a megalázást, a halomba szórt fegyverek közül elkapott egyet és maga ellen fordította. Egy szovjet őrmester kapta ki a kezéből, megelőzve a tragédiát.” [20]/3.

A lefegyverzés után az állomány távozik a szolgálati helyéről, a sorkatonák szétszélednek, mindenki visz mindent, ami a keze ügyében kerül. A felszálló mezőn álló harckocsik miatt repülés nem lehet. A repülőtér katonai részére magyar katonáknak tilos belépni, csak a lakó, és középületekben tartózkodhatnak. Néhány nap múlva objektumok (pl. Tiszafüreden a Tisza híd) őrzésére osztják be a tiszti állományt. Később egyesek feladatuk kapják sorkatonák felkutatását, hiszen a leszerelésüket törvényesen meg kell oldani. November 11-e után a hivatásos, és továbbszolgáló állománynak nyilatkozni kell akar-e, vagy nem továbbra is a hadsereg kötelékében maradni. A nevezett állományra az emlékező szavai szerint: *„várt a Tiszti Nyilatkozat, meg itt volt a laktanyában az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokságról leküldött “rendcsináló” brigád. A tiszti állomány, különösen a hajózók mintegy 80%-a nem írta alá a nyilatkozatot. A következmény leszerelési parancs, amelyben ekkor még okként a létszámcsökkentés volt megjelölve. Meg kell mondanom őszintén, hogy össze voltam törve. Nem volt mit tenni, feljöttem Budapestre, és gyorsan összeszedtem magam lelkiileg.”* [20]/3.

A forradalom után

A forradalmi eseményekben aktív szerepet vállalók elleni fellépés azonnal megkezdődik. November 7-én miniszteri paranccsal hivatalosan felosztatják a katonatanácsokat, 9-én határozat születik a karhatalmi alakulatok felállítására. A további katonai szolgálat feltétele a *“Tiszti Nyilatkozat”* kötelező aláírása.

TISZTI NYILATKOZAT

Hazánkban nagyméretű hazafias népmozgalom indult meg, a szocialista demokrácia kiszélesítéséért, a Rákosi-Gerő klikk által elkövetet súlyos hibák kijavításáért, a nemzeti függetlenség és szuverenitás biztosításáért.

Ezeknek a követeléseknek a jogosságát elismerem, ezeket magam is támogatom. Ugyanakkor mélységesen elítélem az ellenforradalmi erők minden formáját, a brutális fehérterrort, a kapitalista restaurációs törekvéseket, a kapitalista körök aknamunkáját, népi hatalmunk ellen.

Kész vagyok az ilyen törekvések ellen teljes erőmből küzdeni. Tudom, hogy a reakciós erők becsületes dolgozókat is megtevesztettek.

A helyzet tisztázását nagymértékben megnehezítette a Nagy Imre kormány gyengesége és határozatlansága. E politika következtében néphadseregünkben is meglazult a katonai fegyelem. Ezek után népünket az a súlyos veszély fenyegette, hogy az ellenforradalmi erők felülkerekednek, visszaadják a gyárakat a tőkéseknek, a földet a nagybirtokosoknak, megdöntik hazánkban a népi hatalmat.

Kijelentem, hogy feltétel nélkül csatlakozom az 1956. November 4-én megalakult Forradalmi Munkás-Paraszt Kormányhoz. Támogatom kormányunkat az elmúlt hibák és hiányosságok kijavításában.

Egyetértek azzal, hogy a népünket és hazánkat fenyegető ellenforradalmi veszély miatt szükséges volt kérni a baráti Szovjetunió kormánya, illetve a szövetséges szovjet hadsereg segítségét, az ellenforradalmi erők felszámolásához, népi demokratikus rendszerünk és szabadságunk megszilárdításához.

Híve vagyok az őszinte egyenjogúságon alapuló magyar-szovjet barátságnak.

Ünnepélyesen kijelentem, hogy a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány intézkedéseit magamra nézve feltétel nélkül kötelezőnek elismerem és a katonai eskühöz híven, a katonai parancsoknak öntudatosan alávetem magam.

Tudatában vagyok annak, hogy népi hatalmunknak a rend, a nyugalom, a békés építő munka helyreállítása érdekében olyan hadseregre van szüksége, amely a rendet az egész országban fenn tudja tartani és szilárd, megingathatatlan támasza kormányunknak, népi demokratikus rendszerünknek.

Egyben kijelentem, hogy az elmúlt időben nem vettem részt népi demokráciánk törvényeit sértő események végrehajtásában, amelyeket a Magyar Forradalmi Munkás Paraszt Kormány elítél. A fentieket magamra nézve kötelezőnek tartom, amit aláírással igazolok. Budapest, 1956. november

aláírás [1]

Tökölről szovjet műszaki csoport érkezik Kunmadarasra. A műszakiak valamennyi vadászpülőgépből kisserelik (kitépi) az indító-berendezést, a motoros repülőgépekről leszedik a légcsavart, hogy megakadályozzák bármilyen célú felhasználását [1][20].

November 11-ére a hivatásos állomány nagy része visszatér a szolgálati helyére. A Tiszti Nyilatkozattal természetesen sokan nem értenek egyet, őket néhány napon belül leszerelik. Az „*Ünnepelesen kijelentem, hogy a Forradalmi Munkás Paraszt Kormány intézkedéseit magamra nézve kötelezően elismerem, és a katonai eskünek híven, a katonai parancsoknak öntudatosan alávetem magam*” sokak nem tetszésével találkozok. A Tiszti nyilatkozatot aláíró repülő tisztekből karhatalmi század alakul. A század szolgálati helye a kunmadarasi iskola egyik épülete. A karhatalmi század 1957 decemberében szűnik meg [1][20].

Makk Pál nyugállományú alezredes így vall ezekről az időkről: „1956 őszéig, a forradalmi eseményekig itt harci és kiképző repülés folyt. Ekkor a repüléseket leállították. 1956. november másodikán az oroszok gépkocsikkal és tankokkal bejöttek a repülőtérré. Az oroszoknak a pisztolyokat és géppisztolyokat át kellett adni.” [20]/4.

1956 decemberben a karhatalom megalakulásakor a fegyvereket visszakapják. A karhatalmi századba az anyagi szolgálat tisztjei a repülőtér rendezetlen anyagi ügyei okán nem kerülhettek. Az anyagok rendezését követően 1957 május végéig Budapestre, Mátyásföldre szállítják azokat vonaton, illetve gépkocsin. Ekkor már az oroszok a saját gépeiken repülnek [20]/4.

Az emlékező szerint: „A karhatalmi század nem a repülőtéren, hanem bent a községben, egy régi iskolaépületben lett elhelyezve. Állománya több mint ötven fő volt. A századparancsnok Paál Zoltán százados, helyettese – politikai helyettes – Szalai Gáspár százados volt. A század 6–7 rajból állt, rajonként 7–10 beosztottal.” [20]/4

Az anyagi ügyek rendezése után 1957. május közepén, az ÖREMÜZ (Önálló Repülő Műszaki Zászlóalj) tagjai is csatlakoztak a karhatalmi századhoz [20]/4.

A meglévő tiszti állomány átmentése érdekében tartják együtt a tiszteket, az erődemonstráció mellett a karhatalmi század járőrszolgálatot lát el 1957. december 08-ig. Ekkorra mindenki beosztást kap Kecskeméten vagy Taszáron. Makk Pál Kecskemétre kerül a Repülő Kiképző Központba anyagi beosztásba [20]/4

A forradalom leverése utáni rendcsinálás során Hagymási Jenő százados ezredparancsnokra, és Zsombok Timár György főhadnagyra a forradalomban viselt szerepük, és tevékenységük alapján elmarasztalás jár. A sorsuk a letartóztatás. Hagymási Jenő századost a környező települések Kunmadaras, Kunhegyes, Karcag, Túrkeve forradalmi bizottságaival való együttműködés, és egyéb más mondvasínált ügyek miatt 6 évre ítélik, az első amnesztiakor – 3,5 év után – szabadul. Zsombok Timár György főhadnagy főleg a község forradalmi bizottságával való kapcsolattartás, a követelések megszövegezése, a szomszédos települések röplapjainak elkészítése miatt. De az oroszok által „elkobzott”, még piros-fehér-zöld zászlóval letakart MiG-15-ről a nemzeti ereklyét levéve, azt kezében lengetve, búcsúzik egykori vadászgéptől, provokációnak tartják. (Pedig a lefegyverzés – főleg hazai földön - a legnagyobb meggyalázása egy alakulatnak, egy katonának úgy, hogy esküjét nem szegte meg, törvényesen cselekedett a legnehezebb órákban is emberi magatartást tanúsított.) Egy év börtönbüntetést kap [1][7][14][20].

A kunmadarasi repülők között sokan 1956-ban kénytelenek a repülést abbahagyni. Számosan a forradalomban vállalt tevékenységért, vagy a “tiszti nyilatkozat” aláírásának megtagadása miatt válnak alkalmatlanná pályájuk folytatására [1][7][14][20].

Egyeseket börtönbe zárnak, másokat csak kirúgnak. Néhányan végkielégítést kapnak, de ez nagyon ritka, mint a fehér holló. Ez utóbbiak jól járnak, mert abban az időben 50–60 ezer forinttal valamit lehet kezdeni. A nagy többséget ki is lakoltatják a szolgálati lakásból, jó esetben

szükségüket kapnak. Sok lefokozásához súlyos börtönbüntetés járul, természetesen működik a teljes vagyonekbevételek intézménye is. Ezek a lehetőségek sokféleképpen variálódhatnak, de sok jót nem hoznak azoknak, akiket leszerelik [1][7][14][20].

Nem tudhatják a repülő alakulatok katonái, hogy a szolgálat szabályszerű ellátása súlyos következményeket von maga után. Nem tudják ezt Kunmadarason sem az ezred repülőgép-vezetői, és más beosztású katonái sem. A forradalom időszakában teszik a dolgukat, eleinte a légi erő-parancsnokság parancsai, később a saját józan eszük és becsületük szerint [1][7][14][20].

A forradalom időszakában Hagymási Jenő százados ezredparancsnok irányította az ezredet. Az utókor ítélete szerint megállta a helyét a többi repülő élén, és velük együtt látva el a szolgálatot, ahogy az akkor elvárható volt tőle, és az ezred többi repülőgép-vezetőjétől. Sokat tettek azért, hogy az ezred harcképessége megmaradjon, és vér se folyjon [1][7][14].

A forradalom idején az ezred együtt marad, élvezi a lakosság bizalmát és együttműködését. A körzetében semmiféle atrocitás nem történik. Sőt Hagymási Jenő százados, a parancsnok biztosítja az ezred együttműködéséről a község forradalmi bizottságát [1][7][14].

A forradalmi események alatt – a kunmadarasi, és a Légierő repülőalakulatainál - történtek azzal magyarázhatók, hogy a katonai felső vezetés a parancsnokokat magukra hagyta, de úgy is fogalmazható, hogy önállóságra ítélte őket. Drasztikusan ez úgy hangzik: megrettentve a felelősségtől, nem mernek intézkedni. Így alakult ki az a furcsa helyzet, hogy sem információt, sem a követendő magatartásra vonatkozó utasításokat nem adnak. Ha véletlenül sikerült telefonon elérni az OLLEP PK-t Madarász vezérőrnagyot, tőle csak ezt a rövid mondatot lehetett hallani: „*Cselekedjék belátása szerint!*” Ez azért egy haderőnem parancsnoktól roppant kevés. Később letagadhatja magát. Csak Nádor Ferenc ezredest a Légierő parancsnokot lehet elérni, tőle kapnak tájékoztatást a helyzetről és tanácsokat a teendőkre vonatkozóan. Ennek a lehetetlen állapotnak tudható be, hogy néhány parancsnokon kitör a tanácstalanság [1][7][11][14].

Az OLLEP parancsnokának és közvetlen környezetének tájékozatlansága tükröződik a "*Követelés a Kormányhoz! Felhívás a Magyar Néphez!*" című röplapban is, amelynek a 3. pontjában fegyveres fellépést helyez kilátásba a szovjet csapatok ellen, amennyiben azok nem kezdik meg azonnal a kivonulást, mert nem számol a feltételek hiányával és a következményekkel [1].

A Tiszti nyilatkozat első két bekezdéséről az állami és pártvezetés hamar megfélemledik. Az aláírók közül sokan a leszámolás és megtorlás áldozatai lesznek. A forradalom idején a Szovjetunóban továbbképző tanfolyamról hazatért tiszték nagy részét leszerelik [1][2].

A forradalom után a magyar légierőt szinte csaknem teljesen leépítik. A négy repülő hadosztályból, a két tiszti iskolából, az önálló felderítő- és szállítórepülő ezredből, valamint a háttérintézményekből - csak négy század marad [2].

A forradalom után a repülőgépparkot drasztikusan lecsökkentik, ezt megelőzi a vezető parancsnoki, és a fontosabb beosztásúak, azóta is megmagyarázhatatlan, eltávolítása. Ennek során váltak meg a légierőtől Nádor Ferenc ezredes, a légierő parancsnoka és két helyettese, Koplányi István és Szijj Róbert (aki Kunmadarason a 31. vadászrepülő ezred parancsnoka volt) alezredek. A négy hadosztályparancsnok közül három, Eőri Elek alezredes, a kunmadarasi majd a kecskeméti 66. vadászrepülő; Sankó István alezredes, a 28. csatarepülő; Bence Károly Kunmadarason a 82. bombázórepülő – ekkor már vegyes repülő – hadosztályok parancsnokai, valamint Kablay Lajos alezredes, a Honvéd Killián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola parancsnoka. Az ezredparancsnokok közül hasonló sorsra jutottak Kiss Gyula őrnagy a szolnoki Jak-11-es; Korbély István százados a kecskeméti 62.; Szántó Lajos százados a kiskunlacházai 47.;

Somogyi József főhadnagy a taszári 50.; Gaál Ferenc százados, a sármelléki 24. vadászrepülő ezredek parancsnokai. Letartóztatták, majd börtönbüntetést kapott Hagymási Jenő százados a kunmadarasi átképző ezred parancsnoka, aki később az Orionban volt fejlesztő mérnök, az 1990-es évek közepén hunyt el. A megdöbbenő névsor nem teljes. Egy kéz is elég a vezető beosztásokban talpon maradt hajózóparancsnokok összeszámlálására [1][2][7].

A magasabb beosztású repülőparancsnokok közül egyedül Vörösmarty Béla őrnagy – (Kunmadarason vadászrepülő századparancsnok, majd a 25. vadászrepülő hadosztály (Taszár) parancsnoka) – vészelte át a nagy tisztogatást. Őt később és „finomabb” módszerekkel tették a „partvonalon” kívülre. (A cikk szerzőjének - a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia hallgatójának – Vörösmarty Béla ezredes tanára volt, aki a légvédelmi összefegyvernemi tanszék vezetőjeként oktatta a légierő hadművelet elméletét, és a légierő vezető tisztjei gyakorlati teendőit.) Vörösmarty ezredes később a Honvéd Vezérkar osztályvezetőjeként saját kérelmére ment nyugdíjba, a katonai pályán sokkal kisebb karriert futott be, mint amire egyébként képességei, felkészültsége, és embersége alapján elérhetett volna [2].

A forradalom leverése után a légierőben megindult a belső bomlás. A repülőképzés szünetel, mit sem lehet tudni a jövőről. A repülőtereket, a repülőgépeket a szovjetek őrzik, a magyar katonák – kivéve az anyagi szolgálathoz beosztottak – volt objektumaikba be sem engedik. A bizalmatlanság velük szemben nagyon durván és sértően nyilvánul meg. Az alakulatok sorállománya szétszéled. A semmittevés, a kilátástalanság, a reménytelen helyzet az emberek egy részében egészségtelen gondolatokat szül. Az emberek szembe kerülnek egymással. Elsősorban azok, akik egymás riválisai voltak. Szinte törvényszerű, hogy ez a szembenállás átgondolatlan, bajtársiatlan lépésekhez vezet, amelyeket a helyzet konszolidációja tovább gerjeszt [2].

A forradalom leverése után a magyar repülő alakulatok talpra állítása érdekében roppant nagy feladatokat kell megoldani. Az első feladat a Sármelléken, Kalocsán, Kiskunlacházán, Kunmadarason, Szolnokon lévő repülőgépeket és a hajózóállományt összegyűjteni Kecskemétre és Taszárra, majd repülő századokat létrehozni. Az első és a második repülőszázad Taszáron, a harmadik, és egy vegyes repülőszázad Kecskeméten alakul meg. Ezeknek a századoknak az igazi állománya nagyobb, mint korábban egy ezredé. A Kilián iskola utolsó évfolyamából megmaradt növendékek képzését befejezik és felavatják őket. Fogadni kell, az iskolán 1956 októberében felavatott fiatal repülőgép-vezetőket. Magyarul, az egész forradalom előtti légierőt a rendezetlen körülményekkel és viszonyokkal együtt némileg újra kell éleszteni, és át kell alakítani. Óriási feladat az embereket és az anyagi eszközöket összegyűjteni. Közben ki kell üríteni teljes egészében a már felsorolt repülőtereket a szovjetek részére [2].

1957 elején megkezdődik a feleslegessé vált katonai alakulatok – köztük a Kunmadarasi repülő alakulat – felszámolása. A repülőtérről 1957 április 10-ig átrepülnek Kecskemétre a MiG-15, Jak-11, Jak-18 és Li-2 repülőgépeket [1][2][20]/4.

Az anyagi szolgálat a magyar repülőgépeket és repülő fegyverzeti anyagokat a mátyásföldi repülő anyagraktárba adja le. A repülőgépeket elő kell készíteni minden tartozékukkal együtt részben a visszaadásra, részben a majd meginduló kiképzési repülésekre. Ebben a reménytelen és kilátástalan állapotban minden különösebb esemény nélkül sikerül ezt a feladatot végrehajtani. Ez bizony bámulatos az akkori körülmények között. Ez becsületére válik a hajózó- és műszaki állománynak. Természetesen mindezzel párhuzamosan a tisztogatás háborítatlanul folytatódik. A még megmaradt állomány körében teljes a bizonytalanság [1][2].

A repülésre 1957 májusától csak minimális lehetőség van. Nincs üzemanyag. A készletek a kiürített repülőtereken maradtak. Készültségi szolgálat nincs, a harcálláspontok nem működnek. Ez a szakasz 1958 őszén a három vadászrepülő ezred - az 59. (Kecskemét), a 31. (Taszár) és a 47. (Sármellék) – felállításával fejeződik be. A Kunmadarasi repülőtér végképp szovjet fennhatóság alá kerül, ettől kezdődő történetének megírása egy más feladat, melynek élharcosa Vándor Károly, ennek részleteit könyvben, és cikkekben is megörökítette [1][2].

1955/56-ban szolgálatteljesítés közben életüket veszítették

- **Németh Zoltán hadnagy**, a Sugárhajtású (Lökhajtásos) Vadász Átképző Ezred Kunmadaras oktatója, 1956. április 10-én Jak-11 (Ölyv, iskolagép első ülésében)) típusú repülőgéppel szenved katasztrófát ártartolás után a gép kigyullad, a Lapon földbe csapódik, a gépből menekülni nem tud [1][7][13].
- **Bozó Pál főhadnagy**, a Sugárhajtású (Lökhajtásos) Vadász Átképző Ezred Kunmadaras oktatója, 1956. április 10-én Jak-11 (Ölyv, második ülésében)) típusú repülőgéppel szenved katasztrófát ártartolás után a gép kigyullad, a Lapon földbe csapódik, a gépből menekülni nem tud [1][7][13].
- **Lukács György hadnagy (hallgató)**, 1956. július 2-án MiG-15 típusú repülőgéppel szenved katasztrófát. A leszálló irány eltévesztésekor egy másik repülőgéppel találja szemben magát, félrelépi a betont, majd az ártartoláskor durván kezeli a gépet, nem tud felemelkedni elpattant a földtől, újra visszaesik, majd a hátára fordulva a földhöz csapódik és felrobban [1][7][13].
- **Mag törzsőrmester** MiG-15 típusú repülőgép üzemanyag rendszerének javítása közben a kiömlő benzin vastag sugárban a testére kerül, ami elektromos zárlat következtében meggyullad, súlyos égési sérülést szenved, bőrének több mint 80%-a megég, a gondos orvosi ellátás ellenére a debreceni klinikán három nap múlva meghal [1][7][13].

FÜGGELÉK

Életrajzi adatok

(Néhányan az egykor Kunmadarason szolgált repülőgép-vezetők, parancsnokok közül, akik méltán kapnának helyet a repülés dicsőségkönyvben.)

- **Bencze** (a szakirodalomban néhol Bence) **Károly** (1927–?): repülő alezredes, hadosztályparancsnok 1943–45-ben elvégezte a Csapatlathelyettes-képző Iskolát. 1945 tavaszán hadifogságba esett. A Szu-ból 1946-ben tért haza; 1947 tavaszán behívták Szekszárdra az I. gyalogzászlóaljhoz, és szakaszvezetővé léptették elő. 1947–49-ben elvégezte a Kossuth Akadémiát, és 1949. március 15-én hadnaggyá avatták. 1949–50-ben a Kilián Repülő Tiszti Iskolán volt repülőgépvezető-növendék, majd 1951-ben Budaörsön századparancsnok, Székesfehérváron már századosi rendfokozattal ugyancsak századparancsnok. Még ebben az évben ugyanitt ezredparancsnoki beosztásba helyezik, az év végén ezredparancsnoki beosztásba Mezőtúrra kerül, majd 1952-ben az akkor – a Kunmadarason - megalakult hadosztály parancsnokává nevezik ki. 1956-ban vallott nézetei miatt 1958-ban tartalékalományba helyezték. Katonai szolgálata alatt a Magyar Népköztársasági Érdemrend V. fokozatával, a Magyar Népköztársaság Érdeméremmel

tüntették ki. 1958 után a mezőgazdasági repülésben dolgozott, PZL, An-2 repülőgéppel és Kamov – Ka-26 – helikopterrel repült [1][2][3].

- **Eöri Elek** (1928–?): repülő alezredes, hadosztályparancsnok, berepülőpilóta. 1943-45 között elvégezte a Csapattiszthelyettes-képző Iskolát, rövid ideig hadifogságban volt. 1948-ban Mátyásfüldre vonult be, onnan a Kossuth Akadémiára került. 1949. 07.17-én alhadnaggyá avatták, és további repülőgép-vezetői kiképzésre vezényelték Szolnokra. 1950-ben főhadnaggyá léptetik elő és kinevezik a Szentkirályszabadján települt vadász-ezredhez századparancsnoknak. 1951-ben Kunmadarason századosi rendfokozattal hadosztályparancsnok-helyettes, 1952-ben őrnagyi rendfokozatban a Légierő Parancsnokságon repülőgépvezetés-technikai szemlélő. 1953-ban az elsők 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 tartalékállományba 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 [1][2][3].
- **Hagymási Jenő** (1928–1990): őrnagy, ezredparancsnok. 1948 őszén vonult be a hadseregbe. Mátyásfüldön honvéd, majd Szolnokon növendék. Egy évvel később a 41. vegyes repülőezrednél repülőgép-vezető. 1950-ben Tökölön, az 50. vadászrepülő ezrednél századparancsnok, 1951-ben Kunmadarason a 62. vadászrepülő-ezred parancsnoka. Másfél évvel később a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola repüléstechnikai szemlélője, ezt a beosztást látta el 1954. októberig, amikor az Iskola MiG-15-ös típusú gépekkel fel-fegyverzett 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. jún. 15-i hatállyal őrnaggyá léptette elő. 1990. júl. 23-án tragikus hirtelenséggel halt meg. 1992-ben posztumusz alezredessé léptették elő [1][3].
- **Kablay Lajos** (1911–1987): alezredes, a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola parancsnoka. Katonai főreáliskolában tanult, majd 1930–1934 között elvégezte a Ludovika Akadémiát, és hadnaggyá avatták. 1935-ben árkázkiképzésben vett részt, a következő évben repülő-megfigyelői kiképzésben részesült. 1940-ben fényképész tiszttel, 1943-ban repülőgép-vezetői kiképzése után a keleti hadműveleti területre került, és mint századparancsnok a távolfelderítő századnál teljesített szolgálatot. Még ez évben áthelyezték a 102. repülőandárhoz, majd 1944. februárban a Légi-fényképész és Kiertékelő Intézethez került Budapestre. Több kitüntetést kapott, köztük a Signum Laudis a hadiszalagon a kardokkal. 1945. márciusban hadifogságba esett. 1948-ban tért haza a Szovjetunióból. 1949-ben századosi rendfokozattal igazolták. 1950. januárban behívták és a Kilián Iskolára helyezték megfigyelőszázad-parancsnoknak. 1951. augusztusban iskolaparancsnoknak nevezték ki. Ezt a beosztást látta el 1957. március 15-ig, amikor tartalékállományba helyezték. Még ez év augusztusban letartóztatták, az 1956-os felkelésben való

részvételéért 2,5 év börtönbüntetésre ítélték. Ezt egy év múlva 1 év felfüggesztett börtönbüntetésre változtatták, rendfokozatát és kitüntetéseit visszaadták [1][2][4].

- **Szűj 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 átképzésen, mint vadászipilótaszázad-parancsnok. Még ebben az évben ezredparancsnoki beosztásba kerül, és századosná léptetik elő. 1952. februárban, alig 25 évesen kinevezik a taszári vadászipilótahadosztály parancsnokának; ezt a beosztást látta el 1955. májusig, amikor rövid tanfolyam elvégzése után a Légierő Parancsnokságra került légierőparancsnok-általános helyettesnek. 1956 őszén parancsnoki tanfolyamra vezénylik a Szovjet Légierő Akadémiájára, az 1956. októberében kifejtett nézetei miatt 1957-ben tartalékkállományba 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. Kitüntetései: Magyar Népköztársasági Érdemrend V. fokozata, Vörös Csillag Érdemrend, Kiváló Szolgálatért Érdem Érem és a Munka Érdemrend arany fokozata [1][2][3][4].
- **Vörösmarty Béla** (1929–?): repülő ezredes, az Országos Légvédelmi Parancsnokság repülőfőnöke. 1947. aug. 15-én, érettségi után önként vonult be a hadseregbe. Mátyásföldre került az I. önálló repülőszázad állományába, ahonnan 1948-ban a Honvéd Kosuth Akadémiára, egy év múlva a Szu-ba vezényelték repülőgép-vezetői iskolára. Az iskola elvégzése után, 1953. januárban kinevezték a 31. vadászipilót ezred századparancsnokának Kunmadarasra, majd Taszárra került ezredparancsnoki beosztásba. Mindössze 26 éves, amikor 1955-ben hadosztályparancsnoknak nevezik ki. E beosztást látja el 1957. március 25-ig, amikor a hadosztályt megszüntették és létrehozták a Repülőképző Központot, ennek parancsnoka lett. 1964-től az OLP Repülőcsapatok főnöke, 1967. októbertől 1981. szeptemberig a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia Légvédelmi Összefegyvernemi Tanszékének vezetője. Közben 1962-64-ben elvégezte a Szovjet Hadsereg Vezérkari Akadémiáját. 1973-ban a Művelődési Minisztertől az Oktatás Kiváló Dolgozója címet és jelvényt kapta meg. 1981–1986 között osztályvezető a Vezérkarnál, ezután saját kérésére nyugállományba helyezték [1][2][3][4].
- **Zsombok Tímár György** (1932–2012) a háború után Soroksáron él a családjával. A Vasváry Pál Műszaki Tiszti Iskolán 1952-ben alhadnaggyá avatták, majd a szolnoki Repülő Hajózó Tiszti Iskolában vadászipilót-gép-vezető, 1955-től Kunmadarason repülőgép-vezető oktató, a forradalomban viselt szerepe miatt koncepció perben elítélték. Letartóztatták, egy év börtönre ítélték. 1991-ben rehabilitálták és alezredessé léptették elő. Éveken át a Csepel Művekben mozdónyszerelő, majd kinevezték művezetőnek. A '80-as években a Lapkiadó Vállalat munkatársa. 1990–1994 között Budapest XX. kerületének alpolgármestere. Írásai 1962-től jelentek meg az Élet és Irodalomban, a Kortársban, több mint 20 irodalmi antológiában [19].

Kiképző repülőgépek

- **Jak-18 (Fürj)** repülőgép. Az 1950-es évek elejétől a magyar légierő leggyakrabban használt iskola-repülőgép típusa volt. A kétüléses, vegyes-építésű, könnyűrepülőgép motorja az M-11FR jelzésű, 117 kW-os, öthengeres csillagmotor volt. A 1112 kp start-súlyú gép legnagyobb sebessége 248 km/óra volt, csúcsmagassága 4000 méter, 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 Szilágy-telepre. A Kilián Iskola a már meglévő 2 db mellé még 13 repülőgépet kapott, egy 15 repülőgépes kiképző századot alkotva. 2 db repülőgép Kunmadarasra került, egy pedig Kecskemétre, a többi tartalékban maradt [3] 448. p.
- **Jak-11 (Ölyv):** 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 a durál lemez, ezt követően vászonborítású. A szárny két főtartós, héjszerkezetű, a szárnytőben a futómű részére nagyméretű kiváltással. A kétágú állítható légcsavart 420 kW teljesítményű AS-21 típusú motor hajtotta meg. A típus az 50-es évek elején a Magyar Néphadseregben is rendszeresítésre került Ölyv 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 [3]. 447. p.
- **MiG-15 (Sas) – (Mikojan-Gurjevics)** 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 repülőközül, amelyet a háború után fejlesztettek ki. Itt találkozunk először a hátranyilazott - a hátranyilazás 35 fok – szárnyal, az orr-kerekes 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. A kétüléses gyakorló változata a MiG-15 UTI, RD-45F hajtóművel rendelkezett, (ez a hajtómű angol, Rolls-Royce hajtómű volt). Az egyszemélyes harci változata a MiG-15 BISz, szovjet gyártású VK-1 hajtóművel volt felszerelve (ez a hajtómű az angol licenc alapján készült). A fedőneve Sas volt. A vadászrepülőgép, legnagyobb sebessége 1040 km/h, hangsebesség körüli (szubszonikus) sebesség tartományba esik, a Mach szám 0,92). Csúcsmagassága 15 000 m, harci hatósugara két darab 250 literes póttartállyal 400 km. Ellátták RH (rövidhullámú) rádióállomással, hazahívó rádió-be rendezéssel. A pilóta mentésére először alkalmaztak katapultülést. Rendelkezett éjjel,

jó időben és felhőben való repülést biztosító műszerekkel. Mereven beépített fegyverzete feltűnően erős volt. 1db 37 mm-es gépágyúval és 2 db 23 mm-es gépágyúval szerelték fel. A MiG-15 felszálló tömege 4800 kg, fesztávolsága 10,1 méter, hossza 11,1 méter. A le- és felszálló sebessége 175 km/óra. 1952 őszétől 1975-ig volt a magyar hadseregben rendszeresítve. [4] 62-63. p.

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

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] IVÁN DEZSŐ: A magyar katonai repülés története 1945-1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 1999.
- [2] IVÁN DEZSŐ: A magyar katonai repülés története 1956-1980. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 2000.
- [3] Repülési lexikon 1. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991.
- [4] Repülési lexikon 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991.
- [5] NÁDOR FERENC: A magyar légierő fejlesztési célkitűzései a varsói egyezmény aláírásától 1956 november 4-éig. Magyar Szárnyak évkönyv XXVII. évfolyam 1999. Budapest. 114-115. oldal.
- [6] SZABÓ JÓZSEF: A Vadász Harciképzési Tervről (VHT). (Magyar Szárnyak évkönyv XXVIII. évfolyam 2000. Budapest. 127. oldal.
- [7] ZSOMBOK TÍMÁR GYÖRGY: Emlékezés barátokra, eseményekre. (Magyar Szárnyak évkönyv XXVIII. évfolyam 2000. Budapest. 147-149. oldal.)
- [8] MiG-15 a Magyar Légierőben. TOP GUN 1990/12. sz. 53-55. p
- [9] FÖLDESI LÁSZLÓ: Ötven éve kezdődött a sugárhajtású korszak, Top Gun XII. évfolyam – 2001/12. 48-50. p
- [10] SIMON LÁSZLÓ: A 66. vadászrepülő hadosztály (TOP GUN 1996/8. sz. /36-38. p./)
- [11] SIMON LÁSZLÓ: „Cselekedjék saját belátása szerint. A magyar légierő tevékenysége az 1956-os forradalomban (Top Gun 1997/6. sz. 18 – 23. o).
- [12] ZSÁK FERENC: A MiG-15 magyarországi története (Haditechnika (folyóirat). Budapest. 1993. 189. p.
- [13] ZSOMBOK TÍMÁR GYÖRGY: Rácsapások napja (Top Gun 1996/2. sz. 36-38.o.)
- [14] SZEPESI JÓZSEF: A vád, szabotálás, kémkedés és államellenes izgatás (Top Gun 1993/4. sz. 51-53.o.)
- [15] Katonai lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 1985.
- [16] Akadémiai kislexikon. Első kötet A-K. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989.
- [17] Top Gun 2001-ig megjelent számai (I-XII. évfolyam).
- [18] Magyar szárnyak évkönyv, XXIX. évfolyam /29. szám/ Budapest. 2001.
- [19] Szerzőink: Zsombok Timár György I Stádium Kiadó: <http://www.stadiumkiado.hu/zsombok-timar-gyorgy.html> (2016.07.15)
- [20] Forrásanyagok (ezek azonosíthatatlansága nélkül):
20.1. SZŰCS LÁSZLÓ alezredes, Top Gun-ben megjelent visszaemlékezési.

20.2. ZSOMBOK TÍMÁR GYÖRGY irodalomjegyzékben nem szereplő írásai.

20.3. CSEH NÉMET KÁROLY visszaemlékezései.

20.4. MAKK PÁL nyugállományú alezredes visszaemlékezései, és azok egy részének hangfelvételei.

20.5. Mások visszaemlékezései Ikarosz Kunmadarason szolgált fiainak a legnemesebb értelemben vett viselt dolgairól.

IKAROSZ SONS AT THE NAGYKUNSAG (GREAT CUMANIA). PART IV.

At the days of 1955/56 year the regiment was experiencing the daily life. At the regiment trains students, and officers. During the flight accidents happen as well. The winds of change touched the regiment as well. During the revolution, the unit stays together. In november, the regiment surrendered to the Russians. The airport is in the hands of the Russians. The Russians disarming the regiment. The regimental commander meet over military duties. During the retaliation, the regimental commander and more soldier are in prison. The regiment was disbanding in 1957. The jets, and the soldiers was collected. They was organized in new units.

Keywords: *fighter, jet (jet), below the speed of sound, disarmament, letdown, self-condemned.*

HADNAGY Imre József PhD
szakértő
Magyar Hadtudományi Társaság,
nyugdíjas
Országos Tűzoltó Múzeum
dr.hadnagyimre@freemail.hu
orcid.org/0000-0001-9711-3551

HADNAGY Imre József PhD
expert
Hungarian Association of Military Science Former
employee
Fire Museum of Hungary
dr.hadnagyimre@freemail.hu
orcid.org/0000-0001-9711-3551



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2016_3/2016-3-04-0351_Hadnagy_Imre_Jozsef.pdf