



Gy. Fekete István

## A KATONAI REPÜLÉS HETVEN ÉVE, SZOLNOKON (1938-2008)

Az első világháború a repülőgépek tömeges elterjedését hozta. 1914-18 között csak Ausztria, Magyarország, Franciaország, Anglia és Olaszország 57706 repülőgépet és 86011 repülőgép-motort gyártott. A háború időszakában megközelítőleg 100000 légi harcot vívtak. Az ellenséges tűzben, csak a nyugati hadszíntéren 10424 repülőgép semmisült meg, ebből 8077 légi-harcban és 2347 pedig a légvédelem tüzetől.<sup>1</sup>A Monarchia legeredményesebb 11 magyar pilótája (Kiss József 19; Fejes István 18; Gräser Ferenc 15; Kaszala Károly tiszthelyettes 9 repülőgépet) több mint 300 repülőgépet lőtt le. A veszteségek is jelentősek voltak, csak a monarchia 358 halottat, 148 súlyos sebesültet, 159 könnyű sebesültet, 114 eltűntet, 133 foglyot vesztett.<sup>2</sup> A háború farkastörvénye ellenére a repülőknél bajtársi,baráti közösségek jöttek létre. Emil Uzelac ezredes a monarchia repülőcsapatainak parancsnoka, a háború befejeztével a következőket írta parancsában: *„Ki kell fejeznem szívből jövő köszönetemet a repülőcsapatok tényleges állományának, különös képen repülőgépeink hős hajózó személyzetének, azért az önfeláldozó tevékenységükért, amellyel megalapozták fiatal fegyvernemünk rátermettségét és hírnevét... Jóisten óvja minden bajtársamat, aki... bátran felszáll a levegőbe. Lélekben ott leszek mindegyikkel, aki repülőgépbe teszi a lábát, és szívből kiáltom majd neki oda: jó leszállást.”*<sup>3</sup> Az első világháborúban tehát, a repülőgépek a hadviselés szerves részévé váltak, ezért magyar katonai repülés kezdetét talán precízebb lenne az első világháború kezdetétől származtatni. 1938-tól, pedig a független magyar légierő létrejöttéről beszélni.

1920. június 4-én délelőtt 10 órakor Versailles-ban, a Trianon kastélyban, aláírták az első világháborút lezáró békeszerződést. A diktátum gyakorlatilag megszüntetni rendelte a magyar légierőt.<sup>4</sup> *„Magyarország haderejének katonai vagy hadihajózási repülőszolgálatát nem lehet. Kormányozható léghajót megtartania nem szabad.”* fogalmaz a diktátum.<sup>5</sup>

A szigorú előírások ellenére 1922-ben Hány László százados parancsnoksága alatt Szegeden, 1924-től pedig Kenese Waldemár alezredes vezetésével Szombathelyen kezdte meg működését repülőgép-vezetőképző iskola. 1927 márciusában a Nagykövetek Tanácsa bejelentette, hogy Magyarországon beszünteti a Szövetségi Ellenőrző Bizottság a tevékenységét. Franciaország, Anglia, Olaszország és Japán külön légügyi egyezményt kötött hazánkkal. 1938. január 27-én a Népszövetség felszabadította hazánkat minden pénzügyi ellenőrzés alól, augusztus 21-én a bledi megállapodásban, pedig elismerte

<sup>1</sup> Csanádi Norbert, Nagyváradai Sándor, Winkler László: A magyar repülés története. Műszaki Könyvkiadó Bp. 1974. 96-97 oldal

<sup>2</sup> Nagyváradai Sándor, M Szabó Miklós, Winkler László: Fejezetek a katonai repülés történetéből. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1986. 41- 42. oldal

<sup>3</sup> Fekete István: Dongók szárnyalása Magyar Szárnyak. 2002/30 sz. Bp. 152. oldal.

<sup>4</sup> Raffay Ernő Trianon titkai. Tornado Dannenija Kft kiadása, Bp 1990 133-134., 170-175. oldal

<sup>5</sup> Raffay: Trianon titkai. 173. oldal

hazánk fegyverkezéshez való jogát. Darányi Kálmán miniszterelnök, 1938. március 5-én Győrben bejelentette az 1 milliárd pengős haderő-fejlesztési programot. Olaszországból 52 db Cr-32-es vadász, 20 gyakorló és 3 iskolagépet, Németországból, 18 db Heinkel-70-es távol felderítőgépet szereztünk be. 200 fiatal Olaszországban, Grottagliében pilótaképzésben részesült. A kormányzó 1939. január 1-jétől önállósította a légierőt. március 24-én, Kárpátalja visszacsatolásakor, Szobránc légterében a szlovák és a magyar légierő harcában 9 szlovák repülőgép semmisült meg. Még ezen a napon magyar bombázókötelékek támadást intéztek az iglói repülőtér ellen. A szárnyait bontogató független Magyar Királyi Honvéd Légierő erősödését harci sikerek övezték.<sup>6</sup> Az „ék alakú piros fehér zöld” felségjel megkezdte szárnyalását.

## I. A FÜGGETLEN MAGYAR LÉGIERŐ MEGTEREMTÉSE, ÉS SZOLNOKON

1938. szeptember 10-én, a Magyar Királyi Légügyi Hivatal vezetője több vidéki város polgármesterének, - így a szolnokinak is – levelet küldött „katonai repülőtér létesítése tárgyában”.

Az 1939. január elsején alakult Magyar Királyi Honvéd Légierő parancsnoka február 17.-én szintén írásban kereste meg Szolnok polgármesterét, amelyben megerősítette, hogy a város környékén repülőteret kívánnak létesíteni, és közölte azt is, hogy ez ügyben „közzegei” 23-án tárgyalásra a városba érkeznek. Az értekezletet a polgármesteri hivatalban tartották meg. A légierő képviselőjében megjelent két tiszt előadta, hogy a kincstár Szolnokon állandó repülőteret kíván létesíteni, amennyiben ehhez a feltételek megvannak. Kérnek: „200 katasztrális-hold (kh) területet 50 évre, díjtalan használatra; valamint 10 kh-t. örökáron épületek számára; építeni szükséges továbbá ide 3 méter széles makadám utat; villanyt és egy 20-25 kW-os transzformátort, primer kapcsolótáblát; és végül napi 50 köbméter hozamú, ivóvizet adó kutat”. Válaszul a polgármester közölte: „a városnak ilyen célra saját területe nincs, hajlandó viszont 10 kh területet szerezni, utat építeni, villanyt stb. adni; de kút létesítésének kötelezettségét nem vállalhatja”. Az ülésről készült jegyzőkönyvre hivatkozva vitéz Bánfalvy vezérkari ezredes, a légierő vezérkari főnöke 1939. május 5-én levelében már arról értesítette dr. Szabó Ferenc szolnoki polgármestert, hogy: „a repülőteret a szandai csárdától keletre, a szandai láposig terjedő és a törökszentmiklósi dűlőútig húzódó terület mentén kívánja megépíteni, kérte továbbá a várostól a kút megépítésének felvállalását is”. Május 8-án Szolnok polgármesternél újabb értekezlet volt, ahol a légierőnek négy képviselője vett részt. Ez alkalommal a város vállalta a kút megépítésének költségét, valamint a repülőtérhez vezető út elkészítését és karbantartását, továbbá a 10 kh földterület ellenértékének megfizetését is.<sup>7</sup> A repülőtér létesítésével rendszeresen foglalkozott, vitéz Váczy György kormánypárti képviselő lapja, a „Nemzeti Jövők”. Az újság már 1939. február 25-én,

---

<sup>6</sup> Szepesi József: Háború szüntette meg, háború keltette életre. Magyar Honvéd. 2008. januári száma

<sup>7</sup> Dr. Borus József: Szolnok a második világháború éveiben 1939-1944. Szolnok város története c kiadvány Szolnok 1975. 220. oldal

(két nappal a polgármesternél tartott értekezlet után) hírül adta, hogy „Szolnok repülőteret kap” Március elsején, az újságból megtudhatták az olvasók, hogy erre a célra „a város 70000 pengőt ajánlott fel, és adna 10 kh-t is az épületek helyének, a kincstár pedig 200 holdat, ötven évre bérbe venne”. Július 12-én már arról jelent meg írás, hogy 10-én véglegesen megállapodtak a repülőtér ügyében: „a kincstár Cofferelli Károlynétól (sz. gróf Nemes Ilona) és gróf Nemes Alberttől (nyugalmazott nagykövet) 200 kh-t bérbe vett, a város, pedig 10 kh földet adományozott az építkezés céljára”. Az újság híre szerint, „a modern szolnoki repülőtér építkezése még e hó végén megkezdődik”, ami 2 millió pengős közmunkát is jelenteni fog. A lap, augusztus 23.-án, beszámolt arról, „hogy 19-én reggel mérnökök és szakértők megkezdték a felméréseket, és a következő héten megindulnak a földmunkák is”. Úgy látszik, hogy a kincstár nem tartotta elegendőnek a 200 hold bérletét, de az is lehet, hogy a tulajdonosok akartak több pénzt, mindenesetre az 1939. október 24-én, Budapesten megkötött szerződésben már 209 kh és 562 négyszögöl megvételéről van szó (1600 négyszögölenkénti 1200 pengő, tehát összesen 251221.50 pengő összeget fizettek ki; ebből Szolnok város vállalta 10 kh vételárának megfizetését, 12 000 pengő összegben).<sup>8</sup> A tulajdon viszonyok a munkálatok anyagi-jogi viszonyainak tisztázása után indultak be a munkálatok. A helyi újságok arról tudósítottak, hogy 1939. augusztus végén, szeptember elejével már folyt a repülőtér építése, 1940 februárjában, pedig a légierő parancsnoksága 209 kh terület füvesítésére kért ajánlatot. A negyvenes évek elejére elkészült a laktanya épületek többsége, és a két hangár is. A füvesített felszállópályát a Holt-Tisza felőli részen, a hangárok vonalában, kelet-nyugati irányban (tehát a maira merőlegesen) rendezték be. A kivitelezést jelentősen nehezítette a 1939/40 télen lehullott sok hó, valamint a kora tavaszi esőzések, és az április, májusra kialakult árvízi helyzet. Mindezek ellenére 1940 májusára az objektum már repülőgépek fogadására kész állapotba került. A város hazafias, lelkiületét minősíti, hogy jelentős anyagiakkal (telkek vásárlásával, adományozásával, és közmunkával járult hozzá a „modern katonai repülőtér” elkészítéséhez, a képviselő testület, pedig a kivitelezési munkák odaítélése során, ügyelt arra, hogy azokat elsősorban helyi vállalkozók kapják meg.<sup>9</sup>

1940. június 12-én a szolnoki vasúti híd védelme érdekében a Tiszasüly melletti hadműveleti repülőtérre helyezték át Tomor László főhadnagy 1/3-as „Kör Ász” repülőszázadát. A század több alkalommal hajtott végre gyakorló repülést erről a repülőtérről, rendszeresen repültek a szandai rét fölé földi lövészet végrehajtásra. A pihenő időben kihasználták a környék adta lehetőségeket, strandoltak, fociztak, és keresték a helyi hölgyek társaságát, különösen sokat időztek a falu legbarátságosabb hajlamú fehérszínű „Pavadiacsom” kisasszony és a helyi orvos két lánykájának társaságában.<sup>10</sup> 1940. július 12-én, utasították az 1/2-es század parancsnokát Gyenes László repülőszázadost, hogy megfelelő hajózó repülőgép-vezető) személyzettel induljon útba és a Börgönd

---

<sup>8</sup> Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. 1975. 220.-221. oldal

<sup>9</sup> Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. 1975. 220.-221. oldal.

<sup>10</sup> Becze Csaba: „Kör Ász” Egy vadászrepülő század története 1936-1941. Püedlo Kiadó. 15. oldal

repülőterre leszállított 5 darab Re-2000 típusú repülőgéppel kezdje meg a gyakorlati kiképzést.<sup>11</sup> Október elsejétől a 2/II vadászosztály-parancsnokságot 1/I-re a neki alárendelt századok számozást, pedig 1/1. és 1/2-re módosították (Szolnokra az alegységek új számozással érkeztek). november elején Szabó Mátyás százados 1/1-es „Dongó”, és Gyenes László százados 1/2-es „Ludas Matyi” százada megérkezett Szolnokra. Szabó századost, a századvezetése mellett, kinevezték az 1. repülőosztály, és a repülőter-parancsnokává is. A két századnak Fiat CR 32-es „Csér”, valamint Focke-Wulf FW-56 Stösser (Gólya) repülőgépei voltak. Az évvégén két Reggiane Re-2000 „Falco” (Sólyom) típusú gép is (V 403 és V 405) érkezett.<sup>12</sup> Az év vége, 1941 eleje körül kiéleződtek a légierőn belüli személyi ellentétek, december 24-én Hány ezredes leköszönt légierő-parancsnok leköszönt posztjáról. A szolnoki repülőktől történő búcsúzásakor erről a következőket mondta: „nem azért megyek el, mert »gorombább a helyzet«, hanem azért mert személyesen megkértem a kormányzót, hogy több és modernebb repülőgépet adjon, ezért összeütközésbe kerültem vele, ezért megyek.”<sup>13</sup> A későbbi események Hányt igazolták. 1941 első fele a jugoszláviai eseményekkel telt. Ennek az időszaknak egyik letragikusabb eseménye április 12-én következett be, amikor Veszprémi felszállás után egy Savoia-Marchetti-75 típusú gép (a kötelék vezérgépe) ejtőernyősökkel éles bevetésre indulva felszállás közben mintegy 50-100 métermagasságból átbillent és földnek csapódott, Bertalan Árpád őrnagy az ejtőernyős zászlóalj parancsnoka és 15 ejtőernyős katona, valamint a gép személyzete (közte szállítórepülő-század parancsnoka) életét veszítette.<sup>14</sup> Június 22-én, az 1/1 „Dongó” és az 1/2 „Ludas Matyi” vadászrepülő-századok Fiat-32-es gépeikkel, Szolnokról, Felső-Ábrány (ma Bükkábrány) hadművelleti repülőterre települtek, feladatuk Diósgyőr oltalmazása volt. Június 26-án 13.00 óra után néhány perccel felségjel nélküli gépek 29 db bombát dobtak le Kassára. A támadásnak 29 halottja, 13 sebesültje volt. Az eseményt követő 30. percben jött a riasztás az 1/1. század, szigorú készültségben lévő Bánhidi rajához, járőrözés végrehajtásra, Felső-Ábrány, Nyíregyháza, Csop, Ungvár, Felső-Ábrány útvonalon. A raj tagjai a repülési feladat végrehajtása során „érdemlegeset nem láttak”. A Bustyaházán lévő 2/3. kolozsvári vadászrepülő század, a bombázást végrehajtó gépek zúgását meghallva „készültségbe léptette egy raját”. A rajból műszaki hiba miatt csak Balogh János szakaszvezető tudta a támadó gépeket Fiat CR 42-vel üldözőbe venni, amik rövid tűzharc után eltűntek a „szeme elől”.<sup>15</sup> Június 26-án, 16.45-kor, a magyar bombázó alegységek megkapják, a parancsot a másnapi csapásmérésre a Szovjetunió ellen. A távolfelderítők elkezdik a kijelölt szovjet területek fölött a harci repüléseket. Másnap hajnalban a feladat végrehajtásában résztvevő kötelékek áttelepülnek Debrecenbe. Reggel rövid feladatpontosítás Debrecenben, majd felszállnak a feladat

---

<sup>11</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Légierő a második világháborúban. Zrínyi Katonai Kiadó Bp. 1987. 38. oldal

<sup>12</sup> - Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. 1975. 221. oldal

- TOBAK Tibor: A „Dongó” sztori. TOP GUN 1999/5. száma

- KOVÁTS Lajos: Sólymok, Héják, Nebulók. MAHIR kiadás Bp. 1990. 44. oldal

- Nagyvárad, M Szabó, Winkler: Fejezetek a katonai repülés történetéből. 200. oldal

<sup>13</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Légierő a második világháborúban. 48. oldal.

<sup>14</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Légierő a második világháborúban. 55-56. oldal

<sup>15</sup> Nagyvárad, M Szabó, Winkler: Fejezetek a katonai repülés történetéből. 242. oldal

végrehajtásában érintett gépek és 8.00 órakor csapást mértek Sztanyiszlavra.<sup>16</sup> Még ezen a napon 10.00-kor a magyar miniszterelnök a parlamentben bejelenti a hadiállapotot a Szovjetunióval. Június 29-én 25 db magyar bombázó támadja Sztrij városát, és ezzel az akcióval a magyar kormány befejezettnak tekintette a „Kassáért” tervezett „megtorlást”. A két szolnoki alegység július 7-én Miskolcra, Szolnokra települ, és repülőképzést hajt végre Re 2000 Héja típusal. A Re 2000-es típusal kapcsolatban egy olyan döntés született, hogy harci körülmények (szovjet hadszíntéren) között szereznek tapasztalatot, erre a célra, pedig egy kisebb harci csoportot hoztak létre. A feladatot Gyenes László századosra és az 1/2 „Ludas Matyi” századból összeállított „pilótacsapatra” bízták. A kijelölt személyzet augusztus elejére, 7 db repülőgéppel (V 403, V 405, V 409, V419, V420, 441, V 451) készen állt a feladataira.<sup>17</sup> 1941. augusztus 7-én a repülőcsoport megérkezett Szutyinszk repülőtérrre, onnan 9-én átrepült a pervomajszki bázisra. 10-én, pedig már bevetésre mentek. A feladat végrehajtása során az ellenséges légvédelem az egyik gépet lelőtte, Lasztóczy Gyula főhadnagy és a V-420.-as nem tért vissza. (40) A Gyenes csoport 1941. október 20.-a körül települhetett haza. Erre utal, hogy október 21.-én Máramarosszigettől 20 kilométerre, a rossz időjárás következtében lezuhant Dombay Kálmán főhadnagy a V 441 jelű Héjával, aki a hozzájuk tartozott, és hazafelé tartott. A kitelepült 7 db repülőgépből egyet lelőtt az ellenség légvédelme, kettő a Kárpátok fölött zuhant le, egy, pedig kényszerleszállás közben sérült meg. A csoport három ellenséges gépet lőtt le. Az elszenvedett veszteségek nagy valószínűséggel összefüggésben voltak, a pilóták műszerrepülő kiképztségének hiányosságaival, és azzal, hogy ezek a gépek nem voltak alkalmasak műszerrepülésre.<sup>18</sup> Mind ezek ellenére a „Reggiane Re-2000 Falco I” repülőgépek kipróbálása, pozitív eredményt hozott, - legalább is a róla készült jelentés szerint: „A típus hadialkalmazásra jól bevált. A hadműveletek során kipróbálták vele mind azt, ami egy vadászrepülőgép feladata lehet. A típus sebessége korszerű, igen jó a fordulékonyága, és az emelkedőképessége”<sup>19</sup> írták a szakemberek. Az 1940-ben szovjet hadműveleti területen harcoló magyar repülők 1454 ellenség feletti harci repülést hajtottak végre, 2192 órát repültek, 217 tonna bombát dobtak le, és 30 ellenséges gépet lőttek le. A sajátvesztésük: 70 tiszt és legénységi, 56 repülőgép (ebből 21 tűnt el, illetve szenvedett 100 sérülést).<sup>20</sup>

1942. április elsején létrehozták a 2. magyar hadsereg harcának légi támogatására az 1. repülőcsoportot (parancsnok András Sándor alezredes, vezérkari főnök Németh János vezérkari alezredes), gépállományába közel 100 darab repülőgép tartozott (egy bombázó, egy felderítő és egy vadászosztály).<sup>21</sup> Az ún. „kivonuló vadászosztály” parancsnokságát az 1. (szolnoki) vadászosztály törzséből hozták létre, de parancsnoka nem Szabó Mátyás százados, hanem nemes zétényi Csukás

---

<sup>16</sup> Nagyvárad, M Szabó, Winkler: Fejezetek a katonai repülés történetéből. 142. oldal

<sup>17</sup> - Kováts Lajos: Sólomok, Héjak, Nebulók. 50. oldal

- Dr Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. 226. oldal.

<sup>18</sup> - Tomor László: Harcok az orosz égen. Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium kiadása 1942. 86-100. oldal

- Nagyvárad, M Szabó, Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. 247. oldal.

<sup>19</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Légierő a második világháborúban 104-105. oldal

<sup>20</sup> Nagyvárad, M Szabó, Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. 248. oldal

<sup>21</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légerő (1938-45) 157. oldal

Kálmán vezérkari őrnagy lett. Ez az osztály a szolnoki 1/1 „Dongó” (Szabó Mátyás százados); és a kolozsvári 2/1 „Keresztes pók” (Keresztes Béla százados) vadászrepülő-századokból állt, a két alegységnek 12-12 db Héja típusú és 4 db Bücker Bü 131 D-2 repülőgépe volt.<sup>22</sup> A háborús bevetésre történő készülődés közepette a légierő parancsnokságról a következő tartalmú parancs érkezett Szolnokra: *„Horthy István tartalékos főhadnagy Magyarország kormányzó-helyettese azonnali hatállyal bevonul a szolnoki harckiképző osztályba, hadrafogható Héja (Re 2000) pilóta átképzés végrehajtására. Be kell osztani az 1/1 „Dongó” század kötelékébe, és azzal együtt vonul ki a hadra kelt sereggel. A szolgálat időtartama nem határozható meg. Úgy szolgálati, mint magán érintkezésben a „Főméltóságod” megszólítás illeti meg.”*<sup>23</sup> Az 1/1. Dongó századdal a következő pilóták mentek a frontra: Szabó Mátyás százados (parancsnok), Bánlaky György főhadnagy, Horthy István tart. főhadnagy, Kőhalmi János hadnagy, Pánczél Imre hadnagy, Takács László hadnagy, Lukács Ottó zászlós, Römer József zászlós, Szabó István hadapród-őrmester, Szentgyörgyi Dezső őrmester, Tomay Sándor őrmester, Nemeslaki Zoltán őrmester, Gémes Kálmán szakaszvezető, Molnár Lajos őrmester, Galambos Gábor őrmester, Baltai István szakaszvezető.<sup>24</sup> Július 2-án Csukás Kálmán őrnagy osztályparancsnok és Szabó Mátyás századparancsnok vezetésével 12 Héja szállt fel a szolnoki repülőtérről, Konotop repülőterre viszont már csak 9 érkezett meg. Egy Héja a kolomeai repülőtéren kényszerleszállás alkalmával átfordult és összetört, kettő pedig kisebb műszaki hiba miatt Kijev repülőterén maradt (javítás után ezek is tovább repültek). Július 30-án megérkeztek Keresztes Béla százados 2/1 vadászrepülő-századának gépei, ezzel a vadászrepülő-osztály 11 db Re 2000-el és 2 db Bücker Bü 131 típusú repülőgéppel gyarapodott.<sup>25</sup> Az 1/1 „Dongó” század, 1942. július 19.-ig, két pilótát veszített (Baltai szakaszvezető hősi halált halt, Gémes szakaszvezető gépét lelőtték, szovjet fogságba esett); három gépe elpusztult, (Molnár hadnagy gépét lelőtték, de neki sikerült visszajönni); és öt légi győzelmet arattak.<sup>26</sup> Augusztus 20-án, 25. bevetésén Horthy István repülőhalált halt. A tragikus eseményt állandó géppár kísérője jelentésben a következőkben összegezte:

*„Géppárunk közvetlenül Bánlaky főhadnagy úr géppárja után indult. Az elindulás után nagy balkörön jutottunk el a közelfelderítő (továbbiakban kf.) repülőtér fölé, ahol géppárunk által kísérendő kf. repülőgépet észrevettem. Az észrevétel pillanatában a kf repülőgép előttünk kb. 1 km-re és 200 méter magasságban nagyjából keleti irányban repült. A mi géppárunk nagyjából ÉK-i irányban repülve, 300 méter magasságban igyekezett megközelíteni a kf. gépet. Mivel a kf. gépet kb. 300 km-es sebességgel értük be és haladtunk túl, érzésem szerint a Főméltóságú úr egy bal körrel szándékozott a kf. géphez helyes viszonylatba kerülni. E bal körön is megpróbáltam a Főméltóságú Urat követni, de mivel forduló közben a gépem az erőltetett húzástól megrázkódott, a forduló ívét enyhítettem, de közben a*

---

<sup>22</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő (1938-45) 159. oldal

<sup>23</sup> Tobak Tibor: A „Dongó” a frontra megy. TOP GUN 1999/6. szám.

<sup>24</sup> Tobak Tibor: A „Dongó” sztori II. TOP GUN 199/6. szám.

<sup>25</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő (1938-45) 164. 166. 172. 173. és 179. oldal

<sup>26</sup> Tobak Tibor: A „Dongó” sztori II. TOP GUN 1999/6. szám

*Főméltóságú Úr gépét állandóan figyeltem. E közben arra lettem figyelmes, hogy a Főméltóságú Úr gépe teljes bedöntésű balfordulóból egy pillanat alatt jobbra átperdült, egy pillanatra háthelyzetbe került és onnan orrát leadva bal dugóhúzóba perdült. A gép kb. másfél fordulatot perdült gyorsütemben, majd egy felet lassúbb ütemben, melynek a végén a perdülés csaknem megszűnt. Ez után kb. 70 fokos szögben a gép földnek ütközött és felrobbant”.*

Dr. Han László orvos százados 20.-án 12 óra 30 perckor a következőket állapította meg: „Horthy István rep. főhadnagy kormányzó-helyettes repülőbaleset következtében életét veszítette, halálának közvetlen oka: agyhúdás, amely a repülőgép földetérése pillanatában bekövetkezett koponya szétroncsolódása által jött létre”.<sup>27</sup>

A „hivatalos politika” is megemlékezett erről a tragikus eseményről. Szolnok vármegye 1942. szeptember 5-én, a város pedig 10-én gyászközgyűlést tartott. A megye közgyűlésén báró Urbán Gáspár főispán és Antal István „nemzetvédelmi propaganda - miniszter” mondott beszédet. Több döntést hoztak Horthy István emlékének megörökítésére. A szolnoki repülőalakulat a „vitéz nagybányai Horthy István 1. honvéd vadászipülő osztály” elnevezést kapja. Határoztak arról, hogy Szolnokon egy emlékmű felállításával adóznak a kormányzó-helyettesnek. Szobrának elkészítésére 20000 pengőt szavaztak meg. Az alkotás 1944 őszére el is készült és Szolnokon a városháza előtti téren állították fel (1948-ban távolították el onnan).<sup>28</sup>

A szolnoki repülőtéren is zajlottak az események. Az 1939-ben megvásárolt terület nyilvánvalóan kevésnek bizonyult, mert 1942-ben kisajátítási eljárást rendeltek el „a szolnoki repülőtér bővítéséhez szükséges, kisajátítandó Szolnok város határában fekvő, gróf Nemes Albert és 122 társa, szolnoki lakosok tulajdonát képező ingatlanok megszerzése” ügyében. Az ezzel kapcsolatos szakértői díjakat a minisztérium nyilván nem akarta megfizetni, mert a szolnoki törvényszék ítélte meg Tóth Sándor főmérnök, szolnoki lakosnak 1000 pengőt. A Honvédelmi Minisztérium 1942-ben, hat darab 200-fős légénységi épület elkészítésére adott megbízást, amelynek kivitelezési hiányosságait, és a határidők csúszását még 1943. október 8-án is reklamálta a megrendelő helyi képviselője. A felszálló mező méreteit is folyamatosan a repülőgépek műszaki jellemzői által megkívánt mértékben bővítették.<sup>29</sup> 1943 januárjában a szolnoki osztály megmaradt személyi állománya sem került el a nagy orosz offenzívát. Az Ilovskojében és környékén folytatott tragikus harcokban veszítette életét Csukás alezredes, és többen a repülőszázadok állományából. A Dongó század (illetve jogutóda) teljes állományával, 1943. szeptember 4-én tért vissza Szolnokra, ekkor már az alegység parancsnoka Újszászy György százados volt.<sup>30</sup> 1944-ben a szolnoki repülőtéren 8-10 darab Junkers Ju. W34 típusú repülőgéppel (A Ju. W34, a Ju 52-es „kicsinyített” mása volt, teljesen fémépítésű, egymotoros, merev

---

<sup>27</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légerő (1938-45). 196-197. oldal

<sup>28</sup> - Dr Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. 232. oldal

- A Horthy szobor sorsával kapcsolatos információk Cseh Géza a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei levéltár munkatársának kutatása alapján.

<sup>29</sup> Dr Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. 233. oldal.

<sup>30</sup> M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő (1938-45). Bp. 1999. 154-162. oldal

futóművű, 4-5 fő befogadására alkalmas kabinnal rendelkezett), kiképzést folytatott, egy német műszerrepülő-kiképző alakulat (ami a maga nemében egyedülálló volt hazánkban). Ez az alakulat 1944 tavaszán tovább állt Szegedre. 1944. április és május hónapokban Szolnokon egy vitorlázórepülő-tanfolyam is volt. A BFS-230-as vitorlázógépeket, Heinkel He. 111-ek vontatták (ennek, hajózásként résztvevője volt Babus János tizedes, ma nyugdíjas főtiszt).<sup>31</sup> Szolnok katonai repülőhagyományainak sorában, egy sajátos fejezetet jelentett a szövetséges (amerikai-angol) légierő támadása. 1944. június 2-a, és szeptember 19-e között, 14 alkalommal hajtott végre a 15. (amerikai) Légi Hadsereg, valamint a 205. (brit) Bombázó Csoport, bombázást, a város és annak környékén lévő célpontok ellen. Több mint 10000 darab, különböző méretű, rendeltetésű bombát dobtak le. A csapások következtében, több mint kétezer ember vesztette életét, és közel 100 millió pengőnyi kár keletkezett a városban és környékén.<sup>32</sup> 1944 novemberében rövid ideig Szolnokról üzemelt az 5. Szovjet Légi Hadsereg, 132. csatarepülő ezrede, amelyben két, későbbi űrhajós, Kamanyin ezredes, és Beregovoj százados is szolgált,

## II. A SZOLNOKI KATONAI REPÜLÉS A KILLIÁN ISKOLA (FŐISKOLA), ÉS A SZOLNOKI REPÜLŐMŰSZAKI FŐISKOLA KERETEI KÖZÖTT.

1947. február 10-én Párizsban aláírták a magyar békeszerződést, amely a szárazföldi haderő mellett 90 repülőgépből (ebből 70 harci) és 5000 főből álló légierő szervezését tette lehetővé. A légierő szervezése 1948-ig rendkívül vontatottan haladt. A Honvédelmi Minisztérium keretei között működő repülési alosztály elindította a hajózási állomány toborzását és előképzését az OMRE (Országos Magyar Repülő Egyesület) keretei között. 1948. február 18-án a Szovjetunióval megkötöttük a barátsági, együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződést, majd annak lapján, 1948. június 2-án, a magyar-szovjet katonai egyezményt, és jelentősen felgyorsult a honvédség - különösen a légierő – újjászervezése. A gyakorlati kiképzésre csak néhány, roncsokból újjáépített Bü-131-es és Aradó-96-os, valamint a Csehszlovákiában vásárolt Zlin-381-es típus állt rendelkezésre. Ami Szolnokot illeti, a repülőtéren nem települt katonai alakulat, ezért itt 1948. szeptember végéig csak polgári őrség tartózkodott itt. 1948 nyarán a 2. Honvéd Repülőter Gondnokság képviseltében Gonda István akkor még törzsőrmester (később az Országos Légvédelmi Parancsnokság anyagi-technikai főnöke lett, ezredesi rangban) vette át az objektumot. A németek a háború alatt a repülőtéren működtettek, egy akkor korszerűnek tartott olajtisztító berendezést (ami fáradt olajból regenerált újra felhasználható kenőanyagot). Ezt a berendezést a MASZOVOL Olajfűtőtársaság emberei leszerelték és elvitték.

---

<sup>31</sup> Fekete István: A szolnoki ősről, a „Killián” Iskola megalakulásig. Zsolnok 19. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár kiadványa. 2004. Szolnok. 177. és 179. oldal

<sup>32</sup> Gy. Fekete István: A szövetséges légierő bombázás Szolnokon. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei. Bp. 2004. 29-30. oldal. (a témával kapcsolatban bővebb információk itt találhatóak)



Ezekben az időkben a laktanya fűtése és az állomány fürdetése a fűrt kutak 30-35 C fokos termálvizével volt megoldva.

1949. január, február, március hónapban, Mátyásföldről, a szolnoki katonai repülőtérre települt, az 1. Honvéd Repülő Kiképző Osztály (448 fővel), Homér Imre őrnagy, megbízott parancsnok vezetésével. Az osztály 1/1. hajózáskiképző-századának parancsnoka Orbán György főhadnagy, beosztott tiszt: Ónódi Mihály és Csapó Ferenc főhadnagy és Fekete József alhadnagy, tiszthelyettesek: Trexler Béla főtörzsőrmester és Dóra Ambrus őrmester. A repülőtér karbantartási feladatait a 2. Honvéd Repülőtér Gondnokság, (43 fő) látta el,<sup>33</sup> Gonda István alhadnagy parancsnok és Busman Sándor alhadnagy nevelőtiszt vezetésével. A repülőtérre települt még az I. Honvéd Önálló Ejtőernyős Század is, 234 fővel, Kiss Zoltán százados vezetésével.<sup>34</sup> 1949.július 15-től a repülőosztály-parancsnoka Huba László százados lett. Szolnokon a repülő kiképzés céljára 22 darab UT-2-es „Galamb”, és 5 Zlin-381 „Fecske”, és még néhány Aradó 96A és 96B (Varjú és Holló) típusú gép állt rendelkezésre.<sup>35</sup> 1949. március 6-án (az 1849-es szolnoki csata centenáriumi ünnepségének keretében) Szolnok városa csapatzászlót adományozott az 1. Honvéd Repülő Kiképző Osztálynak.<sup>36</sup> A Magyar Kommunista Pártja (MKP) Politikai Bizottságának 1948 tavaszán hozott döntése, kiemelt feladattá tette a hadsereg tiszt utánpótlásának biztosítását. Ennek érdekében 1949-től 15 tisztiiskolát hoztak létre, ahol a képzési idő a nyolchónapostól a háromévesig többféle változatot foglalt magában. Ezekben az intézményekben 1949-53 között 19641 fő végezett. A középfokú katonai képzés 21 különböző rendeltetésű iskolán folyt. A képzésre vonatkozó utasítást, a repülő szemléltetés 1949 márciusában kapta meg, mely szerint, 1952-re 2 vadászrepülő-, 1-1 csatarepülő-, és bombázórepülő-hadosztály, továbbá 1-1 felderítő- és szállítóezred alkalmazhatóságához kellett a személyi feltételeket biztosítani.<sup>37</sup>

1949. október elsején, a Honvéd Repülő Kiképző Osztály törzsellományából, a Kossuth Akadémia végzőseiből, és a kecskeméti repülő kiképző tábor résztvevőiből, megalakult a Honvéd „Killián György” Repülő Hajózó Tiszti Iskola (továbbiakban: „Killián”). Első parancsnoka Huba László őrnagy volt. Megjegyzendő, hogy ezekben az években a repülőműszaki szakemberek képzését a Honvéd „Vasvári Pál” Repülő Műszaki Szakkiképző Tiszti Iskola végezte, Budaörsön. A „Killián” szervezete: a parancsnokságból és a törzsből, kiképzési osztályból és a tanszékekből, kiképző zászlóaljából (később ezredből), az iskola, repülő kiképző századból (majd ezredből), vegyes repülő századból (később ezredből), ejtőernyős kiszolgáló századból, továbbá kiszolgáló biztosító szervekből,

---

<sup>33</sup> Az 1. repülő kiképző osztály állományába 9, a repülő századéba, 53, a repülőszak-kiképző századba 7 tiszt, 15 tiszthelyettes, 160 légénység, azaz összesen 180, míg a 2. repülőtér-gondnokságéba 19 fő. Így a repülőtéren szakrepülő-állomány mindösszesen 394-400 fő volt.

Forrás: Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története 1945-1956. Budapest 1999. 78-79. oldal

<sup>34</sup> Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története (1945-1956). 78-79. oldal

<sup>35</sup> Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története (1945-1956). 80-82. oldal

<sup>36</sup> Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története (1945-1956). 80-82. oldal

<sup>37</sup> - Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története (1945-1956). 41-46. oldal.

-Dr Szabó József János, Dr Szani Ferenc, Zsilák András: Felhőlovagok Bp. 1999. (Magyar Repülőtisztképzés félévszázados története – 1949-1999 -) 16-17 oldal (az újrakezdés történései részletesebben e két műben)

alegységekből állt.<sup>38</sup> Repülőgépei: 2 db Arado Ar-96 B „Holló” (gyakorló-vadász), 2 Zlin-381 Bücker Bestman „Fecske” (kiképzőgép), 23 ÚT-2 „Galamb” (iskolagép), 13 Iljuszin Il-10 illetve UIL-10 „Párduc” (csatarepülőgép), 12 Jakovlev Jak-9 „Vércse” és Jak-7 „Liszánka” (vadászrepülőgép), összesen 55 repülőgép tartozott. (a gépek egy része 1950 június 5-ig Kecskeméten üzemeltet).<sup>39</sup>

A Killián iskola első, és nagy számban (mintegy 500 fő) kiképzésre kerülő növendékeinek 80%-a, az intézménybe kerülés előtt már 20-60 óra repült idővel rendelkezett (az OMRE keretei között kaptak repülőfelkészítést). Időközben elkészült a központi étkezdé, emeletén a kultúrteremmel. 1949 szeptemberében a budapesti Világifjúsági Találkozó vendégeként hazánkban tartózkodó Ivan Kozsedub a Szovjetunió háromszoros, valamint Alekszej Mareszjev a Szovjetunió hőse nagy sikerű látogatást tett a szolnoki repülőtéren. Szeptember 12-én két műszaki sorkatona, egy Fecske típusú repülőgéppel, Jugoszláviába szökött. ennek következtében megszigorították a start szolgálatot, és egy Arado Ar-96 B „Holló” típusú géppel készülségi szolgálat bevezetését rendelték el. A nyári nagy ütemű repülőképzés eredményeképpen 1949. szeptember 24-én 2 főt avattak hadnaggyá, 36-ot alhadnaggyá, 17-et főtörzsőrmesterré, 25-öt törzsőrmesterré, és 35-öt őrmesterré (összesen 115 növendéket).<sup>40</sup> 1949-től, felszállópálya építési program vette kezdetét, ami tizenkét beton burkolatú felszállópályás repülőbázis létrehozását tűzte célul. Szolnokon 1951-ben kezdték el, egy észak-déli irányú (korábban kelet-nyugati volt), 1800 méter hosszú és 75 méter széles felszállópályából és több gurulóútból álló létesítmény kivitelezését, ami egy év alatt el is készült.<sup>41</sup> 1949-től, a Killián iskolán, a repülőgép-vezetők kiképzésébe, „tananyagként” épült be, az ejtőernyőzés elmélete, és gyakorlata.

A kiképző (elméleti) zászlóaljnál (parancsnoka Kiss Zoltán százados, később Németh Rezső százados), a növendékek alapkiképzésen illetve elméleti felkészítésen vettek részt. Az iskolán repülést kezdetben, csak az oktatói állomány részére szerveztek. A növendékek gyakorlati repülőképzése 1950-ben kezdődött meg. 1950 elején, a vadász iskolaszázad UT-2-esekkel a szandai repülőtéren, az összes vadász, és a csatás harci század Kecskeméten, a csatás iskolaszázad pedig a szolnoki (anya) repülőtéren üzemelt. A megfigyelő (navigátor) növendékek, Zlin-381-el, majd Li-2 Tevével, szintén a főrepülőtéren repültek. 1950-ben Kiss Zoltán századost az elméleti zászlóalj parancsnokát letartóztatták és kivégezték (később rehabilitálták).

1950/51 kiképzési évben az iskola repülőszázadait, ezredekké szervezték át. 1951-ben az iskola Jak-11 „Ölyv”, és Jak-18 „Fürj” valamint és Li-2 „Teve” típusú repülőgépeket kapott. Május elsején a kijelölt személyi állomány 32 db UT-2-es, és Jak-18-as repülőgéppel disz-szemlén vesz részt. Az elől repülő három zászlóvivő repülőgépet Huba László őrnagy iskolaparancsnok vezette, A díszelgő pilóták közül (akik díszelgő alakzatban az MDP betűit „repülték ki”), három kivételével (Szabó József

---

<sup>38</sup> Repüléstörténeti Múzeum anyaga. (tabló)1999. Szolnok.

<sup>39</sup> - Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története 1945-1956. 88. oldal (táblázatok)

- Szabó János, Szani Ferenc, Zsilák András: Felhőlovagok. Bp. 1999. 16-17 oldal (Kiadvány a Szolnoki Repülő Főiskola történetéről)

<sup>40</sup> Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története 1945-1956. 88. oldal

<sup>41</sup> Fekete István: A szolnoki katonai repülés története. RKK. 2001. Bp 42. oldal

„Floki”, D. Kiss Béla és Dankó Pál főhadnagyok), mind fiatal ún növendék-oktató voltak. A szereplés oly jól sikerült, hogy elnyerték a „Légierő legjobb disz-százada” címet. 1951-ben az egyre növekvő létszám miatt, az iskola, több repülőtéren folytatott egy időben gyakorlati kiképzést. 1951-ben megalakult, az iskola-ezred, parancsnoka Szabó József százados. A főrepülőtér füves részén, a Liszunov, Li-2-es „Teve” század folytatott repülő kiképzést. A gép „tanteremnek” volt berendezve, minden ülés előtt volt egy navigációs eszközt tartalmazó munkahely, és a növendékek kiképzése a „levegőben folyt”. Reggel felszálltak, és amíg az üzemanyag engedte, „folyt az óra”. 1951-ben a Killián iskolán már 740 növendékkal foglalkoztak. 1951. április 15.-én, a „Killián”, a csepeli „Rákosi Mátyás” Művektől csapatzászlót kapott. Ebben az évben vezették be, hogy minden repülő-növendéknek két ejtőernyős ugrást kellett végrehajtania 500 méter magasságból, bekötött ugrásformában, végrehajtását az ejtőernyős-szolgálat szervezte.<sup>42</sup> Az 1950/51-es kiképzési időszakban sok repülőesemény (6 pilóta halt meg), és szökés, illetve szökési kísérlet történt. 1951. február 24-én, a „Killián iskola” Kecskeméten települt vadász kiképző ezredének két beosztottja, Szélig Imre főtörzsőrmester technikus, és Polácsik Attila őrmester szerelő-mechanikus, a 12216-os gyári számú Jak-11 „Ölyv”-vel Ausztriába távoztak. A szökésért (távollétükben) halálra ítélték őket, szüleiket pedig fogházzal és vagyonelkobzással büntették. A szökés bekövetkezéséért Lantos Mihály alhadnagyot, századmérnököt tették felelőssé („szabályellenes intézkedésével lehetővé tette, hogy a két elkövetők egyedül maradhasson a géppel”). A mérnököt letartóztatták és elítélték. Március 2-án a MASZOVLET (Magyar-Szovjet Légitársaság) egyik Po-2-es „Pacsirta” típusú gépével hajtottak végre szökést az országból, „elfogásuk” nem sikerült. Ugyan ebben az évben magyar repülőtisztok egy csoportja, Li-2-es géppel, szintén az ország elhagyására készült Börgönd repülőtérről, de az állambiztonságiak felderítették az ügyet, a tetteseket letartóztatták, a rangidőst halálra ítélték. 1951. március 2-án a honvédelmi miniszter kiadta a „rendcsinálásra” vonatkozó parancsát, ami a légierő majdnem egész vezérkarának leváltását eredményezte.<sup>43</sup> 1951. július elsejével leváltották Huba László őrnagyot, az iskolaparancsnoki teendőket augusztus 1-el Kablay Lajos őrnagyot bízták meg, és előléptették alezredessé.

1952. januárra elkészültek a felszállópálya és a guruló utak betonozásával, és felépült a tisztiklub is. Szolnokon, és Budaörsön (Vasvárin) elkezdtek oktatni a MiG-15-ös repülőgépet.<sup>44</sup> Az 1952-es dísz-szemlélet követően megjelent a repülőfégyvernemnél a tányérsapkán a „sas”, a sapkaszél pedig, kékszínű lett, a társasági ruhán kék színű hajtóka, a pantallón pedig a kék színű csík volt. Ünnepi alkalomra a repülőgépet-vezetők díszdírt viseltek (ez utóbbit rövid idő múlva megszüntették).<sup>45</sup> A „Killián”, iskola-ezredének két századánál (a mezőtúri és a tápiószentmártoni) már csak JAK 18 „Fűrj” típusú repülőgépen folyt a kiképzés. Ebben az évben az iskola már repülő kiképzést folytatott

---

<sup>42</sup> Szabó, Szani, Zsilák: Felhőlovagok. 30-33. oldal

<sup>43</sup> - Zsák Ferenc: Szökés repülőgéppel. AEROMAGAZIN 2003/6. szám

- Dr Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története (1945-1956). 109-111. Oldal

<sup>44</sup> Szabó, Szanyi, Zsilák: Felhőlovagok. 36. oldal

<sup>45</sup> Fekete István: A szolnoki katonai repülés története. A RKK. 2001. 43. oldal

Debrecenben, Nyíregyházán, Berettyóújfalu-Földes repülőtereken. A bombázó növendékek Budaörsön és Kiskunlacházán üzemeltek. A szakbizonyosítást több mint 700 növendék felkészítését végezte. A csataezred parancsnoka Kaszás Imre őrnagy volt, ez az egység végezte a bombázó-kiképzést is, ezért állományukba tartozott az Il-10-es „Párduc” mellett, a TU-2-es „Tűzok”, és Li-2-es „Teve” is. Vadas Jenő százados vadászrezredének három százada volt Jak-11 „Ölyv”, Jak-9 „Vércse”, és Jak-7-es „Liszánka” típusú gépekkel. Az iskola, szállító repülő százada rendszeresen hajtott végre feladatot a 62. Önálló Ejtőernyős Zászlóalj érdekében. A közös együttműködésük egyik tragikus motívumokkal tarkított kiemelt feladata volt (többen meghaltak, súlyosan megsebesültek) az 1952. október 14-18. között Szabadkígyós és Újkígyós között végrehajtott hadsereg-gyakorlat (amit megtekintette Rákosi Mátyás is). A bevetésen 21 db Li-2-es, és 1 db C-47-es szállító-repülőgép vett részt.<sup>46</sup>

1953 elején, a csatarepülő-ezred a tiszai árvíz miatt áttelepült Kiskunlacházára, ahonnan csak március végén jött vissza. Őszre Tápiószentmártonban elkészültek a barak épületek. November 6-án, 300 vadász, csata, megfigyelő növendék és törzstiszt kerül avatásra. November 14.-én, az iskola vegyes ezrede (Il-10, UII-10 és Li-2, Tu-2-es és Polikarpov Po-2-es „Pacsirta” típusú gépekkel), áttelepül Berettyóújfalu - Földesre. Az 1950/53 közötti időszakban a Killián iskola növendékei, évente, több mint 40000 felszállást hajtottak végre és 9500 órát repültek.<sup>47</sup>

1954 közepén a „Killián” alárendeltségében, Kunmadarason megalakult, egy MiG-15bisz típusú repülőgépekkel felszerelt vadász-kiképző ezred (parancsnoka Hagymási Jenő százados). Állományába 120 vadász, 35 csatás és 40 szovjetunióban végzett hajózó tartozott. Az iskola 1955 szeptemberében bocsátotta ki, az első MiG-15 típusra kiképzetteket. 1955-ben már beiskolázás nem volt a „Killiánra”. 1956 nyarán és őszén volt az utolsó repülőgép-vezető illetve megfigyelő tisztavetés. 1956. augusztus 30.-val, a Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola befejezte működését Budaörsön.

1956. október 24-én, amikor a tüntető tömeg délután a Helyőrség Komendáns Hivatal elé vonult, Kablay Lajos alezredes, helyőrségparancsnok utasítására, Bíró Miklós százados fogadta őket. Este, a városban lévő 1848-as emlékműnél, szervezett demonstráción több száz fő vett részt, köztük nyolc „killiános” tiszt is. A fellobogózott emlékmű talapzatáról Szabó József őrnagy (a néhány hete megszüntetett kiképzőezred-parancsnoka) szólt a katonák nevében a tüntetőkhöz. Másnap a Kossuth téren megrendezett nagygyűlésen Mihály István őrnagy az iskola híradófőnöke jelentette be, hogy a helyőrség-parancsnoka, általa üzeni a lakosságnak, hogy a katonák is képviseltetik magukat a Megyei Forradalmi Munkástanácsban. A délutáni órákban katonai biztosoknak meg is választották Kablay Lajos alezredest és Brassói Tivadar őrnagyot.<sup>48</sup> Október 29-én, a Killián iskola Li-2-es „Teve” típusú repülőgéppel, a szolnoki munkástanács 17 fős delegációját szállította Budapestre. Bolyáki Jánosnak sikerült bejutnia az Országházba, és beszélnie Kádár Jánossal. Egy írást kapott, amelyet Nagy Imre és Kádár János írt alá, amelyben a munka felvételére, az élet normalizálására szólítják fel a

---

<sup>46</sup> Fekete István: A szolnoki katonai repülés története. 43. oldal

<sup>47</sup> Szabó, Szanyi, Zsilák: Felhőlovagok. 32. oldal

<sup>48</sup> Dr Cseh Géza: Az 1956-os forradalom Szolnok megyébe. Szovjet katonai intervenció. Bp. 1996. 130-132. oldal

szolnokiakat.<sup>49</sup> A killiános tisztek gyakorta megfordultak a megyeszékhely üzemeibe (MÁV Járműjavító, Papírgyár, Bútorgyár, Cukorgyár, Gépjavító), a fiatal repülőtisztok, pedig szoros kapcsolatot tartottak fenn a helyi egyetemi ifjúsággal. Az intervenciós szovjet katonai erők mozgásának felderítése céljából a Killián iskola repülőgépei folyamatosan hajtatottak végre repülőgépes felderítést, melynek tapasztalatait jelentették az illetékes parancsnokság felé. A katonai repülőtérről több alkalommal is szállítottak Li-2-esek a városból élelmet, Budapest lakosságának.<sup>50</sup> November 4-én a szovjet katonai intervenció végrehajtása során, a városban, egy esetben és egy alakulatnál (légvédelmi tüzérezred) került sor fegyverhasználatra, ahol két magyar katona vesztette életét, és többen megsebesültek. A helyőrségben lévő magyar katonai alakulatok lefegyverzése konfliktus nélkül, a katonák méltóságát erősen sértő, mondhatni megalázó módon került végrehajtásra. A Szolnokon lévő objektumok őrzését (néhány naptól eltekintve), a magyar katonaság végezte, melynek megszervezése, és végrehajtása szintén a helyőrség-parancsnokság (azaz a repülőtér) feladata volt. A november negyedikét követő napokban, a szolnoki megyeházán, közel félszáz, korábban magas állami és párt tisztséget betöltő személy tartózkodott. Rájuk több héten át szintén a helyőrség magyar katonái vigyáztak. A feladathoz a fegyvert, és a löszert a szovjetek biztosították számukra. A megtorlás időszakába a szolnoki katonák közül 22 főt vettek vizsgálat alá és kilencet ítélték el különböző súlyú büntetésre. 1957. április 15-én megalakult a Repülő Kiképző Központ (RKK), három repülő századdal. Parancsnoka Vörösmarty Béla őrnagy, törzsfőnöke Schmidt István őrnagy. Az 1. százada Taszáron, a 2. Sármelléken (később Pápán) 3. pedig Kecskeméten állomásozott. Ezek az alegységek voltak, a később ismerté vált vadászrepülő-ezredek elődei.<sup>51</sup> 1957-ben a légierő 355 darabos repülőgépparkjából feleslegesnek nyilvánítottak 259-et. Ezek többségét visszaadták a Szovjetunióknak, egy részét pedig a MALÉV az Országos mentőszolgálat és a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSz) kapta meg.<sup>52</sup> 1961. augusztus elsején megalakult a (a repülőgép-vezető és repülőműszaki képzést végző) Killián György Repülő Tiszti Iskola. Első parancsnoka Brassói Tivadar őrnagy lett. Az újjá szervezett iskola fő profilja az apafokú tiszt és tiszthelyettes képzés volt. Foglalkozott még különböző tanfolyamok (alhadnagyi, századparancsnoki, repülőparancsnoki, tartalékos tiszti) működtetésével, hajózó elő és utóképzéssel, végzett repülőgép-vezetők avatásával és üzemeltett két repülő kiképző századot (egy JAK-18, valamint egy MiG-15-ös). 1961. november 18-án a szolnoki Tiszamenti Vegyiművek csapatzászlót adományozott az intézménynek. A repülőtéren serény munka folyt: bővítették a felszálló pályát, modernizálták a vezetési pontot, lokátorokat telepítettek, és még számos egyéb, a repülőképzés szempontjából fontos objektum épült, és berendezés kezdte meg működését. A repülőtér alkalmassá vált arra, hogy minden időjárási viszonyok között tudjon repülőgépeket indítani és fogadni. 1964-es átszervezés során alakult meg a Killián iskola

---

<sup>49</sup> Dr Cseh Géza: Az 1956-os forradalom Szolnok megyében. 22. oldal

<sup>50</sup> Fekete István: 1956 szolnoki katonai eseményei. 236-238. Zounek 18. szám oldal (részletesebben e műben)

<sup>51</sup> Dr Iván Dezső: A magyar katonai repülés története (1945-56) 148-151. oldal

<sup>52</sup> Szepesi József cikke az Aranyas 2003. júniusi száma

alárendeltségében működő repülő kiképző ezred, és megkezdődött a Jak-18-as repülőgépek kivonása. Az 1964/65 tanévben az oktatók, és a parancsnokok (idehaza elméleti, Csehszlovákiában pedig gyakorlati) átképzést kaptak L-29 „Delfin” típusú repülőgépre. A szervezési feladatok befejeztével a repülőezred állományába, egy L-29, és két MiG-15 század üzemelt (ez utóbbi kettőt a sármelléki és a kecskeméti IV. századok gépeiből töltötték fel). Az ezred parancsnoka Holler János alezredes (egy rövid ideig Zsivín László alezredes). Az L-29-es típuson kapott felkészítést, sok-sok hajózó hallgató között, Farkas Bertalan úrhajósunk és Magyarai Béla kiképzett úrhajós is. Őket 1972-ben avatták tiszté.<sup>53</sup> 1967. augusztus 31.-vel „Killián György” Repülő Műszaki Főiskola megnevezéssel az intézmény, felsőfokú besorolást kapott. 1968 augusztusában a „Killián iskola”, kiképző ezrede is részt vett a Csehszlovák Szocialista Köztársaság katonai megszállásban. A szolnoki egység 24 darab MiG-15 bisz típusú gépét, a taszári alakulat 3. századának, 12 darab, hasonló típusú repülőtechnikája egészítette ki. Feladat a szárazföldi csapatok érdekében végrehajtott harcászati repülőgépes felderítés, légi-támogatás volt, Komárno-Nové Zámky-Nyitra-Topolcsány-Zvolen-Balasagyarmat térségében. A szolnokiak augusztus 21-én, 33 bevetést hajtottak végre, ezt követően, egészen szeptember közepéig, földi készütségben voltak.<sup>54</sup> 1969. augusztus 14-én, az augusztus 20-ai légi-parádéra való felkészülés során Szolnokról, Taszárra települtek át a repülőgépek, ekkor Bíró József százados a 903-as oldalszámú MiG-15 bisz típusú repülőgéppel, útvonaláról letérve, az olaszországi Udinébe szállt le. A gépet az olaszok később visszaadták.<sup>55</sup> Az eseménnyel közel azonos időben forgatták Szolnokon, az „Őrjárat az Égen” című, hazai repülés témájú film jeleneteit Szolnokon (az „ügy” miatt, le is álltak néhány napra a forgatással). A Molnár Géza: „Egy vadászpilóta szerelme és halála” című novellájából készült film, „szakmai” tanácsadója Pillér József alezredes a „Killián iskola” akkori tanára volt, a szerepelők között pedig olyan ismert színészek kaptak feladatot, mint Avar István, Zenthe Ferenc, Till Attila, Huszti Péter, Bálint András, Koltai Róbert és még mások.<sup>56</sup> 1969. május 12-én Fodor Ferenc főhadnagyot, a 682-es oldalszámú MiG-15 bisz típusú repülőgéppel, készülségből „emelték”. Ennek során erős zivatartervékenységbe került, és lezuhant. Szolnokon, a Tiszaletiget bejáratánál lévő köztéri szobor figuráját (sokak véleménye szerint), róla mintázta alkotója.<sup>57</sup> 1970 márciusában Zoboki Gyula főhadnagy a 907-es oldalszámú MiG-15-össel hagyta el az országot, ő Risanóban szállt le. Az olaszok ezt a gépet is visszaadták. A szolnoki repülő egység, 1971. november 15-vel, átalakult 101. Önálló Felderítő-repülő Ezreddé (MN 1929) és az Országos Légvédelmi Parancsnokság alárendeltségébe került. 1961 és 1972 között, a „Killián” közel 2000 szakembert bocsátott ki. 1973-ban a szolnoki repülőezred a Csapatrepülő Parancsnokság (CSRP) állományába került. 1974. július 28-án a katonai repülőter adott otthont a XII. Ejtőernyős Világbajnokságnak, 1978-ban Szolnokon rendezték meg a

---

<sup>53</sup> Felhőlovagok. 41-43. oldal

<sup>54</sup> - Kenyeres Dénes: Ikarosz nyomdokain. MH Tájékoztatási és Médiaközpont. Bp. 1998. 50. oldal.

- Pataky Iván: Csehszlovákia 1968. (Magyar repülők Szlovákia felett) TOP GUN. 1993/8. szám 44-47. oldal.

<sup>55</sup> Zsák Ferenc: Szökés repülőgéppel. AEROMAGAZIN 2003/6. szám 70-72. oldal

<sup>56</sup> - Vincze Mária: Volt egyszer egy... Őrjárat az Égen. TOP GUN 1998/11. szám

- Zsák Ferenc: Szökés repülőgéppel. AEROMAGAZIN 2003/6. szám

<sup>57</sup> Simon László: Zöldarany. TOP GUN. 1993/8. szám (a szerző megjegyzésével)

„Baráti Hadseregek Ejtőernyős Bajnokságát” A nyolcvanas években a repülőgép-vezető utánpótlás biztosításának egyik, jól bevált módja volt az Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSz), és a HM közös szervezésében, nyaranta, Békéscsaba sportrepülőterén, motoros gépekkel végrehajtott repülőelőkészítő-tábor. A növendékek, a kiképzés befejeztével az egyedül-repülésig jutottak el. Ebből a munkából „Killián iskola” és a repülőezred képviselői is kivették a részüket.

### III. 89. VEGYES SZÁLLÍTÓREPÜLŐ EZREDTŐL, A 86. HELIKOPTER BÁZISIG

1984. május elsejével, Szolnokon megalakult a 89. Vegyes Szállítórepülő Ezred (MN 1936). Első parancsnoka Holler János ezredes. Az alakulatot megalakulásakor a következő szak-helyettesek vezették: Békési József őrnagy, Tóth Károly őrnagy, Oroszi Antal alezredes, Csankó Miklós alezredes, Olasz Zoltán mérnök őrnagy, Huszti József őrnagy (december elsejétől Fekete István őrnagy). Az egység szervezeti felépítés: a parancsnokságból, a szállítórepülő-századból (Bakó István alez), Szállítóhelikopter-századból (Mihály Mihály százados), Kiképző helikopterszázadból (Deák Imre őrnagy, majd Freytag Béla őrnagy), Különleges helikopter-század (Anka József százados), valamint a kiszolgáló, ellátó szervek, alegységekből állt.

1986 május elsejével, Holler János ezredes nyugdíjba vonult, őt a parancsnoki poszton Békési József ezredes követte, parancsnok-helyettes lett Bakó István és Hamar Károly alezredes.<sup>58</sup> 1986. szeptember elsejével beindult a hazai helikoptervezető-képzés. 1969-től Frunzéban képezték a helikoptervezető-hallgatókat az elméleti felkészítést a „Killián” iskola végezte. 1986-tól, annyiban változott meg ez a rendszer, hogy a gyakorlati képzést átvette a szolnoki ezred, Freytag Béla őrnagy vezette kiképző-helikopter százada.<sup>59</sup> A helikopterekben rejlő lehetőségeket, ebben a térségben is gyorsan felfedezte a „civil szféra” is. 1987-ben megrendelést adtak a hódmezővásárhelyi kórház tetejére a klímaberendezés felhelyezésére. 1988-ban, a Gyöngyös-visonta mellett lévő „Gagarin” Hőerőmű hangtompítójának beemelésére. Még ugyanebben az évben a jászkarajenői templom tornyán a vihar megrongálta a keresztet, egy Mi-8T típusú helikopter segítségével javították meg.<sup>60</sup> 1989. december 27-én 13 órás felszállással két An-26-os gép (az első személyzet: Czákó László, Kubánka József őrnagy, Elek István százados, Szanyi Ferenc hadnagy, a második: Boronkai Ferenc és Kaszab András őrnagy, Molnár Viktor hadnagy, Kaszab László törzsőrmester.) öt tonna gyógyszert, kötszert, élelmiszert szállított a forradalmi lángok hevében égő Bukarestbe. A román fővárosban meleg szeretettel fogadták a személyzet tagjait. A gépek 28-án hajnalra utasokkal a fedélzetükön (diplomáták és hozzátartozóik) repültek vissza Budapestre, majd onnan Szolnokra.<sup>61</sup>

<sup>58</sup> Fekete István: Szolnoki katonai repülés története RKK. 2001 Bp. 48. p..

<sup>59</sup> Dr Szabó, Dr Szani Zsilák: Felhőlovagok. 47-48. p.

<sup>60</sup> Fekete István: Szolnoki katonai repülés története RKK. 2001. Bp. 48 p.

<sup>61</sup> Simon Béla: Repülőink Romániában. Néplap 1989. december 29-i száma.

A rendszerváltás után lehetővé vált, hogy a hagyományok ápolásának jegyében a katonai alakulatok (a nem sokat mondó MN szám helyett), nevet válasszanak. Ezzel a lehetőséggel élve, Szolnok gazdag repülési múltjára, továbbá az egységnek otthont nyújtó város iránti tisztelettől vezérelve, 1990 áprilisában az alakulat a „Szolnok” nevet vette fel. Ettől fogva Magyar Honvédség 89. „Szolnok” Vegyes Szállítórepülő Ezredként hívták. Rövidesen elkészültek az egység, majd pedig a század címerek is. 1990-ben újabb változások a vezetésben, parancsnok helyettesi beosztásba került Járomi Barnabás, és Czikora Gyula alezredes. 1991. március 15-én, Szolnok polgármestere, csapatzászlót adományozott az egységnek. Augusztus 16. és 20. között, két Mi-8PSz (szalon) típusú helikopterrel, az ezred végrehajtotta II. János Pál pápa légi-szállítását. Az egyik személyzet parancsnoka Börcsök Dezső alezredes, a másiké Szilágyi Pál őrnagy volt. 1991 végén, a CSRP-t megszüntették, és az alakulat a Szárazföldi Csapatok Parancsokságának (SZCSP) alárendeltségébe került, ezzel együtt befejezte tevékenységét a 90. Vezetésbiztosító és Futárhelikopter Ezred is, Börgöndön. A harci technika (Mi-2), és egyéb eszközök, valamint személyi állomány egy részét, a szolnoki alakulat vette át. A megszüntetett egység Kamov Ka-26 típusú helikoptereit kivonták a rendszerből.<sup>62</sup> 1991 végén az alakulatnak végre kellett hajtania a dandárrá történő átszervezés feladatait, melynek során repülőeszköz állománya 69-re emelkedett.<sup>63</sup> Szervezeti felépítése: parancsnokság, szállítórepülő-század (Csuka László őrnagy), Szállítóhelikopter-század (Mihály Mihály őrnagy, Kiképzőhelikopter-század (Freitag Béla őrnagy), 1. Könnyűhelikopter-század (Zubik Pál őrnagy), 2. Könnyűhelikopter-század (Szappanos József őrnagy), továbbá kiszolgáló, ellátó szervek és alegységek. 1992. május 29.-én a szandaszöllősi sportrepülőtéren, meglehetősen mostoha, zivataros időjárási viszonyok között került arra a gyakorlatra, ahol a dandár, a légi-mozgékonyságú alegységek kirakását, „tűztámogatását” és külső függesztményként, lőszer utánszállítását hajtotta végre. A földi erők „harcát” a levegőből vadászás-repülőgépek „támogatták”. A gyakorlatot megtekintette Göncz Árpád, a Magyar Köztársaság elnöke. 1992. június hónapban Tatárszentgyörgyön egy másik gyakorlat keretében mindent, amit-csak a légi-mozgékonyságú alegységek tevékenysége során alkalmazásra kerülhetett, azt itt bemutatták. Szakmai szempontból érdekes, és mindeddig egyedülálló epizód volt a helikopterekből, repülés közben, lövészkatonák által kézi fegyverekkel földi célokra végrehajtott lögyakorlat. 1993 őszén, a dandár, a hazai hajózóképzés céljára, Mi-2-es helikoptereket adott át a Szolnoki Repülőtiszti Főiskolának. 1994 tavaszán a főiskola Jakovlev Jak-52-es, L-39-es „Albatrosz” típusú repülőgépekkel, és Mi-2-es helikopterekkel foghatott hozzá, a nagy reményekkel várt, kísért és fogadott hazai pilótaképzéshez. A repülőképzést végrehajtó alegységek a Szolnoki Repülőtiszti Főiskola szervezetében: a következőképpen nézett ki: parancsnok repülési helyettese (Vass József alezredes), 1. Jak-52-es kiképzőrepülő-század (Czikora Gyula alezredes), Mi-2-es kiképzőhelikopter-század (Szappanos József őrnagy), 2. L-39-es Albatrosz

<sup>62</sup> Fekete István: Szolnoki katonai repülés története RKK. 2001. Bp. 48 p.

<sup>63</sup> - A Magyar Légierő. TOP GUN 2001/6. száma

- Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AEROMAGAZIN 2004/8. szám. (számadat!)



kiképzőrepülő-század (Varsányi Antal alezredes)<sup>64</sup> 1995-ben a dandár részt vett a Balatonkenesén megrendezett Cooperative Light Pfp törzsvezetési gyakorlaton.<sup>65</sup> 1995. december 16.-tól az alakulat az SZCSP-től, a 2. Honi Légvédelmi Hadtest alárendeltségébe került. Szeptember 5-7. között végre hajtotta II. János-Pál pápa légi szállítását. Az igen bonyolult meteorológiai viszonyok ellenére, a kijelölt két személyzet (gép-parancsnokok Böröcsök Dezső ezredes, és Szilágyi Pál őrnagy) magas szakmai tudással oldotta meg a feladatot. 1996 júliusában, az egység kijelölt erői és eszközeinek közreműködésével és alapvetően annak bázisán került végrehajtásra a „*Cooperative Chance '96*” NATO / Pfp *Katasztrófa-elhárítási és Kutató-mentő gyakorlat* Szolnokon. Ezen a gyakorlaton a többnemzetiségű repülőerők együttműködésének megtervezésére, felderítési, mentési, különböző típusú szállítási és légtér-biztosítási feladatok megszervezésére és végrehajtására került sor. Ez volt az első olyan NATO gyakorlat, amely nem tagország területén került megrendezésre. A rendezvényen 14 ország működött közre, ebből a magyarokon kívül, 12 nemzeti légierő, repülőeszközeivel is (10 különböző gyártmányú, illetve típusú, szállító-repülőgép, 14 helikopter, és néhány vadász és egyéb rendeltetésű repülőeszköz), vett részt. A zárónapon, 1996. július 26-án, a szolnoki dandár repülőterén, az állami, politikai, társadalmi élet vezetői, a NATO-országok magas rangú katonatisztjei, és a katonai attasék mellett, a gyakorlatot megtekintette a repülés iránt érdeklődő lakosság is.<sup>66</sup> 1996-ban a dandár átvette a helyőrség-és laktanya-parancsnoki feladatokat. Még ez év kora őszén, a főiskola átadta a dandárnak a Jak-52-es repülőgépeket, valamint a korábban „kölcsonadott” Mi-2-es helikopterek, ezzel megszűnt a főiskola bázisán szervezett hazai hajózóképzés.<sup>67</sup>

1997. szeptember elsejével a dandárt „visszaszervezték” ezreddé. Parancsnok Járomi Barnabás alezredes, parancsnok-helyettes Czikora Gyula alezredes, törzsfőnök Anka József alezredes, logisztikai-főnök Kövér Béla mérnök őrnagy, hadműveleti és kiképzési osztályvezető Orosz Zoltán alezredes. Végrehajtó alegységei: szállítóhelikopter-század (Varga Csaba alezredes), szállítórepülő-század (Nagy József őrnagy), könnyűhelikopter-század (Nagy János alezredes) kiképzőrepülő-század (Doma Sándor alezredes). Az 1999-es esztendő legjelentősebb politikai eseménye a koszovói válság, és az abból fakadó fegyveres konfliktus volt. Az ezred helikopterei ebben az időszakban az ország déli részén, harcászati és határőrizeti feladatokat láttak el. Az egység 1984/99-között, 212085 felszállást és 91455 órát repült.<sup>68</sup> 2000-ben Ágasegyháza térségében tűzoltásban eredményesen alkalmazták a Svájc-ból beszerzett 2500 és 1000 literes „BAMBI-BUCKET” típusú tűzoltótartályok, és az azokra kidolgozott alkalmazási módszerek, eljárások. Októberben kivonták a rendszerből a Mi-2-es helikoptert, és meg kellett oldani a Jak-52-esek nagyjavítását.<sup>69</sup> Az ezred, az év során bolgár, japán,

---

<sup>64</sup> Fekete István: Szolnoki katonai repülés története RKK. 2001. alapján készült a vázlat

<sup>65</sup> Fekete István: Szolnoki katonai repülés története RKK. 2001. 49 oldal

<sup>66</sup> Törös István: Cooperative Chance '96. TOP GUN 1996/7. száma.

<sup>67</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember.

<sup>68</sup> - Fekete István: Szolnoki katonai repülés története RKK. 2001. Bp. 49. p.

- Egység nyilvános statisztikája.

<sup>69</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember.

olasz, osztrák, lengyel, ukrán és német delegációkat fogadott.<sup>70</sup> 2001-ben az alakulat részt vett a Kecskeméten megrendezett fegyvernemi napon. A nyár folyamán, az MH 93. „Vitéz Hány László” Vegyes Repülő Osztály megszűnt, és beépült a szolnoki ezred szervezetébe. Az alakulat 1984. május 1 és 2001 augusztusa között 100 000 órát repült. Ezért augusztus 15-re, Nagyboldogasszony Napjára, egy An-26-os, és egy Mi-8-as gép jubileumi festést (nemzeti szín és 100000-es felirat) kapott.<sup>71</sup> Szeptember 10-21-e között Bulgáriában 2 darab Mi-8T helikopter vett részt a Cooperative Key (nemzetközi kutató-mentő gyakorlaton). Októberben a Pipis hegyi sportrepülőtéren szintén kutató-mentő gyakorlat volt. Ezen az ezreden kívül részt vett a Légierő Parancsnokság, és a 87. Bakony Harci Helikopter Ezred is. Ekkor 130 katona települt ki, ahol a teljes logisztikai biztosítást a szolnokiak adták.<sup>72</sup> Megrendezésre került a Szolnoki Helyőrségi és Repülő Bál, és a Katona Zenekari fesztivál.<sup>73</sup> 2002-ben, két helikopter-zászlóalj hoztak létre, módosult a mérnök-műszaki zászlóalj felépítése is. Megszűntek a helyőrség-támogató alegységek, és a művelet-támogató zászlóalj is. A dunai árvízvédelmi munkálatokban való kiemelkedő munkáért az alakulat a főváros főpolgármesterétől megkapta a „Budapestért” érdemérmét. A Hortobágyi Nemzeti park területén több hektáros égő aljnövényzet oltásban Mi-8-as helikopterek, „BAMBI-BUCKET” tűzoltó-tartályokkal vettek részt. Az „Ancsák” a délszláv területre irányuló szállítási feladataikat végezték (85-öt). A szolnoki ezred képviseltette magát a Cooperative Key, Lángoló Hegy\*, Hungarian Response, Szablya 2002 gyakorlatokon.<sup>74</sup> Az október 14-18. között végrehajtott, „Lángoló Hegy 2002” gyakorlaton, a Magyar Honvédség Légerő Parancsnokság alárendeltségébe tartozó 87. „Bakony” Harcihelikopter Ezred, és a 89. „Szolnok” Vegyes Szállítórepülő Ezred kutató-mentő szolgálata mellett, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, az Országos Rendőr-főkapitányság és az Országos Mentőszolgálat kijelölt részlegei vettek részt. A gyakorlat „színtere” a Mátra és a Bükk hegység volt.<sup>75</sup> 2003 februárban 2 darab Mi-8-as helikopter vett részt Miskolc környékén, katasztrófavédelmi tennivalók végrehajtásában. Március 6, és 27 között a Felső-Tisza vidékén kellett segíteni az árvízvédelmemben. Ennek során Nyíregyháza repülőtérrel üzemelve repültek ki a Túron és a Tiszán bekövetkezett gátszakadásokhoz. Május 17-én a Légierő Parancsnokság a szolnoki ezrednél rendezte meg a „65 éves a Légierő” ünnepi rendezvényét. Az ünnepségen technikai és repülőbemutató is volt, melyen több százán (köztük a légierő nyugdíjasai) vettek részt. Az ezrednek június 14, és 28 között a „Cooperative Exercise Best Effort” nevű gyakorlaton kellett bizonyítania ((An-26-al). Június 24 és 26 között megrendezésre került „Lángoló Domb” fedőnevű kutató-mentő gyakorlat, amelyen román katonai megfigyelők is részt vettek. Július 24, és augusztus 6 között, a „Lendülő Kard 2003”

---

<sup>70</sup> - Az ezred nyílt dokumentációi.

- Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

<sup>71</sup> - Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

- Az ezred nyílt minősítésű anyagai.

<sup>72</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

<sup>73</sup> Az ezred nyílt minősítésű dokumentumai.

<sup>74</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

<sup>75</sup> Dr Toperczer István: Lángoló Hegy 2002. AERO Magazin 2002/11. szám

gyakorlaton az alakulat 2 darab Mi-8-as helikoptere vett részt. Augusztus 30-án 2 darab Mi-8-as és 1 darab An-26-os települt ki Bulgáriába a „Cooperative Key 2003” gyakorlatra. Itt a gyakorlat utolsó napján (szeptember 13-án) az egyik Mi-8-as farok része megrongálódott (személyi sérülés nem történt). A gép helyben történt javítás után haza repült. Szeptember 22 és 27 között egy újabb kutatómentő gyakorlat volt itthon, ezen az ezrednek szintén két darab helikoptere vett részt. Az Iraki légi szállítások kapcsán október 22-én elsőként a 405-ös oldalszámú An-26-ost Kecskeméten ellátták infracsapdával. A tapasztalatok alapján a második gépet (603-as), már egy módosított berendezéssel szerelték fel. A későbbiek során, a nagyjavítások alkalmával minden „Ancsába” beszerelték ezt a felszerelést. 2003-ban 3 darab An-26-os és 6 Jak-52-es repülőgép repült ki nagyjavításra<sup>76</sup> Jelentős tennivalók adott a parancsnokok számára a megszüntetésre váró sorállomány szerződésesekkel történő kiváltása. 2003. november 13-án kiképzési repülés közben földnek csapódott az egység 08-as oldalszámú Jak-52 típusú repülőgépe, a személyzet (Lanecker József ezredes, és Szász Gábor őrnagy) életüket vesztették.<sup>77</sup> 2003. december 5-én, elköszönt az alakultól Járomi Barnabás ezredes (parancsnok), a HM Légügyi Hivatal igazgatójává neveztek ki. Az ezred parancsnoki feladatok ellátásával Orosz Zoltán alezredest bízták meg.<sup>78</sup> 2004. március 9-én egy újabb An-26-ost kapott az ezred. A Kijevben, szinte 100%-os nagyjavításon átesett 110-es oldalszámú „Ancsát”. Május elsején az Európai Unióhoz történő csatlakozással kapcsolatos ünnepek során az ezred egy An-26-osát, két L-39 „Albatrosz” kísérte, egy Jak-52-esből, és két Mi-8-asból álló „trojka” pedig kötelékben „húzott el” a Duna felett. Május 12-én az a nagyon ritka helyzet fordult elő az alakulat életében, hogy mind az 5 darab An-26-os otthon volt. Gyorsan ki is használták az alkalmat, és ötös kötelékben országhárórepülést hajtottak végre, melynek során minden katonai repülőteret „felkerestek.”<sup>79</sup>

2004.szeptember 30-i hatállyal az MH 87. Bakony Harci-helikopter Ezred, és a 89. Szolnok Vegyes Szállítórepülő Ezred megszűnt. E két szervezet bázisán létre jött a 86. Szolnok Helikopter Ezred. Parancsnoka Orosz Zoltán ezredes lett. Az új egység harci technikáját a Mi-8 és Mi-17P szállítóhelikopterek, valamint a Mi-24D/V/P harci-helikopterek alkották. Szolnokról átkerült Kecskemétre, az An-26-os, és a Jak-52-es repülőegység. Szolnok Megyei Jogú Város képviselő testülete azt kérte, hogy a megalakuló új ezred is viselje a város nevét, és annak jelvényét építse be az egység címerébe. Az egység szervezete a következő alegységekből állt: harci helikopter-zászlóalj, szállítóhelikopter-zászlóalj, és az irányító, biztosító, kiszolgáló, ellátó szervek.<sup>80</sup>

2007. március 1-i hatállyal létrejött (az ezred egyidejű megszüntetésével, annak jogutódjaként) az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis. A bázison a következő alakulatok települtek: MH 34. Bercsényi László Különleges Műveleti Zászlóalj, MH 24/88. Könnyű Vegyes Zászlóalj, ZMNE Bolyai János

---

<sup>76</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

<sup>77</sup> Törös István: Az égi kötelék. Aranyas 2003/12. szám

<sup>78</sup> - Új Néplap november 15-i száma.

- Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

<sup>79</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

<sup>80</sup> Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember  
A 86-os jelzést az első helikopter egység iránti tiszteletből vette fel az ezred.

Katonai Műszaki Főiskolai Kar Repülő Műszaki Intézet, MH Központi Tiszthelyettes Szakképző Iskola Légi Jármű Szerelő és Repülést Biztosító Műszaki Szakképző Csoport, MH Légierő Parancsnokság Repülő Felkészítési Osztály, HM 2. sz Területi Pénzügyi és Számviteli Igazgatóság referatúrái, és az MK Katonai Biztonsági Hivatal 2. KBI. „C” Katonai Biztonsági Osztály.<sup>81</sup> 2005. május 9-től a szolnoki repülőbázis felvette az Ittebei Kiss József Hadnagy Helikopter Bázis nevet.

Ezek voltak a 70 történetének fontosabb, a katonai repülést mozgásban, folyamatos változásban tartó eseményei Szolnokon. Azt persze lehet vitatni, hogy a sok-sok mozzanatból az általam kiemelték voltak e a meghatározóak, de a fő vonulat minden bizonnyal ebben az irányban haladhatott.

*Katonai Légi Balesetek hazánkban (1998-2008 01.31):* 1998. július 04. Szabadszállás térségében kényszerleszállást hajtott végre egy Mi-24-es helikopter, senki nem sérült meg. 2001. április 12. Gyulafirátóton összeütközött két Mi-24-es helikopter, Kényszerleszállás közben az egyik helikopter kigyúladt, 7 katona meghalt, ketten megsérültek. 2002. október 29. Kassa közelében lezuhant egy szlovák L-39 típusú Albatrosz típusú repülőgép a magyar pilótája katapultált, sérülés nem történt. 2003. november 13. Szolnoktól északra, Tiszagyenda mellett kiképzési repülés közben lezuhant a honvédség egyik Jak-52 típusú repülőgépe, a balesetben a két pilóta életét veszette. 2005. május 11. Lezuhant egy MiG-29-es vadászipülőgép Kecskeméten (lakott területen kívül), a pilóta katapultált. 2008. január 31. Törökszentmiklóstól alig 8 kilométerre Óballa térségében az MH 86. Szolnok Helikopterbázis 10445 oldalszámú Mi-8P típusú helikoptere külső területen történő leszállás gyakorlása közben földnek, majd a gátoldalnak csapódott, és kigyúladt. 1 fő (Lükő Zsolt fedélzeti technikus meghalt), 2 fő megsérült.

### **A szolnoki katonai repülőtér parancsnokainak arcképcsarnoka (1938-2008.)**

			
<p>Szabó Mátyás szds</p>	<p>Huba László szds (őrgy)</p>	<p>Kablay Lajos alez, posztumusz ezds</p>	<p>Brassói Tivadar vőrgy</p>

<sup>81</sup> Az adatok az internetről letöltve.

 <p>Zsemberi István mk vőrgy</p>	 <p>Nagy Szilveszter mk vőrgy</p>	 <p>Holler János ezds</p>	 <p>Békési József ezds</p>
 <p>Járomi Barnabás ezds</p>	 <p>Orosz Zoltán vőrgy.</p>	 <p>Lamos Imre ddtbk.</p>	 <p>Ittebei Kiss József</p>