

A SZOLNOKI REPÜLŐ HAGYOMÁNYOK, ÉS A KATONAI HELIKOPTEREZÉS

Szolnokot gyakran emlegetik a „repülők városának”, a „katonai repülés bölcsőjének”. Ez a tiszteletet és megbecsülést sugárzó elnevezés ugyan úgy szól a ma teljesítményének, mint a gazdag repülőmúltnak, valamint a város és a repülés szoros kapcsolatának. Az ország jelenlegi egyetlen forgószárnyas alakulata, a 86. „Szolnok” Helikopter Ezred ezzel a történelmi háttérrel, hagyományrendszerrel élt, illetve él együtt, végzi tevékenységét. Sőt, ha csak egy újabb koncepció, vagy reform másképp nem „gondolja”, akkor ennek a katonai szervezetnek kell majd további, újabb fejezetekkel gazdagítania, a hazai katonai helikopterezés eredményeit, eseményeit. Mindezek miatt nehéz elképzelni, hogy jelenleg, a hazai katonai forgószárnyas repülés, bármilyen összefüggésben is vizsgálható lehetne a szolnoki hagyományok mellőzésével.

Az előbbieken kívül, a szolnoki repülőhagyományok rövid áttekintését egy „praktikus” körülmény is motiválja. 2005-ben, azaz ebben az évben lesz 65 éve annak, hogy elkészült a „modern szolnoki repülőtér”, és kezdetét vette a katonai repülés a Tisza partján. Ennek a jubileumnak a „veretessége” pedig megérdemel annyit, hogy a hazai helikopterezés jubileumán, a szolnoki katonai repülés jeles eseményeit is számba vegyük.

I. SZOLNOKI REPÜLŐHAGYOMÁNYOK

I/1. A szolnoki „ősrepülők”, és az aviatika kezdeti lépései (1896-1920-ig).

A repülés „őskorának” egyik jeles, helyi képviselője volt Ludwig Ede. 1870-ben született Szolnokon. 1896-ban, épített egy helikopter modellt, melyet egy óraszerkezettel hozott mozgásba. (csak emlékeztetőként: Asbóth Oszkár 1911-ben szerkesztette meg önműködő stabilizátorát, és az általa épített helikopter 1928. szeptember 9-én szállt fel először!). A szerkezetet két ellentétesen forgó emelő, és húzó légcsavart tartott mozgásban. A modellen a forgatónyomatékok kiegyenlítésére alkalmazott (előbbi) elgondolás, valamint a csillapítósisakos repülőgépszármány acélső szerkezeti megoldása, korát messze megelőző volt. Ilyen elgondolást másutt (pl a holland Focke), csak az I. világháború után kezdetek alkalmazni. Még ebben az évben a francia magánmérnökök társasága szerkezetének bemutatására meghívta Párizsba Ludwig Edét. Előadásával, és szerkezetével, nagy feltűnést keltett. A francia, de más nemzetiségű szaksajtó is bő terjedelemben elismerően írt az „emberes repülés” magyar feltaláló által kidolgozott tervéről. Az elméleti szakmai elismerés mellett, lehetőséget is kínáltak számára, tervének Párizsban történő megvalósítására. Ha erre, akkor sor került volna, ki tudja mi lehetett, volna. Ő magyar volt, és ezért a hazatérés mellett döntött, hazatérése után rögtön „működésbe lépett”, az ismert „magyar átok”, miszerint, részese lett mindenféle értetlenségnek, rosszindulatnak, és a gúnyolódásnak. Ezért szerkezetét összetörte, és a továbbiakban ügyes mechanikusként kamatoztatta tehetségét. A szerkezet nem volt alkalmas repülésre, de ha maga a szerkezet nem is volt a maga nemében világot megváltó, de a gondolt nagyon is eredeti volt.¹

Egy másik tehetséges Szolnokról elszármazott aviatikus volt Wittmann Viktor. 1889-ben született Szolnokon. Mint fiatal mérnököt, 1911. augusztus 25-én (22-évesen) megválasztották a Magyar Géprepülők Szövetsége szaktitkárának. 1913-ban Zsélyi Aladárral együtt végezte el a bécsújhelyi pilóta iskolát, és a magyar géprepülők közül a hatos számú pilótaigazolvány tulajdonosa lett. Több hazai verseny győztese. 1914-ben a megnyerte a Bécs-Budapest közötti nemzetközi repülőverseny

¹ Winkler László: A repülők városának centenáriuma. Magyar Szárnyak. 1999/27. szám 275. oldal

fődíját (30000 koronát). Ezzel a magyar aviatikusok közül az elsők között szerzett nemzetközi elismerést a magyar repülésnek. Az ő érdeme, hogy 1913-tól rendszeresekké váltak Szolnokon, a repülőbemutatók, ahol évente a mindenkori legjobbak ejtették ámulatba a Tisza parti város és a környék lakosságát. Wittmann Viktor nem csak a sportrepülés, hanem a katonai repülés terén is elévülhetetlen érdemeket szerzett. Ő volt a Magyar Repülőgépgyár Részvénytársaság első műszaki igazgatója és berepülőpilótája. Ez a gyár az osztrák Lohner típusú kétüléses felderítő gépet gyártotta, 64 kilowattos (85 Le) Hieró, és 74 kilowattos (100 Le) motorokkal. Wittmann Viktor 1915. május 9-én, egy repülőgép berepülése közben halt repülőhalált. Az utókor Szolnokon egy utcát nevezett el róla.²

1911-ben, a repülőgép „katonásítása” során is feltűnik a város neve. Azon a hadgyakorlaton, melyen katonai célra először alkalmaztak hazánkban repülőgépet, a „vörös” felet a szolnoki gyalogos hadosztály személyesítette meg, melyet 4 darab Etrich Taube repülőgéppel erősítettek meg. A gyakorlaton a repülőket Petróczy István százados vezényelte.

Az első világháború jelentős változásokat hozott a repülőtechnika „militarizálása” terén. 1914/18 között a szemben álló felek közel 100000 légi harcot vívtak, az ellenséges tűzben, csak a nyugati hadszíntéren 10424 légi eszköz semmisült meg, ebből 8077 légi harcban, 2347 pedig a légvédelem tüzetől pusztult el. Emil Uzelac ezredes, aki a monarchia repülőcsapatainak parancsnoka volt (aki nem volt „született” pilóta) ezért köszönt el volt bajtársaitól akkoriban szokatlanul meleg szavakkal: „Ki kell fejeznem szívből jövő köszönetemet a repülőcsapatok tényleges állományának, különös képpen 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 oda neki: *jó leszállást*” (talán innen a ma is használt pilótaköszöntés).³

1/2. Trianon után, a légierő „átmentésének”, egyik lehetséges útja a sportrepülés (1933-1940-ig).

Az 1920. június 4-én délelőtt 10 órakor, Versailles ún kis Trianon kastélyában aláírt békeszerződés következtében hazánk elvesztette területének kétharmadát, hadseregének létszámát csökkentették, repülőerőit felszámolták. Ezekben a nehéz időkben a magyar légierő életben tartásnak egyik fontos eszköze, forrása volt a sportrepülés.

1933 őszén (a kecskeméti alapszervezetből kiválva) megalakult Szolnokon, a Középmagyarországi Autó és Motor Club (KAMC), első elnöke dr Szaller Miklós vármegyei tiszti főorvos volt. Az új klub munkájához jelentős támogatást nyújtottak a megye és város vezetői, valamint a helyi tűzoltóság és a vasút is. Sokak eme „jóindulat” mögött, a kormányzó, Horthy Miklós, és családjának ösztönző közreműködését vélték felfedezni. A két háború közötti szolnoki sportrepülés nagy egyénisége volt Lovas István a klub első, fiatalon repülő balesetben elhalálozott oktatója. Abban, hogy Szolnokon sikerült kidolgozni és megvalósítani az országban elsőként a síkvidéki vitorlázó repülés gyakorlatát és módszertanát abban Lovas Istvánnak elévülhetetlen érdeme voltak (Hefty Frigyesztől vette át és sajtótította el a Magyar Aero Szövetség, és a német síkvidéki repülés tapasztalatait). A szolnoki repülőtársadalom szorgalmát, munkájának eredményességét dicséri, hogy 1937-ben (Lovas István 1936-os tragédiáját, és a tiszai árvizek következményeit kiheverve), az ország repülőklubjai között sikerült a második helyen végezniük. A város, és a repülés kapcsolatának erősítésben, kiemelkedő eseménynek számított az 1913-tól a szandai réten rendszeresen (egy év kivételével) megrendezett repülőbemutatók sora. Jelentős eseménye volt a helyi repülés barátainak az 1940-es helsinki olimpiára készülő pilóták 1939 nyarán megrendezett repülőtábora. Ezekben a napokban itt adott egymásnak találkozót, az akkori hazai repülőtársadalom krémje, a szolnokiaknak pedig módjukban állt megcsodálni a szebbnél szebb repülőcsodákat. A szolnoki klub is törekedett arra, hogy a jó lehetőségeket teremtsen a katona pilóták jártasságának karbantartására. 1939-től nyaranta megrendezték a fiatalok (diákok) részére, katonás keretek között, repülőtáborokat. Itt, a már legálisan

² - Életrajzok TOP GUN 2002./3. szám

- Winkler László: A repülők városának centenáriuma. Magyar Szárnyak. 1999/27. szám 275. oldal

³ Fekete István: „Dongók” szárnyalása. Magyar Szárnyak 2002/30 szám Budapest 152. oldal

működő katonai légierő szára nyíltan folyt pilóta-előképzés. Az utolsó ilyen jellegű tábor 1944. augusztusában volt (a szövetségesek bombázása miatt félbe kellett szakítani)⁴ A szolnoki repülés egy másik nagy egyénisége Szebeni Antal (1921-1986) volt. 1940 nyarán kezdte a repülést a szandai réten Zögling típusú repülőgéppel, és 1970-ban ugyancsak itt fejezte be. Közben szolgált a Magyar Királyi Légierőben (3 légi győzelmet szerzett), és a Magyar Néphadsereg repülőcsapatainál. Gazdag repülőéletútja során összesen 7484 felszállást 2307 óra 19 percet repült sport és katonai gépeken.⁵

1/3. Az új, „modern” szolnoki repülőter, és a katonai repülés (1938-1947-ig).

1938. január 27-én a Népszövetség felszabadította hazánkat minden pénzügyi ellenőrzés alól, és még ugyan ez év augusztus 21-én, a bledi megállapodásban elismerte hazánk fegyverkezéshez való jogát is. Felfestették az újjászülető magyar légierő első hadijelét a gépekre, az „ék alakú piros fehér zöldet”. 1938. szeptember 10-én, a Magyar Királyi Légügyi Hivatal „katonai repülőter létesítése tárgyában”, több vidéki város polgármesterének (közte szolnokinak is) levelet küldött. Szolnokon, 1939 májusáig rendeződtek a jogi és más egyéb adminisztratív jellegű feltételek, tényezők, és megkezdődött a repülőter építése. A város hazafias, a katonai repülés ügyért érzett felelőségét jelzi, hogy az elvi kiállítás mellett, jelentős anyagiakkal (telkek vásárlásával, adományozásával, és jelentős közmunka végzésével) is hozzájárult az objektum elkészítéséhez. 1940. május 20-án a Tiszasúly melletti hadművelleti repülőtéren üzemelő (1/3-as „Kör Ász” Tomor század próbálta ki elsőként a repülőteret. A két „állandó lakó” azonban, a Szabó Mátyás főhadnagy vezette 1/1-es „Dongó”, és a Gyenes László százados parancsnoksága alatt álló 1/2-es „Ludas Matyi” század volt. Ők 1940. augusztus elsejével érkeztek Szolnokra. Szabó Mátyás századost, az osztály, és századparancsnoki beosztása mellett, kinevezték a repülőter első parancsnokává is. A két század Fiat CR 32-es „Csér”, valamint Focke-Wulf FW-56 Stösser (Gólya), később pedig Re-2000 „Falco”, illetve „Héja” típusú gépekkel rendelkezett. ⁶ 1941-ben a két század hadművelleti feladatot kapott. Ennek értelmében Miskolc védelmére, tábori repülőterekre települtek ki.

1941. augusztus elsejével, az 1/2-es Gyenes századból létre hoztak egy hadművelleti csoportot, melyet 7 darab Reggiane Re. 2000 „Falco” típusú gépekkel szereltek fel. Feladatuk a repülőgép harci körülmények között történő kipróbálása, harci tapasztalatok szerzése volt Szovjetunióban. A csoport több mint kéthónapos távollét után, október 20-a körül érkezett haza. A hét gép közül, egyet lelőttek, kettő a Kárpátok fölött lezuhant, egy pedig kényszerleszállás közben megsérült. Az írásos jelentés szerint a gép a harci alkalmazás során kedvező tulajdonságokat mutatott.⁷

1942-ben a 2. (magyar) Hadsereget támogató repülőcsoport vadászereit, az 1. (szolnoki) osztály képviselte. Az osztály, a szolnoki 1/1 „Dongó”, és a kolozsvári 1/2. „Keresztes pók”) századokból állt, 12-12 darab Re. 2000 „Héja”, és 1-1 Bücker Bü. 131 típusú repülőgéppel. A vadász-osztály parancsnoka vitéz nemes zetényi Csukás Kálmán vezérkari őrnagy, a két századparancsnok pedig a „Dongóknál” Szabó Mátyás, a „Pókoknál” pedig Keresztes Béla repülőszázadosok voltak. Az 1/1. század szovjet hadszíntérré vonuló 16 pilótája között ott volt Horthy István tartalékos főhadnagy, Magyarország Kormányzó-helyettese is, aki 25. jubileumi bevetésén 1942. augusztus 20-án életét vesztette. Az Ilovskojében és környékén folytatott tragikus harcokban vesztette életét Csukás alezredes, és többen a szolnoki század főleg földi állományából. A „Dongók”(illetve jogutódai) teljes állományukkal, 1943 szeptember 4-én tértek vissza Szolnokra, ekkor az alegység parancsnoka Újszászy György százados volt.⁸ 1944-ben a szolnoki repülőtéren 8-10 darab Junkers Ju. W34 típusú repülőgéppel, kiképzést folytatott, egy német műszerrepülő-kiképző alakulat (ami a maga nemében egyedülálló volt hazánkban). Ők 1944 tavaszán tovább álltak Szegedre. 1944. április és május

⁴ Király Sándor: Ötven év a Tisza fölött. Szolnok 1986. 12-26. oldal (szolnoki sportrepülésről)

⁵ Dr Iván Dezső: Emlékezzünk Szebeni Antalra. Magyar Szárnyak. 1999/27. szám. 119-122. oldal.

⁶ Borus József: Szolnok a második világháború éveiben. Szolnok város története. Szolnok, 1975. 221. oldal

⁷ - Kováts Lajos: Sólymok, Héjak, Nebulók. Bp. 1990. 50-55. oldal

- Nagyvárad-M Szabó-Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. Bp. 1986. 246-250. oldal.

- Tomor László: Harcok az orosz égen. Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium. 1942. Bp. 84-92. oldal.

⁸ M Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő (1938-45). Bp. 1999. 154-162. oldal

hónapokban Szolnokon egy vitorlázórepülő-tanfolyam is volt. A BFS-230-as vitorlázógépeket, Heinkel He. 111-ek vontatták (hajózásként részese volt Babus János tizedes, ma nyugdíjas főtiszt).⁹

Szolnok 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 szőnyegbombázást, a város és annak környékén lévő célpontok ellen. Több mint 10000 darab, különböző méretű, és rendeltetésű bombát dobtak le. A csapások következtében, több mint kétezer ember vesztette életét, és közel 100 millió pengőnyi kár keletkezett.¹⁰

1/4. Az újrakezdés, a „Killián iskola”, a helyi, katonai repülő hagyományok a helikopterek megjelenésig (1948-1961-ig).

1944. november közepétől (ekkor távozott az 5. Szovjet Légi Hadsereg, 132. csatarepülő ezrede Szolnokról, amelyben két, későbbi űrhajós, Kamanyin ezredes, és Beregovoj százados is szolgált), 1948 szeptember végéig, a szolnoki katonai repülőtéren csak polgári őrség tartózkodott.

1948 nyarán a szolnoki katonai repülőteret a 2. Honvéd Repülőtér Gondnokság képviseltében Gonda István törzsőrmester (később az Országos Légvédelmi Parancsnokság anyagi-technikai főnöke lett, ezredesi rangban) vette át. 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. Ezekben az időkben a laktanya fűtése és az állomány fürdetése a fűtő kutak 30-35 C fokos termálvizével volt megoldva.¹¹

1948. november 15-én, Mátyásföldről, a szolnoki katonai repülőterre települt, a Homér Imre őrnagy, majd 1949.július 15-től a Huba László százados parancsnoksága alatt álló 1. Honvéd Repülő Kiképző Osztály, és az ekkor már a Kiss Zoltán százados vezetése alatt álló I. Honvéd Önálló Ejtőernyős Század, Ezen a napon 22 darab UT-2-es „Galamb”, és 5 Zlin-381 „Fecske” típusú repülőgépet repültek át a szolnoki repülőterre. Egyes források szerint az osztály rendelkezett még néhány Aradó 96A és 96B (Varjú és Holló) típusú géppel is. Állománytábla szerint az osztály szervezete: parancsnokságból, egy hajózáskiképző-századból, műszaki állományból, kiszolgáló, biztosító alegységekből állt. Télire (tárolási gondok miatt) 18 darab UT-2-est átrepültek Miskolcra (az ottani repülőtér hangárjába, amiket 1949 tavaszán, visszarepültek). A 18 gép távollétében a repülések a négy „Galambbal”, és az öt „Fecskevel” folytak.

A repülőoktatókat a magyar királyi Honvéd Légierő tisztjeinek és tiszthelyetteseinek behívásával oldották meg. 1949. március 6-án (az 1849-es szolnoki csata centenáriumi ünnepségének keretében) Szolnok városa csapatzászlót adományozott az 1. Honvéd Repülő Kiképző Osztálynak.

1948-tól jelentek meg és terjedtek el, először a magyar hadsereg felső vezetésében, majd később az alsóbb szinteken (így a szolnoki repülő alakulatnál) is, a szovjet katonai tanácsadók. Ettől kezdve minden intézkedést, utasítást, parancsot, jóváhagyás előtt láttamoztatni kellett, az illetékes szovjet tanácsadóval. Ami kezdetben a nagy tömegű szovjet technika, és a szovjet kiképzési módszerek miatt nem is volt haszontalan, később ez az egész intézmény eltorzult, a valós értékeit, a hatalmi anomáliák váltották fel. A tanácsadók tevékenysége 1956-ig tartott.

A Magyar Kommunista Pártja (MKP) Politikai Bizottságának 1948 tavaszán hozott döntése, kiemelt feladattá tette a hadsereg tiszti 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, ebből 13 a Szovjetunióban működött (ahol ekkor 200 fő tanult). A képzésre vonatkozó utasítást, a repülő szemléltetés 1949 márciusában kapta meg, mely

⁹ Fekete István: A szolnoki ősről, a „Killián” Iskola megalakulásig. Zounek 19. Jász-Nagykunszabolcs Megyei Levéltár kiadványa. 2004. Szolnok. 177. és 179. oldal

¹⁰ Gy. Fekete István: A szövetséges légierő bombázás Szolnokon. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei. (továbbiakban RKK) Bp. 2004. 29-30. oldal. (a témával kapcsolatban bővebb információk itt találhatóak)

¹¹ Iván Dezső: A Magyar Katonai repülés története (1945-1956). Bp. 1999. 33. oldal

szerint, 1952-re 2 vadászpilóta-, egy csatrepülő-, 1 bombázórepülő-hadosztály, továbbá 1 felderítő- és egy szállítóezred alkalmazhatóságát kellett biztosítani.¹²

A Honvéd „Killián György” Repülő Hajózó Tiszti Iskola

1949. október elsején, a Honvéd Repülő Kiképző Osztály törzsállományából, a Kossuth Akadémia végzőseiből, és a kecskeméti repülő kiképző tábor résztvevőiből, megalakult a Honvéd „Killián György” Repülő Hajózó Tiszti Iskola (továbbiakban: Killián iskola). Parancsnoka Huba László őrnagy volt. (A repülőműszaki szakemberek képzését a Honvéd „Vasvári Pál” Repülő Műszaki Szakkiképző Tiszti Iskola végezte, Budaörsön). A Killián iskola első, és nagy számban (mintegy 500 fő) kiképzésre kerülő növendékeinek 80%-a, már az intézménybe kerülés előtt 20-60 óra repült idővel rendelkezett. Ez idő tájt épült fel Szolnokon a központi étkezdé, melynek emeletén kultúrterem volt. 1949-től indult egy nagyszabású felszállópálya építési program, az országban tizenkét beton burkolatú pálya létrehozására került sor (Szolnokon 1951-ben fogtak hozzá, egy észak-déli irányú, 1800 méter hosszú és 75 méter széles felszállópálya és a gurulótak elkészítéséhez).¹³

1949-től, a Killián iskolán, a repülőgép-vezetők kiképzésébe, „tananyagként” épült be, az ejtőernyőzés elmélete, és gyakorlata. Ebben elévülhetetlen érdemeket szerzett Kiss Zoltán százados (csoport parancsnok) és helyettese Magyar Miklós törzsőrmester.

Az iskola kezdeti repülőgép-állománya (összesen 53 darab repülőgép):

2 db Aradó Ar-96 B „Holló” (gyakorló-vadász)

3 db Zlin-381 Bücker Bestman, „Fecske” (kiképzőgép)

23 darab UT-2 „Galamb” (iskola-gép)

13 db Il-10, UII-10 „Párduc”

12 db Jak-9 és Jak-7 „Vércse”, illetve „Liszánka” vadász-repülőgép.¹⁴

(Megjegyzés: A Jak-9-es és az Il-10-es repülőgépek Mátyásföldről, Kecskemétre érkeztek, és csak a vezetőbeosztásban lévő hajózók, és az oktatók és a műszaki állomány átképzése után 1950. július 5-én települtek át Szolnokra.)

1949-ben, a Killián iskola megalakuláskor, 220 növendék vonult be, a kiképző (elméleti) zászlóaljhoz (parancsnoka Kiss Zoltán százados, később Németh Rezső százados). A növendékek alapkiképzésen illetve elméleti felkészítésen vettek részt. Repülést kezdetben, csak az oktatói állomány részére szerveztek. A növendékek gyakorlati repülőgép-kiképzése 1950-ben kezdődött meg.

A 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, szintén a főrepülőtéren, Szolnokon üzemeltek.

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 „Fűrj” 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. A díszelő pilóták közül, három kivételével, mind fiatal ún növendék-oktató volt. A szereplés oly jól sikerült, hogy elnyerték a „Légierő legjobb disz-százada” címet. Június 20.-án, százhusz hajózót avattak tiszte az iskolán. 1951-ben a felszálló-mező építése és az egyre növekvő létszám miatt, az Killián iskola, több repülőtéren folytatott gyakorlati kiképzést. 1951-ben alakult meg, az iskola-ezred, parancsnoka Szabó József százados volt. A főrepülőtér füves részén, a Li-2-es század repült. A „Teve” „tanteremnek” volt berendezve, ami azt jelentette, hogy minden ülés előtt volt egy navigációs eszközöket tartalmazó műszerfal, és így a növendékek kiképzése a „levegőben folyt”. Reggel felszálltak, és amíg az üzemanyag engedte, „folyt az óra”. 1951-ben a Killián iskolán már 740 növendék kiképzése folyt. Április 15.-én, a Killián iskola, a csepeli „Rákosi Mátyás” Művektől

¹² - Mint az előző. 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)

¹³ Fekete István: A szolnoki katonai repülés története. RKK. 2001. Bp 42. oldal

¹⁴ - Szabó, Szani, Zsilák: Felhőlovagok. 16-17 oldal

csapatzászlót kapott. Ettől az évtől kezdve minden repülő-növendéknek két ejtőernyős ugrást kellett végrehajtania 500 méter magasságból, bekötött ugrásformában, amit az ejtőernyős-szolgálat szervezett.¹⁵

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 elhagyta az országot, Ausztriába távoztak. A szökésért (távollétükben) halálra ítélték őket, szüleiket pedig fogházzal és vagyonek Kobzással büntették. A szökés bekövetkezéséért Lantos Mihály alhadnagyot, századmérnököt tették felelőssé („szabályellenes intézkedésével lehetővé tette, hogy a két elkövető egyedül maradjon 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 időben magyar repülőtisztek egy csoportja, Li-2-es géppel, szintén az ország elhagyására készültek, de az állambiztonságiak letartóztatták őket. 1951. március 2-án a honvédelmi miniszter kiadta a „rendcsinálásra” vonatkozó parancsát, ami a légierő majdnem egész vezérkarának leváltását eredményezte.¹⁶ 1951. július elsejével leváltották Huba Lászlót is, és augusztus elseji hatállyal, az iskolaparancsnoki teendőkké Kablay Lajos őrnagyot bízták meg, és előléptették alezredessé.

1952 januárja elkészültek a felszállópálya és a guruló utak betonozásával, és felépült a tiszti klub is. Szolnokon, és Budaörsön (Vasvárin) elkezdtek oktatni a MiG-15-ös repülőgépet.¹⁷

Az 1952-es dísz-szemléltől megjelent a repülőfegyvernemnél a tányérsapkán a „sas”, a sapkaszél pedig, kékszínű lett, a társasági ruhán kék színű hajtóka, a pantallón pedig a kék színű csík „dukált”. Ünnepi alkalomra a repülőgépvezetők dísztört viseltek, amit rövid idő múlva megszüntettek.¹⁸ A „Killián”, iskola-ezredének két századánál (a mezőtúri és a tápiószentmártoni) már csak JAK 18 „Fűrj” típusú repülőgépen folyt a kiképzés, de folyt repülő kiképzés Debrecenben, Nyíregyházán, Berettyóújfalu-Földes repülőtereken is. A bombázó növendékek Budaörsön és Kiskunlacházán voltak. 1952-ben, már több mint 700 növendék felkészítése folyt. A csataezrednél a parancsnoki teendőket Kaszás Imre őrnagy látta el. A bombázó-kiképzést ez az egység végezte. Ezért az II-ek mellé, megkapták a TU-2-es „Túzok”, és Li-2-es típusú gépekkel is. A Vadas Jenő százados vezetése alatt álló vadász ezred, három százada Jak-11 „Ölyv”, Jak-9 „Vércse”, és Jak-7-es „Lizánka” típusú gépekkel repült. Az iskola, szállító repülő százada rendszeresen hajtott végre feladatot a 62. Önálló Ejtőernyős Zászlóalj kiképzése érdekében. Egy ilyen feladat volt, az 1952. október 14-18. között Szabadkígyós és Újkígyós között megrendezett, nagyszabású hadsereg-gyakorlat, ahol 21 db Li-2-es, és 1 db C-47-es szállító-repülőgép vett részt, a tragikus események (többen meghaltak, illetve súlyosan megsebesültek) miatt elhíresült ejtőernyős dobásban.¹⁹

1953 elején, a csatarepülő-ezred a tiszai árvíz miatt áttelepült Kiskunlacházára, ahonnan csak március végén jött vissza. Őszre Tápiószentmártonban elkészültek a barak épületek melyek sokat javítottak az elhelyezési körülményeken. November 6-án, 300 vadász, csata, megfigyelő növendék és törzstiszt kerül avatásra. November 14-én, az iskola vegyes ezrede (II-10, UII-10 és Li-2, Tu-2-es és Polikarpov Po-2-es „Pacsirta” típusú gépekkel), áttelepül Berettyóújfalu - Földesre (ez a repülőtér 1955-ig üzemelt ebben a formában).

Az 1950/53 közötti időszakban a felkészítés intenzív volt, a követelmények tekintetében a mércét magasra állították. A Killián iskola növendékei, évente, több mint 40000 felszállást hajtottak végre és 9500 órát repültek.²⁰

1954 közepén a „Killián” iskola alárendeltségében, megalakításra került Kunmadarason, egy MIG 15 bisz típusú repülőgépekkel felszerelt vadász-kiképző ezred (parancsnok Hagymási Jenő százados).

¹⁵ Mint az előző 30-33. oldal

¹⁶ - Zsák Ferenc: Szökés repülőgéppel. AEROMAGAZIN 2003/6. szám

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

¹⁷ Szabó, Szanyi, Zsilák: Felhőlovagok. 36. oldal

¹⁸ Fekete István: A szolnoki katonai repülés története. A RKK. 2001. 43. oldal

¹⁹ Mint az előző. 43. oldal

²⁰ Szabó, Szanyi, Zsilák: Felhőlovagok. 32. oldal

Állománya 120 vadász, 35 csatás, és 40 szovjetunióban végzett hajózó. (1955 szeptemberében bocsátotta ki a „Killián” iskola, az első MiG-15 típusra kiképzett növendékeket).

1955-ben a csaptoknál megszűntek a csatás, illetve a bombázó alakulatok, a Killián iskolán pedig az ilyen jellegű képzés. A csatárepülő oktatók egy áthelyezték a vadász kiképző-ezredhez, Jak 11-re, illetve a kunmadarasi ezredhez MiG-15-re, oktatóknak. 1955-ben már beiskolázás nem volt a Killián iskolára.

1956 nyarán és őszén volt az utolsó repülőgépvezető illetve megfigyelő tisztek avatása. 1956. augusztus 30.-val, a Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola végérvényesen befejezte működését Budaörsön. Ebben az évben volt egy kezdeményezés arra, hogy a „II. Rákóczi Ferenc” Katonai Középiskola növendékeiből pilótákat toborozzanak. Ennek a csoportnak egy része megmaradt, míg a többiek ősszel „szét-széledtek.

Az ötvenhatos események és a szolnoki katonai repülőtér, repülés

Október 24-én, amikor a tüntető tömeg délután a Helyőrség Komendáns Hivatal elé vonult, (Kablay eligazítása alapján), Bíró Miklós százados fogadta őket. Ugyanezen a napon este, az 1848-as emlékműnél, ahol több száz fő gyűlt össze, szintén a repülőtér-parancsnok utasítására ment ki, nyolc tiszttel, ahol a fellobogózott emlékmű talapzatáról Szabó József őrnagy (kiképzőezred-parancsnoka) szólt a tüntetőkhöz. Másnap a Kossuth téren megrendezett nagygyűlésen Mihály István őrnagy a Killián iskola híradófőnöke jelentette be azt, 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.²¹

A szünni nem akaró szovjet katonai csapatmozgás, és a sok-sok idegen katona látványa, jogos félelmet keltett Szolnokon. Ezért Kablay alezredest, Dancsi József (megyei munkástanács-elnöke) társaságában, felkereste a szovjet helyőrség-parancsnokot, és arra kérték őt, hogy vonja vissza katonáit a laktanyákba, illetve a városon kívüli körletekbe. Ezzel együtt a helyi magyar alakulatok vállalták, hogy fenntartják a rendet a városban, a munkástanács pedig boltokat nyitott a helyi szovjet laktanyákban.²²

Október 29-én, a Killián iskola Li-2-es típusú repülőgéppel, egy 17 fős delegáció utazott Budapestre. A delegációnak nem, de annak egyik tagjának (Bolyáki Jánosnak), sikerült bejutnia az Országházba, és beszélnie Kádár Jánossal. A találkozás végeztével onnan egy olyan írást hozott magával, amelyet Nagy Imre és Kádár János írt alá. Ebben a levélben ők a munka felvételére, az élet normalizálására szólították fel a szolnokiakat.²³

A város lakosságának tájékoztatása céljából gyakran jártak repülőtisztok a megyeszékhely nagyobb (MÁV Járműjavító, Papírgyár, Bútorgyár, Cukorgyár, Gépjavító és így tovább) üzemeibe, a repülőtér fiatal tisztjei pedig szoros kapcsolatot tartottak fenn a helyi egyetemi fiatalsággal.

Az intervenció katonai erők mozgásának felderítése érdekében a Killián iskola repülőgépei folyamatosan hajtatottak végre repülőgépes felderítést. A katonai repülőtérrel több alkalommal is szállítottak Li-2-esek a városból élelmet, Budapest lakosságának.²⁴

Szolnok, abban az időben is jelentős katonaváros volt. Négy alakulat települt a helyőrségben, ezen kívül, több helyen volt a Killián iskolának, alárendelt alakulata (Kunmadaras, Tápiószentmárton és így tovább...), és olyan települések is kértek segítséget, ahol nem volt katonaság. Törökszentmiklós kérésére például, harminc tiszttel, tiszthelyettes érkezett a városba, a hadkiegészítő-parancsnokságra.

November 4-én a szovjet katonai intervenció végrehajtása során, egy esetben és egy alakulatnál (légvédelmi tüzérezred) került sor fegyverhasználatra, ahol két magyar katona vesztette az életét, és többen megsebesültek. A helyőrségben lévő magyar katonai alakulatok lefegyverzése különösebb konfliktus nélkül, de a katonák méltóságát erősen sértő, megalázó módon került végrehajtásra.

²¹ Dr Cseh Géza: Az 1956-os forradalom Szolnok megyébe. Szovjet katonai intervenció. Bp. 1996. 130-132. oldal

²² MN Killián Gy. Repülő Hajózó Tiszti Iskola parancsnokának jelentése 1957. Hadtörténelmi Levéltár 1956-os gyűjtemény 6. oldal, részletesebben 00529. oldal.

²³ Dr Cseh Géza: Az 1956-os forradalom Szolnok megyében. 22. oldal

²⁴ Fekete István: 1956 szolnoki katonai eseményei. 236-238. Zounek 18. szám oldal (részletesebben e műben)

A Szolnokon lévő objektumok őrzését (néhány naptól eltekintve), a magyar katonaság végezte, melynek megszervezése, és végrehajtása szintén a helyőrség-parancsnokság feladata volt. November negyedike utáni 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.

I/5 A „Killián hagyományok” újjáéledése, és „fényvesztése”

Előzmények

1955-ben az ország légtérének biztonságosabb, összehangoltabb védelme érdekében létrehozták az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokságot (OLLP). Ezzel egységes irányítás alá kerültek a vadászrepülő, a légvédelmi tüzér és a rádiótechnikai csapatok. (a repülőfegyvernem pedig elvesztette önállóságát) Megkezdődött a repülő egységek átfegyverzése MiG 15 típusú gépekről, MiG 17 F vadászrepülőgépekre. Később több magyar repülő alegységet szereltek fel MIG 17 PF fedélzeti lokátoros elfogó vadászrepülőgépekkel is. 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.²⁵

1957-ben a légierő 355 darabos repülőgépparkjából feleslegesnek nyilvánítottak 259-et. A felhalmozódott adóság csökkentésére visszaadtak a Szovjetunióknak 93 MiG-15-öt, 11 MiG-15 BISZ-t, 20 MiG-17F-et, 12 MiG-17PF-et (ez utóbbiak később visszakerültek), és 21 UTI MiG-15-öt. A MALÉV 14 darab Li-2-es kapott, az Országos Mentőszolgálat pedig 3 darab Aero-45-öst. A Magyar Honvédelmi Szövetség 2 darab An-2-est, 46 darab Jak-11-es, és a 38 darab Jak-18-as gépek egy részét (a seregben maradó részét megsemmisítették, illetve eladták), valamint Po-2-eseket.²⁶

Az új rendeletetésű „Killián iskola” megszületése.

1961. augusztus elsején megalakult a (most már a repülőgépvezető és a repülőműszaki képzést egyesítő) Killián György Repülő Tiszti Iskola, első parancsnoka Brassói Tivadar őrnagy (aki ezt megelőzően az RKK parancsnoka volt). Az iskola fő profilja az apafokú tiszt és tiszthelyettes képzés volt. Ezen túl foglalkozott még különböző irányultságú, és szintű, magasabb képzettséget biztosító (alhadnagyi, századparancsnoki, repülőparancsnoki, tartalékos tiszti) tanfolyamokkal; a Szovjetunióban a képzésüket befejezett hallgatók, avatásával és a fiatal pilótatisztek utóképzésével, vagyis repültetésükkel is. Az iskola szervezete állt: parancsnokságból, a tanszékekből, a tiszti tagozatból, a tiszthelyettes tagozatból, a tisztos tagozatból és az újonckiképző zászlóaljából, továbbá különböző kiszolgáló alegységekből, és két repülő kiképző századból (egy JAK-18, valamint egy MiG-15-ös). Ez év november 18-án a szolnoki Tiszamenti Vegyiművek csapatzászlót adományozott az iskolának. 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 technikai eszköz települt. A repülőtér alkalmassá vált arra, hogy minden időjárási viszonyok között tudjon repülőgépeket indítani és fogadni. Az iskola 1962 és 1966 ősze között tért át a négyéves (felsőfokú-technikus) tisztképzésre, ezzel polgári végzettséget is adva a végzett hallgatóknak. Ebben az időszakban történt meg az oltatásban az áttérés a MiG-15 típusról a MiG-21-re.

1964-ben, az átszervezés során alakult meg a Killián iskola alárendeltségében, a repülőképző ezred. Megkezdődött a Jak-18-as repülőgépek kivonása is. Az 1964/65 tanévben az oktatók, és a parancsnokok (idehaza elméleti, Csehszlovákiában pedig gyakorlati) átképzést kaptak L-29 „Delfin” repülőgép típusra. A szervezési feladatok befejeztével a repülőezred állományába, egy L-29, és két MiG-15 század tartozott (ez utóbbit a sármelléki és a kecskeméti IV. századok gépeiből töltötték fel). Az ezred feladatául szabták az előképzést a Szovjetunióba kiutazó hallgatók számára L-29 típusal, valamint ugyan ezekkel a gépekkel Országos Légvédelmi Parancsnokság tartalékeként különböző

²⁵ Dr Iván Dezső: A magyar katonai repülés története (1945-56) 148-151. oldal

²⁶ Szepesi József cikke az Aranysas 2003. júniusi száma

feladatok végrehajtását. A MiG-15 típusúval a Szovjetunióból hazatért fiatal repülőtisztok utóképzését. 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.²⁷

1967. augusztus 31.-vel „Killián György” Repülő Műszaki Főiskola megnevezéssel az intézmény, felsőfokú besorolást kapott. Az üzemmérnöki képzés diktálta követelményeknek megfelelően nőtt az oktatás anyagi-technikai bázisa, a „civil” felsőoktatási intézményekkel való együttműködés színvonala, hatékonysága, tartalma, az intézmény magyar repülőársadalmon belüli presztízse.

1968. augusztusában a „Killián iskola”, kiképző ezrede is feladatot kapott a Csehszlovák Szocialista Köztársaság elleni megszállásban. A szolnoki egység 24 darab MiG-15 bisz típusú gépet, a taszári alakulat 3. századának, 12 darab hasonló típusú repülőtechnikája egészítette ki. Feladat a szárazföldi csapatok érdekében végrehajtott harcászati repülőgépes felderítés volt, Komárno-Nové Zámky-Nyitra-Topolcsány-Zvolen-Balaszgyarmat térségében. A szolnokiak augusztus 21-én, 33 bevetést hajtottak végre, ezt követően, egészen szeptember közepéig, földi készütségben voltak.²⁸

1969. január 20. és február 28. között a Killián iskola elméleti felkészítést hajtott végre Mil Mi-8 típusú helikopterre, a 86. Önálló Helikopter Ezred kijelölt műszaki állománya részére. A gyakorlati feladatok végrehajtásra Kecskeméten került sor. Az első „hazai” Mi-8-as 1969. február 4-én itt szállt le Kecskeméten.

1969. augusztus 14-én, az augusztus 20-ai légi-parádéra való felkészülés során Szolnokról, Taszárra települtek át a gépek. Közben Bíró József százados a 903-as oldalszámú MiG-15 bisz típusú repülőgéppel, útvonaláról letérve, az olaszországi Udinébe repült. A gépet az olaszok később visszaadták.²⁹ Bíró József eseményével azonos időben forgatták Szolnokon, az „Őrjárat az Égen” című, hazai repülő film jeleneteit Szolnokon (az „ügy” miatt, le is kellett állniuk 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 szereplők között pedig olyan ismert színészek voltak, mint Avar István, Zenthe Ferenc, Till Attila, Huszti Péter, Bálint András, Koltai Róbert és még mások.³⁰

1970 márciusában egy másíkgép is engedély nélkül hagyta el az országot. Zoboki Gyula főhadnagy a 907-es oldalszámú MiG-15-össel Risanóban szállt le. Az olaszok ezt a gépet is visszaadták. Ez év, május 12-én Fodor Ferenc főhadnagyot, a 682-es oldalszámú MiG-15 bisz típusú repülőgéppel, készülségből „emelték”. Ennek során erős zivatarvegyenységbe került, és lezuhant. Szolnokon, a Tiszaliget bejáratánál lévő köztéri szobor figuráját, sokak véleménye szerint róla mintázták.³¹

A szolnoki repülő egység, 1971. november 15-vel, átalakult 101. Önálló Felderítő-repülő Ezredé (MN 1929) és az Országos Légvédelmi Parancsnokság alárendeltségébe került. A Killián Főiskolát pedig a Kiképzési Csoportfőnökséghez utalták. Ezzel a szolnoki katonai repülés eseményei a helyi repülőezred tevékenységéhez kötődtek. A „Killián” iskola ezt követően, mint kiképzési „háttér” intézmény szerepel. Az intézmény 1961 és 1972 között, közel 2000 szakembert bocsátott ki a repülőcsapatokhoz. A szolnoki ezred 1973-ban a CSRP alárendeltségébe került.

1974. július 28-án a katonai repülőtér adott otthont a XII. Ejtőernyős Világbajnokságnak, 1978-ban pedig Szolnokon rendezték meg a „Baráti Hadseregek Ejtőernyős Bajnokságát”³²

A nyolcvanas években a repülőgépvezető utánpótlás biztosításának egyik, jól bevált módja volt az Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSz), és a HM közös szervezésében, nyaranta, Békéscsabán, motoros gépekkel végrehajtott repülőtábor. A növendékek, a kiképzés befejeztével az egyedülrepülésig jutottak el. Ebből a munkából „Killián iskola” és a repülőezred is kivette a részét.

²⁷ Felhőlovagok. 41-43. oldal

²⁸ Kenyeres Dénes: Ikarosz nyomdokain. MH Tájékoztatási és Médiaközpont. Bp. 1998. 50. oldal.

²⁹ Zsák Ferenc: Szökés repülőgéppel. AEROMAGAZIN 2003/6. szám 70-72. oldal

³⁰ - Vincze Mária: Volt egyszer egy... Őrjárat az Égen. TOP GUN 1998/11. szám

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

³¹ Simon László: Zöldarany. TOP GUN. 1993/8. szám (a szerző megjegyzésével)

³² Fekete István: Fekete István: A szolnoki katonai repülés története. RKK. 2001. 45. oldal

II. A SZOLNOKI, KATONAI, HELIKOPTEREZÉS

II/1. A hazai katonai forgószárnyas repülés rövid története (1956-1984).

A hazai katonai helikopterrepülés 1956-ban az ún. Mil Mi-4 korszakkal kezdődött.³³ Ezt a fajta repülőeszközt elsősorban a szárazföldi haderő igényelte. 1955 tavaszán egy átvevő bizottság indult Lvovba, ahol 4 darab helikopterből választották ki azt a két üzemképes gépet (gyári száma: 1027 és 1028), amelyet 1955. június 20-án át is repültek Lvovból, Ferihegyre, ahol a 16. Önálló Vegyes Repülőszázad állományaiba kerültek. Mivel nem volt önként jelentkező pilóta a típusra, ezért B Varga Sándor őrnagy 8 fő hajóztót és megfelelő létszámú műszaki állományt parancsban jelölt ki. 1955. november elsején, az első repülési napon, azonban csak négy hajózó (Kaszás Imre őrnagy, Hável Pál főhadnagy, Vass Rudolf főhadnagy, és Varga László főhadnagy) kezdte meg szovjet oktatók közreműködésével a típusátképzést.

Az 1956-os forradalmi események után, 1957. április 11-én Budaörsről, több más repülőtechnika mellett, a két Mi-4-est is átrepülték, Kecskemétre, ahol a Szeidl József százados parancsnoksága alatt április 15-i hatállyal megalakult 86. Vegyes Repülő Századhoz kerültek. A helikopterek nem túl hosszú ideig maradtak a század állományaiba, mivel a 27-es oldalszámú helikopter 1957. 10. 28-án, a 28-as pedig 1958. 02. 14-én megsemmisült. A személyzetből Teleki Béla őrmester az első, Péter József százados a második repülőeseményénél vesztette életét. 1958-ban érkezett egy harmadik Mi-4-es is, de mivel ezzel senki sem akart repülni, ezért az állóhelyen „porosodott”. Míg nem 1963-ban a sorsa „megpecsételődött”, a lengyelekkel elcserélték egy merevszárnyú gépre. Ez az oka annak, hogy a Szolnoki Repülőmúzeumban, egy „eredeti színre átfestett, és oldalszámmal ellátott” az akkori NDK-ból érkezett Mi-4-es láthatunk.³⁴

Néhány évnyi szünet után 1960-ban, döntés született a Mil Mi-1 típusú futárhelikopterek hazai rendszerbe állítására.³⁵ 1960. november 15-én a 86. Vegyes Repülőszázad szervezetében két helikopter rajt szerveztek Kecskeméten, ebből a típusból. A parancsnokkal együtt 15 hajózó (zömmel letiltott vadászpilóták) alkották ennek a két rajnak az állományát. 1961-ben a 86. Vegyes Repülőszázadot, osztállyá szervezték át, az előbbi két helikopter raj helyett egy futárhelikopter századot hoztak létre, parancsnoka Pávics János százados lett. Az alegységből, négy helikopter oktató 1961 áprilisában kiutazott lengyelországi Swidnikbe, típus-átképzésre. A többiek felkészítését idehaza hajtották végre. 1961 július-augusztus hónapban, ládákbán, 2 kétkormányos, és 4 egykormányos Mi-1-es érkezett Kecskemétre. A Közel egy éves előkészítés után 1961 szeptemberében idehaza is elkezdődtek a kiképző repülések, amelyek 1962 tavaszán fejeződtek be. 1961 nyarán újabb pilóták érkeztek a századhoz. Az évek folyamán összesen 21 Mi-1U és 4 darab Mi-1UM típusú helikopter érkezett be, ebből egy UM szenvedett katasztrófát. 1961 és 1971 között hazánkban ezzel a típussal, 45102 felszállást 18632 repült órát hajtottak végre. 1968-ban 8 darab Mi-1M vett részt a Csehszlovák Szocialista Köztársaság elleni katonai invázióban, futárfeladattal. 1968. október 01-én, Kecskeméten megalakult az MN 86. Önálló Helikopterezred (MN 6690).

1969/70-ben jelentős esemény történt a magyar helikopterezés életében, a 86. Önálló Helikopterezred, Kapás Mihály alezredes vezetésével áttelepült az újonnan elkészült Szentkirályszabadja repülőtérre, és megkezdte a most már mindentekintetben önálló tevékenységét.

³³ A Mi-4-es szovjet helikopter 1951-re készült el, első repülése 1952 májusában volt, és 1953-ban állították szolgálatba. 4500 darabot gyártottak belőle (ebből 1000 darabot Kínában). Típusváltozatai Mi-4P (személyváltozat), Mi-4S (teherváltozat).

³⁴ - Simon László: Az MN szállítórepülő alakulatainak története. TOP GUN 1996/12. szám
- Brandt Gyula: A 87. Bakony Harcihelikopter Ezred (1958-2004.) 54-55. oldal
- A repülőmúzeum Mi-4-esére vonatkozó adatok a szerző megjegyzése.

³⁵ A Mi-1-es futárhelikopter tervezése 1947-ben kezdődött, 1948-ban repülték be, 1950-ben kapta meg a gép a sorozatgyártásra az engedélyt. Az MN-ben 1961-83 között a 21 darab Mi-1M és 4 darab Mi-MU típus volt rendszerben. A szovjetek a típus gyártásjogát átadták a lengyeleknek.

A MI-1-es mellett, „vegyszermentesítési” feladatok végrehajtásra rendszeresítették a Magyar Néphadseregben a Kamov Ka-26 típusú könnyűhelikoptert.³⁶ A kijelölt hajózó és műszaki állomány 1970-ben, a Szovjetunióban kapta meg ezen a típuson az átképzést. A megrendelt 22 darab Ka-26-ost 1971 márciusig, szovjethajózóik repülték át Szentkirályszabadjára. Az első hazai kiképzési repülésre 1971. április 17-én került sor.

1971. december 1-vel Szentkirályszabadja repülőtérén, megalakult, a Mi-8-as és Li-2-es „Teve” repülőtechnika bázisán az MN 87. Közepes Szállítóhelikopter Ezred, parancsnoka Kapás Mihály őrnagy, valamint a Mi-1-es, és Ka-26-os típusokból álló, MN 88. Önálló Könnyűhelikopter Osztály (MN 1957) parancsnoka Gonda Sándor alezredes. 1973. január elsejével, létre jött a Csapatrepülő Parancsnokság (CSRP, MN 8300), parancsnoka Szabó Lajos ezredes. A március elsejével, a helikopter alakulatok is a CSRP alárendeltségébe kerültek.

1974. április 18. szintén egy újabb fontos dátum a hazai helikopterezés történetében, az MN 88. Önálló Könnyűhelikopter Osztály Börgönd repülőtérre települ. 1982. szeptember elsejével, ez az osztály megszűnt, és bázisán létre jött az MN 90. Vezetésbiztosító és Futárhelikopter Ezred, Börgöndön.³⁷

1971. december 1-én (megalakuláskor), a 87. Közepes Szállítóhelikopter Ezred Mi-8-as közepes helikopterrel, és Li-2-es szállító-repülőgéppel rendelkezett. 1972 őszén az egységnek 28 darab Mi-8-as közepes helikoptere volt. 1969-ben kezdődött meg a „Killián Főiskolán” az intézményesített helikoptervezető képzés (1 évig Szolnokon, 2 évig Frunzéban tanultak a hallgatók). Az első „Killiánról” kibocsátott csoport, 1972-ben érkezett a szentkirályi ezredhez, majd ezt követően 1977-ig évente 20-25 fő hajózóval gyarapodott az egység létszáma. 1986-tól a helikoptervezetők gyakorlati képzését (Szovjetunió helyett), a (1984-ben megalakított) 89. Vegyes Szállítórepülő Ezred vette át. 1975-ben már 43 darab Mi-8-as volt az egységénél.

1978-ban (egy újabb fontos dátum), megjelent a Mi-24-es harci helikopter a 89-es ezrednél. A hajózó és műszaki állomány Mi-24-re történő felkészítése a Szovjetunióban, Frunzéban került sorra. Az első 4 darab Mi-24-es, 1978 augusztus 24-én érkezett meg Szentkirályszabadjára. A következő években 28 darab Mi-24D és 10 Mi-24V azaz összesen 38 darab harci-helikopter érkezett az alakulathoz. Az 1981/82-es időszak, az ezred történetének legsomorúbb, leggyászosabb időszaka volt. Ebben az időszakban (1981. május 4. és 1982. december 6. között), 12 hajózó beosztású személy vesztette életét repülés, illetve ejtőernyős feladat végrehajtása közben.³⁸

1984. április 1-el, Szolnokon, a „MÁTRA IV.” szervezési intézkedés eredményeképpen, létre jött a 87. Közepes Szállítóhelikopter Ezred két Mi-8-as századából, valamint a szentkirályon települt 89. Önálló Szállítórepülő Századból (MN 1936), a 89. Vegyes Szállítórepülő Ezred (MN 1936). Ugyan ezzel a kelezéssel alakult meg a 87-es ezred bázisán, a 87. Harci-helikopter Ezred, „szentkirályon”.

Az 1966 és 1987 között végrehajtott haderőfejlesztés hatására, a CSRP állományába 140 darab, különböző típusú, illetve rendeltetésű helikopter került. Ebben a két évtizedben (a kezdeti idegenkedés után) a forgószárnyas repülés a hadsereg fontos, és hasznos repülő-nemévé vált.³⁹

II/2. A 89. Vegyes Szállítórepülő Ezred (MN 1936)

1984. május elsején, Szolnokon megalakult a 89. Vegyes Szállítórepülő Ezred (MN 1936), első parancsnoka: Holler János ezredes volt. Az alakulat vezető beosztású személyei a következők voltak: Békési József őrnagy, Tóth Károly őrnagy, Oroszi Antal alezredes, Csankó Miklós alezredes, Olasz Zoltán mérnök őrnagy, Huszti József őrnagy, december elsejétől Fekete István őrnagy.

Végreható alegységek: szállítórepülő század (Antonov, An-26) Bakó István alezredes; szállítóhelikopter század (Mil, Mi-8T) Mihály Mihály százados; kiképző század (Mi-8T) Deák Imre őrnagy; különleges század (Mi-8P, Mi-9) Anka József százados. 1986-ban Holler János ezredes

³⁶ A Ka-26-os könnyű helikopter első repülésére 1965-ben került sor. A 2 db dugattyúmotoros hajtómű közös koaxiális tengelyű két darab fő rotort hajt. 1994-ig 850 darabot gyártottak le belőle. Szerkezeti kialakításánál fogva többféle feladatra is átalakítható. 22 darab érkezett az MN-be.

³⁷ Brandt Gyula: A 87. Bakony Harcihelikopter Ezred (1958-2004.) 16-24. oldal

³⁸ Brandt Gyula: A 87. Bakony Harcihelikopter Ezred (1958-2004.) 18-24. oldal. (Mi-1-es, Ka-26 adatok szintén ebből az anyagból lettek kigyűjtve.)

³⁹ Mint az előző. 21. oldal

nyugdíjba vonul, őt a parancsnoki poszton Békési József alezredes (később ezredes) követte, ekkor került parancsnok-helyettesi beosztásba Bakó István és Hamar Károly alezredes.⁴⁰

1986. szeptember 1-vel beindult, a komplex (az elméleti és gyakorlati felkészítést egyaránt magába foglaló) hazai helikoptervezető-képzés. A „Killián György” Repülőműszaki Főiskolán már korábban is folyó elméleti képzést, az ezred, Freytag Béla őrnagy vezette kiképzőhelikopter-százada tette teljessé a gyakorlati felkészítéssel.⁴¹

A helikopterekben rejlő lehetőségeket, a Dunán inneni térségben is gyorsan felfedezte a „civil szféra” is. Ennek hatására került sor 1987-ben, a hódmezővásárhelyi kórház tetejére a klímaberendezés felhelyezésére, 1988-ban pedig, a Gyöngyös - Visonta mellett lévő „Gagarin” Hőerőmű hangtompítójának beillesztésére. Még ebben az évben egy nagy szakmai felkészültséget, „precíziós munkát” igénylő feladat végrehajtásra került sor. A jászkarajenői templom tornyán a vihar által megrongálta a keresztet, egy Mi-8T típusú helikopter leemelte, majd pedig az újat, egy kis átmérőjű nyílásba történő beillesztéssel, a helyére illesztette. 1988-ban, Csór (Ötfa) térségében, az ezred szállítóhelikopter százada a szárazföldi csapatokkal együttműködve harcászati gyakorlatot hajtott végre. 1984-88 között az alakulat folyamatosan hajtotta végre a „Csepreg” feladatot Mi-8-as gépekkel (kis-sebességű határsértő gépek elfogása határvédelmi készülségből).⁴²

1989. december 27-én 13 órás felszállással, két An-26-os gép (az első személyzet: Czako László és 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 gyógyszer, kötszert, élelmiszert szállított a forradalom hevében égő Bukarestbe, ahol hálával, és meleg szeretettel fogadták a magyar segítséget. A gépek 28-án hajnalra, utasokkal a fedélzeten (diplomatak és hozzátartozók) visszaérkeztek Szolnokra. Mivel a román légtér zárva volt, ezért a feladatnak meg volt a maga kockázata, de a személyzet átértézte a segítség fontosságát.⁴³

A rendszerváltást követően lehetővé vált, hogy a hagyományok ápolásának jegyében a katonai alakulatok (a nem sokat mondó MN szám helyett), nevet válasszanak maguknak. Ezzel a lehetőséggel élve, a település gazdag repülési múltja, valamint az egységnek otthont nyújtó város iránti tisztelettől, az egység, 1990. áprilisban, fel vette a „Szolnok” nevet. Ettől fogva az egység megnevezése: Magyar Honvédség 89. „Szolnok” Vegyes Szállítórepülő Ezred lett. Rövidesen elkészültek az egység, majd pedig a századok címerai is. 1990-ben újabb változás a vezetésben, parancsnok helyettesi beosztásba került Járomi Barnabás, és Czikora Gyula alezredes.⁴⁴

Az 1991. március 15-én, Szolnok város polgármestere, csapatzászlót adományozott az egységnek. Augusztus 16-20. között, két Mi-8P (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 Parancsoksága (SZCSP) alárendeltségébe került. A CSRP-vel egyidőben, felszámolták a 90. Vezetésbiztosító és Futárhelikopter Ezred is, Börgöndön. A harci technika (Mi-2), és egyéb eszközök, valamint személyi állomány egy része, Szolnokra került, a Kamov Ka-26 típusú helikoptereit kivonták a rendszerből.⁴⁵

II/3. A 89. „SZOLNOK” Vegyes Szállítórepülő DANDÁR

1991 végén az alakulatnak végre kellett hajtania a dandárrá történő átszervezés feladatait. Az új szervezet végrehajtó alegységei: szállítórepülő század (An-26) Csuka László őrnagy; szállítóhelikopter század (Mi-8T és Mi-8P) Mihály Mihály őrnagy; kiképző helikopter század (Mi-8T) Freytag Béla őrnagy; 1. könnyűhelikopter század (Mi-2) Zubik Pál őrnagy; 2. könnyűhelikopter század (Mi-2) Szappanos József százados.⁴⁶

⁴⁰ Fekete István: Felhőlovagok. Évfordulós kiadvány. 2000. Szolnok. 15. oldal

⁴¹ Mint az előző. 16. oldal

⁴² Mint az előző. 16. oldal.

⁴³ Simon Béla: Repülőink Romániában. Néplap 1989. december 29-i száma.

⁴⁴ Fekete István: Égi fuvarosok. 17. oldal

⁴⁵ Mint az előző. 17. oldal.

⁴⁶ A Magyar Légierő. TOP GUN 2001/6. száma

1992. május 29.-én a szandaszöllösi sportrepülőtéren, meglehetősen mostoha, zivataros időjárási viszonyok között került sor arra a gyakorlatra, ahol a dandár, a légmozgékonyságú alegységek kirakását, „tűztámogatását”, és külső függesztményként, lőszer utanszállítást hajtott végre. A deszant alegységeket a levegőből vadászás-repülőgépek „oltalmazták”. A gyakorlatot megtekintette Göncz Árpád, a Magyar Köztársaság elnöke is. Egy másik, ilyen nagy nyilvánosság előtt végrehajtott, eseményre 1992. június hónapban Tatárszentgyörgyön került sor. Itt mindent, amit-csak a légi-mozgékonyságú alegységek alkalmazásra során alkalmazásra kerülhetett, azt itt bemutattak. Szakmai szempontból érdekes, és egyedülálló epizódja volt a gyakorlatnak, a helikopterekből, repülés közben, lövészkatonák által, kézi fegyverekkel földi célokra végrehajtott lögyakorlat.⁴⁷

1993. őszén, a dandár, a hazai hajózóképzés céljára, Mi-2-es helikoptereket adott át a Szolnoki Repülőtisztai Főiskolának. 1994 tavaszára a főiskola Jakovlev Jak-52-es, L-39-es „Albatrosz” típusú repülőgépekkel, és Mi-2-es helikopterekkel felszerelt repülőalegységekkel elkezdte, a nagy várakozásokkal kísért hazai pilótaképzést. E munka meghatározó vezető személyiségei voltak: Vass József, Pintér Sándor, Freytag Béla, Czikora Gyula alezredek, és Szappanos József őrnagy.⁴⁸

1993. június 04. és 16. között Várpalota (Bakonylenti) térségében a dandár Mi-8T típusú helikopterekkel, és egy darab An-26 szállító-repülőgéppel, egy olyan gyakorlaton vett részt, amely szintén a légi-mozgékonyságú alegység harci alkalmazására irányult. Ennek az eseménynek a záró mozzanatát megtekintették a hazánkban állomásozó külföldi katonai attasék is. A dandárnál szintén beindult és intenzív ütemben folyt a NATO csatlakozás elősegítését célzó, Partnerség a Békéért program (angol rövidítéssel PFP). A dandár vezető-beosztású tisztekkel, és helikopterekkel részt vett 1995-ben a Balatonkenesén megrendezett Cooperative Light PFP törzsvezetési gyakorlaton.⁴⁹

1994-től, minden évben megrendezték az Ezred Napját (849-es szolnoki csatára emlékezve)⁵⁰

1995. december 16.-tól a dandár, az SZCSP-től, a 2. Honi Légvédelmi Hadtest alárendeltségébe került. Szeptember 5-7. között, az alakulat másod ízben is eredményesen hajtotta végre II. János-Pál pápa légi szállítását. A bonyolult meteorológiai viszonyok ellenére, a két személyzet (Börcsök Dezső ezredes, és Szilágyi Pál őrnagy gépparancsnokok) a feladatot sikeresen oldotta meg.⁵¹

1996. júliusában, az egység kijelölt erőinek és eszközeinek részvételével, és az alakulat bázisán végrehatásra került a „*Cooperative Chance '96*” NATO / PFP *Katasztrófaelhárítási és Kutató-mentő gyakorlat*. Ezen a gyakorlaton a többnemzetiségű repülőerők együttműködésének megtervezésére, felderítési, mentési, különböző típusú szállítási és légtér-biztosítási feladatok megszervezésére és végrehajtására került sor. Ez a gyakorlat volt az első, amely egy, nem NATO-tagország területén rendeztek meg. Az eseményen 14 ország működött közre. A magyarokon kívül, 12 nemzeti légierő repülőeszközökkel (10 szállító-repülőgéppel, 14 helikopterrel, és néhány vadász és egyéb rendeltetésű géppel) is részt vett. A külföldiek létszáma 500, a magyaroké 600-fő volt. A zárónapon, 1996. július 26-án, a szolnoki katonai repülőtéren, az állami, politikai, társadalmi élet meghívott vezetői, a NATO-országok magas rangú katonatisztjei, és a katonai attasék mellett, a gyakorlatot megtekinthette a lakosság is. Az érdekes, és tartalmas bemutatót széleskörű sajtó nyilvánosság is kísérte. Ezért ez az esemény jó népszerűsítése volt a katonai repülésnek, a helikopterezésnek, és Szolnok városának is.⁵²

Még ebben az évben, a katonai oktatási intézmények jogállásban beállott változások következtében a dandár átvette a helyőrség- és laktanya-parancsnoki feladatokat a főiskolától. Szeptember és október hónapokban, a főiskola átadta a dandárnak a Jak-52-es repülőgépeket, és visszaadta a Mi-2-es helikopterek is. Ezzel „egy szűk kétévnyi” fellángolás után, úgy tűnik, hogy végérvényesen kialudtak a hazai hajózóképzés lángjai. A dandár szervezete pedig, egy Mi-2-es helikopter-, és egy kiképző repülőszázaddal (Jak-52-es) bővült. Az utóbbi parancsnoka Czikora Gyula alezredes lett.⁵³

⁴⁷ Fekete István: Égi fuvarosok. 18. oldal

⁴⁸ Mint az előző. 18-19. oldal.

⁴⁹ Mint az előző. 19. oldal.

⁵⁰ Fekete István: Égi fuvarosok. 19. oldal

⁵¹ Mint az előző. 20. oldal

⁵² Törös István: Cooperative Chance '96. TOP GUN 1996/7. száma.

⁵³ Fekete István: Égi fuvarosok. 20-21. oldal.

II/4. A 89. „SZOLNOK” Vegyes Szállítórepülő Ezred (avagy ismét egységként).

1997. szeptember elsejével a dandárt „visszaszervezték” ezreddé. Kezdetét vette a Varsói Szerződés időszakában meghonosodott elvek, előírások, és szabályok leépítése, helyükre a NATO koncepciók, előírások, és az ezt követő gyakorlat került. Az egység vezetői lettek: parancsnok (megbízás alapján) Járomi Barnabás alezredes, parancsnok-helyettes Czikora Gyula alezredes, törzsfőnök Anka József alezredes, logisztikai-főnök Kövér Béla mérnök őrnagy, hadművelési és kiképzési osztályvezető Orosz Zoltán alezredes. A végrehajtó alegységek: szállító helikopter század (Mi-8T/P), Varga Csaba alezredes; szállítórepülő század (An-26), Nagy József őrnagy; könnyű helikopter század (Mi-2), Nagy János alezredes; és a kiképző repülő század (Jak-52), Doma Sándor alezredes. 1998.-elején Járomi Barnabás alezredes parancsnoki kinevezésével, és ezredesi előléptetésével, „véglegesítve lett” az egység vezetése.⁵⁴

Az 1999-es esztendő legjelentősebb eseménye a koszovói-válság, és a hozzá kapcsolódó háború volt. Az ezred helikopterei ekkor az ország déli részén, harcckészültségi és határőrizeti feladatokat láttak el.⁵⁵

2000-ben Ágasegyháza térségében pusztító tűznél eredményesen kerültek alkalmazásra, a Svájcól kapott 2500 és 1000 literes „BAMBI-BUCKET” típusú tűzoltótartályok-, és az alkalmazást „előíró” módszerek. A tűz oltása során 74 felszállást hajtott végre a helikopterek, és 148 köbméter vizet szórtak ki. A tűzoltásban szerzett tapasztalatok felhívták a figyelmet ezeknek az eszközöknek a hasznosságára, és arra, hogy többre lenne szükség belőlük.⁵⁶ Ebben az évben sikerült begyakorolni a repülőgépekbe és helikopterekbe beépített különböző berendezések (pld GPS) alkalmazását. 2000 októberében kivonták a Mi-2-es helikoptereket a rendszerből, a Jak-52-eseknek pedig lejárt az üzemidejük, ezért szükségessé vált a nagyjavításuk. Három el is készült, de a repülőgép típus repülését (szeptembertől) ideiglenesen leállították.⁵⁷ Ebben az évben 3 rendkívüli repülőesemény és 168 repülőesemény veszélyes helyzet fordult elő az alakulatnál, ami a repülésbiztonságára irányuló munka erősítésére hívta fel a figyelmet. Az alakulat egyre nagyobb gondjává vált a repülőgépek, helikopterek évek óta egyre súlyosabbá váló alkatrész hiánya. 2000. szeptember 26-tól, hónapokon át, okozott gondot az egység vezetőinek például a Mi-8P típusú helikopterek hiánya (az üzemképes egyetlen darab madárral ütközött és javítása igencsak elhúzódott). A „fontos” személyek szállítását ezért, úgynevezett „szőrpárnás” (kényelmesebbé tett) Mi-8T-vel, lehetett megoldani. Ebben az évben az ezredet bolgár, japán, olasz, osztrák, lengyel, ukrán és német delegációk keresték fel.⁵⁸

2001-ben az alakulat részt vett a Kecskeméten megrendezett fegyvernemi napon. A nyár folyamán, az MH 93. „Vitéz Hány László” Vegyes Repülő Osztály beépült a szolnoki alakulat szervezetébe. Az egység 1984. május 1-től, 2001 augusztusáig, összesen 100 000 órát repült, katasztrófától mentesen. Ennek apropóján, augusztus 15-re (Nagyboldogasszony Napjára) egy An-26-os, és egy Mi-8-as gép jubileumi festést (nemzeti szín, 100000-es felírat) kapott.⁵⁹ Szeptember 10-21-e között Bulgáriában 2 darab Mi-8-as helikopter vett részt a Cooperative Key (nemzetközi kutató-mentő gyakorlaton). Októberben az ezred, a Pipis hegyi (Gyöngyös mellett) sportrepülőtéren kutató-mentő gyakorlatot szervezett és hajtott végre. Ezen részt vett, a Légierő Parancsnokság, és a 87. Bakony Harci Helikopter Ezred kijelölt állomány is.⁶⁰ 2001-ben 104 repülőesemény veszélyes helyzet fordult elő az alakulatnál, ami 30-al kevesebb volt, mint az előző évi.⁶¹

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. Ezek feladatát, részben, az újonnan létrehozott repülőter-zászlóalj vette át. Megtörtént a Jak-52-es típuson az oktatói

⁵⁴ Mint az előző. 22. oldal.

⁵⁵ Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

⁵⁶ - Mint az előző.

- Egység levéltári adatok. Valamint TOP GUN 1996/8. szám.

⁵⁷ Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember.

⁵⁸ - Az alakulat levéltára, éves parancsnoki értékelése.

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

⁵⁹ - Mint az előző. - Valamint egység levéltári adatok.

⁶⁰ Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

⁶¹ Az ezred hivatalos okmányiból származó adatok.

szakszolgálati engedélyek megszerzése illetve érvényességük megújítása, felkészült a század a repülőgépezető-jelöltek képzésére. 2002-ben a dunai árvízvédelmi munkálatokban való kiemelkedő munkáért az alakulat a főváros főpolgármesterétől megkapta a „Budapestért” érdemérmét. A Hortobágyi Nemzeti park területén, a több hektáron égő aljnövényzet oltásában a „BAMBI-BUCKET” tűzoltó-tartályokkal szorgoskodtak a Mi-8-as helikopterek. Október 1-én, az An-26-os század, átalakult, és rendeződött a Jak-52-es kiképző repülőszázad helyzete is. Az „Ancsák” a délszláv területre irányuló szállítási feladatokat (85-öt) hajtottak végre. Az ezred képviseltette magát a Cooperative Key, Lángoló Hegy, Hungarian Response, Szablya 2002 gyakorlatokon.⁶² A 2002-es esztendőben a repülőműszaki állomány a repülési napokra 6 darab Mi-8-ast, 2 An-26-ost, és 2-3 Jak-52-es repülőeszközt tudtak biztosítani. Ezt a „szolgáltatást” az ezred közel 140 hajzója, illetve a „külső” szervek pilótái vették igénybe.⁶³

2003 februárja zord telet hozott, hóval, hóviharakkal, „kemény mínuszokkal”. Ebben az időszakban 2 darab Mi-8-as helikopter vett részt Miskolc környékén a katasztrófavédelmi tennivalók végrehajtásában. Március 6, és 27. között, a Felső-Tisza vidékén árvízvédelmi feladatokat hajtottak végre a helikopterek. Nyíregyháza repülőtérrel üzemelve repültek ki a Túron, és a Tiszán bekövetkezett gátszakadások következtében kialakult veszélyhelyzetek felszámolásához. Május 6-án a romániai Bacauban felújított és háromtollú légsavarral ellátott Jak-52-esek megérkeztek Szolnokra. 2003. május 17-én a Légierő Parancsnokság, a szolnoki ezrednél rendezte meg a „65 éves a Légierő” ünnepi rendezvényt. A megemlékezést, technikai és repülőbemutató követte. Az eseményen több százan (köztük a légierő nyugdíjasai) vettek részt. Az ezred június 14, és 28 között részt vevője volt a „Cooperative Exercise Best Effort” nevű gyakorlatnak ((An-26-al). Június 24 és 26 között rendezték meg a „Lángoló Domb” fedőnevű kutató-mentő gyakorlatot, ahol román katonai megfigyelők is részt vettek. Július 24 és augusztus 6 között a „Lendülő Kard 2003” gyakorlaton az alakulat 2 darab Mi-8-as helikoptere „dolgozott”. 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 farokrésze megsérült, a gépet, a helyben történt javítás után, haza repülték. Szeptember 22 és 27 között egy újabb kutató-mentő 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-os Kecskeméten ellátták ASZO-2V infracsapdával. A tapasztalatok alapján a második gépet (603-ast), már egy módosított berendezéssel szerelték fel. A későbbiek során (a nagyjavítások alkalmával), minden „Ancsát” elláttak ilyen berendezésekkel. 2003-ban 3 darab An-26-os és 6 Jak-52-es repülőgép repült ki nagyjavításra Kijevbe illetve Bacauba, kettő An-26-os érkezett vissza Szolnokra.⁶⁴ Ebben az évben, az ezred közel 140 hajzó beosztású személyéből, 130 rendelkezett osztályos fokozattal. Nagy „házi-feladat” volt ebben az évben még, a sorállomány, szerződéses katonákkal történő kiváltása.⁶⁵

2003. november 13-án súlyos tragédia érte az alakulatot. Kiképzési repülés végrehajtása közben, földnek csapódott a 08-as oldalszámú Jak-52 típusú repülőgép. A gép személyzete, Lanecker József ezredes, és Szász Gábor őrnagy életét veszítette. Ezzel egy példa nélkül álló sorozat szakadt meg. Az ezred megalakulása óta, több mint 100000 órát repült le katasztrófa, súlyos sérüléssel járó baleset nélkül. Lanecker József ezredes, a Honvédelmi Minisztérium Hadművelési Csoportfőnökségének fegyvernemi osztályának helyettes vezetője volt, Szász Gábor őrnagy pedig a szolnoki repülőezred, Jak-52-es századának kiképzési tisztje. Emléküket a repülőtársadalom kegyelettel megőrzi.⁶⁶

2003. december 5-én, elkészült az alakulattól Járomi Barnabás ezredes (parancsnok), a HM közigazgatási államtitkárának parancsa alapján a HM Légügyi Hivatal igazgatójává neveztek ki. A parancsnoki feladatok ellátásával Orosz Zoltán alezredest bízták meg.⁶⁷

2004. március 9-én egy An-26-ost kapott az ezred, a Kijevben, szinte 100%-os nagyjavításon átesett 110-es oldalszámú repülőgépet. Május elsején az Európai Unióhoz történő csatlakozással

⁶² Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

⁶³ Az ezred hivatalos dokumentumai alapján.

⁶⁴ Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

⁶⁵ Az ezred hivatalos dokumentumaiból.

⁶⁶ Törös István: Az égi kötelék. Aranysas. 2003/12. decemberi száma.

⁶⁷ - Új Néplap november 15-i száma.

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

kapcsolatos ünnepségek során az ezred An-26-osát, két L-39 „Albatrosz” kísérte, egy Jak-52-es és két Mi-8-asból álló „trojka” pedig kötelékben „húzott el” az Országház előtt, a Duna felett. Május 12-én az a nagyon egyedi eset fordult elő, hogy mind az 5 darab An-26-os Szolnokon volt, ezért ötös kötelékben országjáró útvonalrepülést terveztek, ennek során minden hazai katonai repülőteret „meglátogattak”.⁶⁸

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. Parancsnokává Orosz Zoltán ezredest nevezték ki. Az új egység harci technikáját a Mi-8 és Mi-17 szállítóhelikopterek, valamint a Mi-24D/V/P harci helikopterek alkotják. Szolnokról átkerült Kecskemétre az An-26-os, és a Jak-52-es repülőszázad (ez utóbbi, jelenleg, a szolnoki repülőtérről üzemel).⁶⁹

A katonai repülés, a repülőezred történetéhez ma már szervesen hozzá tartozik a *Repülőgép, és a Repüléstörténeti Múzeum, mint a katonai repülő- hagyományok ápolásának országos szintű intézménye*. 2005. május 27-én, a Repülőtechnikai Múzeum mellett felavatásra kerül, a Magyar Repülés Hőseinek Emlékműve és Emlékparkja.

Az ezred 2003/04-ben, a stratégiai felülvizsgálat során kedvező elbírálást kapott. Ezzel lehetőséget kapott arra, hogy „tovább éljen és alkosson”, és mindent megtegyen azért, hogy a magyar katonai helikopterezés történetét, újabb értékes eredményekkel, fejezetekkel gyarapítsa.

Megjegyzés: Az előadáshoz fényképek, vázlatok, külön CD-n.

⁶⁸ Dr Toperczer István: Harminc éve szolgálatban. AERO MAGAZIN 2004/szeptember

⁶⁹ Mint az előző.