

IV. XX. SZÁZADI HADTÖRTÉNET

Horváth Attila

HORVÁTH ATTILA

HÁROM EPIZÓD A HAJDÚSÁGI LÉGTÉRBE ZAJLÓ LÉGIHÁBORÚBÓL

Az évek múlásával egyre jobban felmerül az olvasói igény, miszerint a második világháború történetírását a tények vezéreljék, és határolódjon el a valótlanságok papírra vetésétől. Szerencsés módon elmondható, hogy a külföldi kutatási források kibővülésével, és az ott feltárt eredmények közreadásával egyre nagyobb figyelem összpontosul Hajdú-Bihar megye második világháborús légi eseményeinek irányában. Ezek közül természetesen a Debrecen elleni amerikai légitámadások vannak leginkább reflektorfényben, azonban számos olyan eset is történt megyénkben, amely jóval kisebb publicitást kap vagy a téma feltárásának hiánya miatt egyáltalán nincs róla ismeretünk. Ezekből az eseményekből kerül terítékre három epizód, egyenként amerikai, német és egykori szovjet források felhasználásával.

1. Hogyan érte Kabát légitámadás 1944. VIII. 28-án

Az 1944 tavaszától meginduló magyarországi légiháborúban – az 1938-as országhatárokat figyelembe véve – az ország 3122 településéből 1024-et ért légitámadás. A tényleges célpontok mellett nagy számban jelen vannak ebben a számban azok a kisebb települések, amelyek nem szerepeltek feladatként a bombázópilóták számára, hanem az úgynevezett kényszervetéseknél estek áldozatul.

Kényszervetést a bombázó repülőgépek pilótái akkor alkalmaztak, amikor valamilyen külső okból fakadóan – műszaki hiba, ellenséges elhárító tevékenység, emberi tényező stb. –, a bombázógép képtelen volt bombateherrel együtt a viszonylagos biztonságot jelentő repülőkötelékben maradni. Ilyenkor, hogy könnyítsenek a repülőgép terheltségén, a bombák egy részétől vagy egészétől a személyzet megszabadult, és célzás nélkül kioldotta a repülőgépből. Amennyiben ezt a bombavetést a légénység nem hajtotta végre, abban az esetben a bombázógép nagyon könnyen a jóval gyorsabb ellenséges vadászrepülő predájává válhatott.

A magányosan repülő bombázók ugyanis a füрге vadászgépekkel szemben nem tudták magukat kellő hatékonysággal megvédeni. A hatásos tűzrendszert csak a kötelékben repülő bombázógépek tudták kialakítani úgy, hogy fedélzeti fegyvereikkel magukat, és a kötelék többi tagját is védelmezték.

A Kabát ért bombázás eklatáns iskolapéldája a bombázórepülők által végrehajtott kényszervetésnek. A tragédiába torkolló esemény előtt pontosan egy héttel a hajdúböszörményi csordalegelőn kialakított repülőtér kapott légitámadást az amerikai 15. légihadsereg 304. bombázó ezredétől. Egy héttel később, 1944. VIII. 28-án a 15. légihadsereg mintegy 560 nehézbombázója P-38 „*Lightning*” és P-51 „*Mustang*” vadászgépek fedezete mellett ausztriai, magyarországi és olaszországi célpontokat támadott. Az 5. bombázó ezred B-17-es bombázógépei a felső-ausztriai Moosbierbaum olajfinomítóját és vegyi üzemét támadták. A hadsereg B-24-es bombázóval felszerelt ezredei Olaszországban Zambana, Avisio és Ora célpontjait, Magyarországon Szöny olajfinomítóját, Szajol vasúti hídját, és – ami esetünkben a legfontosabb – Miskolc vasútállomását bombázták.¹

A Miskolc elleni légitámadás kivitelezését a 47. bombázó ezred négy bombázó osztályának – 98., 376., 449. és 450. –, 111 darab B-24 „*Liberator*” bombázója kapta feladatul. Támogatásukra a fekete bőrű pilótákból álló 332. vadászrepülő osztály 48 darab P-51 „*Mustang*” vadászgépét jelölték ki. A kötelékben két veteránnak számító alakulat szerepelt. Egyik közülük, a 98. bombázó osztály Lecce repülőteréről szállt fel, ám a gyülekezési léghajót elhagyva 27 darab B-24-eséből kettő visszafordult. Az egyik gépen a pilóta lett rosszul, míg a másikon a gyújtás rakoncátlanodott. A továbbrepülő 25 gépet Kenneth M. Farnsworth őrnagy kötelékparancsnok vezette tovább az osztály 290. bevetésére.²

A B-24-es bombázók összesen 229 darab 500 fontos rombolóbombát – 57,25 short ton, 52 metrikus tonna –, vittek magukkal.³ A másik tapasztalt csoport a 376. bombázórepülő osztály volt, mely augusztus 28-ig 319. bevetést teljesített. Az osztály San Pancrazio repülőteréről felszálló 28 darab „*Liberator*” bombázója közül egy sem tért vissza idő előtt a támaszpontra, így valamennyi B-24-es problémamentesen folytathatta útját Miskolc felé. Két csoportból álló alakzatának első részét Donald A. Robinson őrnagy és Wilbur W. Cloud hadnagy vezette, míg a második rész vezérbombázójának pilótája James B. Turner hadnagy volt.

¹ KEVIN MAHONEY 2013: 219.

² 98th Bomb Group Operations Formation August 28., 1944. Megjegyzés: Másolata a szerző birtokában

³ DAVID HURST 1990: 39. Megjegyzés: Az amerikai légierő által általánosan használt 500 fontos rombolóbomba metrikus tömege 227 kilogramm volt



1. kép A 376. bombázó osztály 41-29425 gyári számú, „Liberandos Boomerang” becenevű bombázója, amelyet a Miskolc elleni bevetésen Arthur W. Johnson főhadnagy vezetett. A Liberator a háború alatt 132 bevetést teljesített ⁴

A Liberatorok bombaterében 278 darab 500 fontos rombolóbomba volt felerősítve – 69,5 short ton, 63 metrikus tonna. ⁵ A harmadik csoport, a 449. bombázó osztály a Taranto melletti Grottaglie repülőtrén állomásozott. Az osztály 123. bevetésére 28 darab B-24-est készítettek elő. A belső bombakamrákba gépenként tíz darab 500 fontos – összesen 280 darab, 70 short ton, 63,5 metrikus tonna –, rombolóbombát erősítettek fel. A „Liberatorok” reggel 6 óra 53 perc és 7 óra 48 perc között szálltak fel, majd Manduria fölött rendeződtek kötelékbe 6000 láb (1800 méter) magasságban. A 449. bombázórepülő osztállyal egy kötelékben elhelyezkedő 450. bombázó osztály Manduria repülőteréről szállt fel 130. bevetésére 7 óra és 7 óra 16 perc között. 28 darab B-24-es bombázójából egy fordult vissza, az együtt maradó 27 repülőgép folytatta az útját az aznapra kijelölt célpont irányába.

A teljes, négy bombázó osztályt magába foglaló csoportosítás immáron 108 bombázója San Vito dei Normanni érintésével átrepült az Adriai tenger fölött egészen Dubrovnik városáig (42°31' É – 18°23' K). Az útvonal következő pontja a szerbiai Bácspalánka települése volt (45°15' É – 19°23' K), majd továbbrepültek Orosháza felé (46°34' É – 20°40' K). Útközben 9 óra 10 perckor megérkeztek az oltalmazást nyújtó vadászgépek is. A 449. bombázó

⁴ <http://www.armyaircorps-376bg.com> A letöltés ideje: 2018. X. 16.

⁵ JAMES W. WALKER 1994: 506.



2. kép A 450. bombázórepülő osztály 720. századának 42-78237 gyártási számú B-24 „Liberator” bombázója. Ezt a gépet Kenneth Booth hadnagy vezette a miskolci bevetésen ⁶

osztály 25 darab „Mustang” szoros kíséretét kapta meg. Az úgynevezett indítási pont – amely a célpontra történő rárepülés utolsó fordulópontja volt – egy tó, volt a Tisza mellett (47°48' É – 21°03' K), amit 10 óra 25 perckor értek el. ⁷

A bombázók itt ráálltak a 329°-os kurzusra, hogy elérjék 11 órakor Miskolc város pályaudvarát, eközben a 449. osztály egy bombázója műszaki meghibásodás miatt megszakította a bevetést és visszafordult Olaszország felé. A 449. bombázó osztály célpont fölé érő 27 bombázója 270 darab, összesen 67,5 short ton – 61 metrikus tonna –, tömegű bombát vetett Miskolc város pályaudvarára 21000-22000 láb (6400-6700 méter) magasságból. A 450. bombázórepülő osztály 27 „Liberatora” közül 25 dobott 59,25 short ton – 237 darab 500 fontos bomba, 54 metrikus tonna össztömegben – bombát a célra, míg a 98. és 376. bombázórepülő osztályok valamennyi gépe sikeresen oldotta terhét a város vasútállomása fölött. A kijelölt célpontra a négy bombázó osztályt magában foglaló kötelék összesen 104 bombázója oldotta

⁶ www.450thbg.com A letöltés ideje: 2018. X. 16.

⁷ Megjegyzés: A jelentésben szereplő tó hitelt érdemlően nem azonosítható be, vélhetően a Tisza egyik holtágát azonosították tévesen tónak, és jelölték ki navigációs pontként

ki bombáit. Miskolc légtéréből jobbra kiforduló „*Liberatorok*” rövidesen elérték Taktaharkány fordulópontot (48°07' É – 21°03' K), majd újra irányba vették Bácspalánka városát, és korábbi útirányukkal szemberepülve megkezdték visszatérésüket a támaszpont felé.⁸

A célpont fölött két „*Liberator*” nem oldott bombát, és mindkét gép 450. bombázó osztályba tartozott. Az egyik bombázó teljes 10 darabos – 2,5 short ton, 9 metrikus tonna –, bombaterhét késve oldotta ki, mert ismeretlen hiba folytán a kioldásra utasító rádiójelet késve vették.⁹ A másik B-24-es bombázón súlyos műszaki probléma adódott: A bombák nem oldódtak ki a bombaszekrényből, hiába nyomta meg a bombázótiszt az oldást vezérlő gombot. Mivel a hiba megoldására tett erőfeszítések nem vezettek azonnali eredményre, így a repülőgép bombaoldás nélkül fordult ki a kötelékkel együtt a célpont fölé, és folytatta az útját a támaszpont felé.

Tizenöt percen keresztül folyt a munka a fedélzeten, míg végül a bombázó célzás nélküli kényszervetéssel oldotta ki az odavezető úton korábban már élesített kilenc darab – 2,25 short ton, 2 metrikus tonna –, 500 fontos rombolóbombáját. A terhétől megszabadult *Liberator* így újra fel tudta venni társai repülési sebességét, és vissza tudott térni a bombázó osztály kötelékébe.

Kaba község tragédiája itt fonódik össze a bombázókötelék átrepülésével. A kioldott bombák ugyanis a település belterületén csapódtak be, és mivel élesítve voltak, ezért a bombák rendeltetésszerűen fel is robbantak. A kilenc darab bomba közül hét a Baross – Báthory – Széchenyi és Jókai utcák által határolt területen belül csapódott be, további kettő a Baross utca északi felének házaira esett.

Bár az átvonuló gépek miatt a légiriadót elrendelték a karcagi riasztási körzetben, azonban a lakosság számára csak hevenyészett óvóhelyek álltak rendelkezésre, amik vajmi kevés védelmet biztosítottak az ott meghúzódóknak.¹⁰ A Széchenyi utca közepén álló Ujj Gyula portáján a becsapódó bomba – 3. ábrán 7-es számmal jelölve –, betemette az udvaron ázott, mindössze térdig érő árokban lévő embereket. A bombák becsapódása után csak három óra elteltével találták meg az első holttestet. A községi orvos vizsgálata alapján megbizonyosodott róla, hogy a fellelt nyolc áldozat halálát fulladás okozta. Megdöbbentő, hogy az áldozatok többsége gyermek vagy fiatalkorú volt.

⁸ 449th Bomb Group Special Narrative Report August 29., 1944. Másolata a szerző birtokában

⁹ 450th Bomb Group Special Narrative Report August 29., 1944. Másolata a szerző birtokában

¹⁰ DEDE KÁLMÁN 2001: 25.



3. kép A Baross – Báthory – Széchenyi és Jókai utcák által határolt terület. Piros körökkel jelölt helyeken csapódtak be a „Liberator” bombái északról déli irányba haladva ¹¹

¹¹ Kép forrása: <https://www.google.hu/maps/place/Kaba> A letöltés ideje: 2018: X. 16. Megjegyzés: Dede Kálmán saját kézzel készített rajza alapján szerkesztett vázlat

Az utca túloldalán lévő Szabó József háza két egymás mellé hulló bombától kapott telitalálatot – 3. ábrán 8-9-es számmal jelölve. Ott szerencsére a család nem a házban keresett magának menedéket, így karcolás nélkül élték túl az eseményt, házuk azonban teljesen romba dőlt. Két-két bomba hullott Bagi Balázs és Bör Mihály telkére – 3. ábrán 1-2-es, illetve 4-5-ös számmal jelölve –, utóbbi helyen az egyik becsapódás az ólakat érte, a család egyetlen malaca a romok alatt rekedt. Az elpusztultnak gondolt jószágot azonban sikerült épségben kimenteni. Farkas Márton udvarára szintén hullott egy bomba – 3. ábrán 3-as számmal jelölve). Szerencsés véletlen, hogy ezeken a helyeken az anyagi káron kívül emberéletet nem követeltek a robbanások.¹² Az áldozatokat a légitámadás után két nappal temették el a nyugati temetőben. A térségben felállított német 18. „*Horst Wessel*” SS önkéntes páncélgránátos hadosztály egyik községben elszállásolt alakulatából kikülönítettek egy díszszakaszt.¹³ A szakasz részvételével a temetés immáron katonai tiszteletadás mellett történt meg.

A halálos áldozatok névsora:

Név	Életkor	Lakhely	Halotti anyakönyvi szám
Kovács Gyuláné (született: Ujj Ilona)	20 éves	Kaba 520.	78/1944
Kovács Gyula	18 hónapos	Kaba 520.	79/1944
Boda Erzsébet	18 éves	Kaba 608.	80/1944
Boda Zsófia	3 éves	Kaba 608.	81/1944
Gyenge Ilona	17 éves	Kaba 623.	82/1944
özv. Bagi Balázsné (született: Kovács Róza)	70 éves	Kaba 523.	83/1944
Ilyés Piroska	7 éves	Kaba 521.	84/1944
Ilyés Julianna	5 éves	Kaba 521.	85/1944

¹² DEDE KÁLMÁN 2001: 29-30.

¹³ KOVÁCS ZOLTÁN ANDRÁS – SZÁMVÉBER NORBERT 2001: 325.

2. A nem várt vendégek... Német légitámadás a debreceni repülőtér ellen 1944. X. 27-én

Debrecen elését követően a szovjet csapatok berendezkedésének egyik fontos részét képezte, hogy a repülőtér létesítményeit minél hamarabb használhatóvá tegyék.¹⁴ Mivel maga a repülőtér kellően nagy volt ahhoz, hogy jelentős mennyiségű repülőgépet fogadhasson és szolgálhasson ki, ezért habozás nélkül munkához kellett látniuk. A kiürítést végrehajtó német műszaki csapatok szakszerűen végrehajtott rombolása azonban olyan jól sikerült, hogy csak a repülőtér birtokba vételétől számított negyedik napon október 23-án települhetett az első szovjet repülőalakulat – az 5. csatarepülő hadtest, 331. vadászrepülő hadosztály 513. vadászrepülő ezrede Jakov Mironovics Pozdnyjakov őrnagy parancsnoksága alatt –, a debreceni reptérre.¹⁵

Két napra rá újabb alakulata érkezett a hadtestnek, ez pedig a 264. csatarepülő hadosztály 451. csatarepülő ezrede volt, Nyikolaj Martinovics Koszevics őrnagy parancsnok vezetésével amely Iljuszin IL-2 típusú csatarepülőgépekkel volt felszerelve.¹⁶ Szintén ezekben a napokban szálltak le a repülőtérre a 312. éjszakai bombázórepülő hadosztály 930. bombázórepülő ezredének első gépei is. Ez az alakulat a „Varrógép” becenévvel illetett, kétfedelű Polikarpov PO-2 repülőgépekkel rendelkezett parancsnoka pedig Alekszandr Ivanovics Csernoburov őrnagy volt.

Ezeknek az alakulatoknak is – akárcsak a szovjet 5. légihadsereg jelentős részének –, legfontosabb feladata az alföldi páncéloscsata ezen időszakában a Plijev lovas-gépesített csoport Nyíregyháza irányába történő előretörésének levegőből történő támogatása volt. Amikor a Plijev-csoport három hadtestének Nyíregyházán történő bekerítése bekövetkezett, onnantól kezdve a védelmi harcok segítése volt a cél. A szovjet seregtestek 1944. X. 26-tól maradványainak kitörésekor azok levegőből történő oltalmazása volt a repülőalakulatok legfontosabb

¹⁴ Megjegyzés: A város elérének dátumára a történetírás 1944. X. 19-ét „szentesítette” de a város északi részén lévő Nyulas városrészt majd csak egy nappal később, október 20-án foglalta el a vörös hadsereg

¹⁵ Megjegyzés: Az 5. csatarepülő hadtest rövid összesítő jelentése szerint a Jakovlev JAK-1-es repülőgépekkel Nagyváradról érkező repülőalakulat 1944. XI. 5-ig volt Debrecenben. Forrás: 331. vadászrepülő hadosztály napijelentései: Архив ЦАМО, Фонд 20292., Опись 1., Дело 6. és Rövid jelentés az 5. csatarepülő hadtest harctevékenységről 1944. november: Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 37., Документ 84. Állományába 1944. XI. 1-én 31 darab bevethető és 4 darab javítás alatt álló Jakovlev JAK-1 és JAK-9 típusú vadászrepülőgép tartozott. A hajózó állomány 33 főt számlált. Forrás: 5. csatarepülő hadtest napijelentései 1944. november: Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 26.

¹⁶ Megjegyzés: Az ezred a Nagyszeben és Brassó között félúton lévő Alsóárpás repülőteréről érkezett. Forrás: Rövid jelentés az 5. csatarepülő hadtest harctevékenységről 1944. november: Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 37. Állományába 1944. XI. 1-én 13 darab bevethető és 10 darab javítás alatt álló Iljuszin IL-2 típusú csatarepülőgép tartozott. A hajózó állomány 27 főt számlált. Forrás: 5. csatarepülő hadtest napijelentései 1944. november: Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 26.

feladata. Ezekben a napokban az éjszakai bombázórepülő ezredek is kivették a részüket a harcokból, hiszen utánpótlást dobtak a városban rekedt szovjet csapatoknak, sőt Plijev altábornagyot is ilyen repülőgéppel mentették ki a bekerített Nyíregyházáról. A mozgalmas napok után következett el október 27-ének borús reggele, amikor is nem várt dolog történt.

Aznap reggel a német 52. vadászrepülő ezred II. osztályának parancsnoki utasítása szerint 1944. X. 27-én a reggeli órákban az osztály repülőgépeinek rendhagyó feladatot kellett végrehajtaniuk: alacsony támadás a debreceni repülőtér ellen. Egy ilyen akció kivitelezése nem kis kockázatot rejtett magában. A problémát nem a távolság okozta, hiszen az osztály taktakenézi repülőtérétől Debrecen nem egészen 70 kilométeres távolságban volt, sokkal inkább az ellenséges légvédelem találatától kellett a legjobban tartaniuk. Amennyiben telitalálat érte a támadó gépek hűtőrendszerét vagy olajtartályát, akkor a szovjetek által elfoglalt területen végrehajtott kényszerleszállás nem sok jóval kecsegtetett. A Bf-109-es egyébként is érzékenyen reagált a kenőanyag rendszerét ért sérülésekre.

Nem akármilyen csapat gyűlt össze a légitámadás végrehajtására: Gerhard Barkhorn¹⁷ őrnagy osztályparancsnok, három századparancsnok: Heinrich Sturm¹⁸ és Erich Hartmann¹⁹ százados, Helmut Lipfert²⁰ főhadnagy, veterán ászpilóták, mint Peter Düttmann²¹ és Heinz Ewald²² hadnagy valamint más raj- és géppár parancsnokok. A csoport tagjai együtt több mint 900 légi győzelmet arattak már. A pilóták elbúcsúztak egymástól, hiszen nem tudhatták, hogy ezen a könnyen végzetesnek bizonyuló bevetésen kit ér utol a halál. Lipfert főhadnagy rajparancsnokával, Bruno Steins Oberfähnrich-el²³ együtt indult el a gépekhez. A borult időjárás ideális volt a tervezett alacsony támadáshoz.

¹⁷ Megjegyzés: Gerhard Barkhorn őrnagy (1919. III. 20. – 1983. I. 8.) az 52. vadászrepülő ezred II. osztályának parancsnoka volt. 1945-ig összesen 301 légi győzelmet aratott. A háború után az újjáalakuló Luftwaffe tábornoka lett. Feleségével együtt autóbalesetben halt meg

¹⁸ Megjegyzés: Heinrich Sturm százados (1920. VI. 12. – 1944. XII. 22.) az 52. vadászrepülő ezred 5. századának volt a parancsnoka. A háború során 111 légi győzelmet szerzett, utolsó kettőt halála napján. Csór repülőtéréről végrehajtott felszállás közben balesetet szenvedett és meghalt

¹⁹ Megjegyzés: Erich Hartmann százados (1922. IV. 19. – 1993. IX. 20.) az 52. vadászrepülő ezred 4. századát vezette. Összesen 352. légi győzelmet aratott, amivel a történelem legeredményesebb vadászpilótája lett. Hadifogságból hazatérve az új német légierő tisztje lett

²⁰ Megjegyzés: Helmut Lipfert főhadnagy (1916. VIII. 6. – 1990. VIII. 10.) volt a 6. század parancsnoka. 203 légi győzelmet szerzett a háború során. 1945 után iskolai tanítónak dolgozott, és megjelent memoárkötetet is.

²¹ Megjegyzés: Peter Düttmann hadnagy (1923. V. 23. – 2001. I. 9.) az 5. század rajparancsnoka volt. 1943-ban csatlakozott az 52. vadászrepülő ezred kötelékéhez, és a háború két éve alatt 152 légi győzelmet aratott

²² Megjegyzés: Heinz Ewald hadnagy (1922. IX. 1. – 2002. III. 14.) szintén az 5. század rajparancsnokaként szolgált. A háború végéig 395 bevetést teljesített és 84 légi győzelmet ért el

²³ Megjegyzés: A Luftwaffénél használt rendfokozatnak magyar megfelelője nincs. Steins nem élte meg a háború végét. 1945. I. 22-én Vereb légterében szovjet vadászgépekkel vívott légi harcban elesett



4. kép Heinz Ewald hadnagy, Helmut Lipfert százados és Peter Düttmann hadnagy 1945 áprilisában, ekkor már egy ausztriai repülőtéren ²⁴

A felszállást követően kötelékbe rendeződtek a „*Messzerek*” majd 2500 méteres magasságban délkelet felé fordultak, és a felhők aljához lapulva repültek tovább. Barkhorn őrnagy kis idő múlva észrevette Debrecen körvonalait, és az osztályparancsnok megtörve a rádiócsendet azonnal szoros köteléktartást rendelt el és kiadta az utasítást: „*Támadunk!*” Már a repülőtér közelében jártak, amikor egy szovjet összekötő repülőgép jelent meg előttük. Bár könnyű célpontot jelentett volna, az ellenséges géppel nem foglalkoztak, hanem folytatták a rárepülést a repülőtér irányába. Néhány másodperc múlva el is érték annak légtérét, és azonnal elszabadult a pokol.

A repülőtéren állomásozó szovjet repülőket teljes meglepetésként érte az alacsony támadás. Még arra sem volt idejük, hogy készenlétben tartott, és azonnal bevethető gépeikbe a pilóták beugorjanak, és megpróbáljanak szembeszállni a németekkel. Lipfert főhadnagy a talajtól öt méteres magasságban célba vett egy JAK vadászipülőgépet, és mintegy 100 méte-

²⁴ Kép forrása: Magánarchívum

res távolságból tüzet nyitott. A szovjet gép törzsén találatokat ért el, de jobban nem sikerült megfigyelni a lövések eredményét, mert Lipfert már át is repült a földön álló gép fölött. Fordulót követően Lipfert visszatekintett, és ekkor látta, hogy a szovjet vadász már lángokban állt. A repülőtér másik vége felé haladva már a hangárok fölött járt, amikor magához tért a repülőtér légvédelme. Megjelentek körülötte a géppuskák nyomjelző lövedékeinek csíkjai.

Lipfert még egy JAK vadászt gyújtott fel, és sorozatot adott le az egyik hangárépületre, majd a repülőtér végénél nagy ívű fordulót végrehajtva következett a második rácsapás. A német gépek minél alacsonyabbra húzódva próbáltak kis célt mutatni a légvédelem számára, amely kezdte magát elég jól belőni. Egy perc alatt végigszágulhattak újra a repülőtér fölött folyamatosan tüzelve, majd a repülőtértől biztonságos távolságra újra kötelékbe rendeződve a németek visszaindultak Taktakenézre. Több rácsapást azért nem hajtottak végre, mert az rájuk nézve már biztosan veszteséget jelentett volna. A kötelékből visszapillantva Lipfert mintegy 12 égő szovjet gépet számolt meg. Hazatérést követően meglepő volt, hogy semmifajta veszteséget nem szenvedtek, sőt a légvédelem részéről is csak néhány jelentéktelen találatot kaptak a „Messzerek.”²⁵

A repülőtéren állomásozó 331. vadászrepülő hadosztály jelentése szerint reggel 6 óra 30 perckor – a jelentések minden esetben moszkvai időt használtak, a szerint 8 óra 30 perckor történt a légitámadás –, nyolc darab Bf-109-es és hat darab FW-190-es ellenséges repülőgép alacsonytámadást hajtott végre a debreceni repülőtér ellen. A támadás eredményeképpen három darab kétfedelű PO-2 éjszakai bombázógép a 930. éjszakai bombázórepülő ezred és az önálló 18. repülőezred – aminek parancsnoka Borisz Leonyidovics Meszton alezredes volt –, állományából, valamint egy JAK-1 típusú repülőgép a 331. vadászrepülő hadosztály 513. vadászrepülő ezredéből elégett. Megrongálódott további két IL-2-es csatarepülőgép a 451. csatarepülő ezredből és hét PO-2 éjszakai bombázógép. Súlyos volt a személyi veszteség is. Négy fő elesett, 25 fő megsebesült, a sérültek közül négy fő az 513. vadászrepülő ezredhez tartozott.²⁶

A repülőtéren állomásozó vadászrepülő pilóták közül Alekszandr Pavlovics Kutazov alhadnagy a támadás következtében olyan súlyosan megsebesült, hogy másnap az egyik debreceni hadikórházban belehalt sebesülésébe. A szintén Debrecenbe települt 5. csatarepülő

²⁵ HELMUT LIPFERT 1973: 186-187.

²⁶ A 331. vadászrepülő hadosztály napijelentésének 1944. X. 27-i bejegyzése: Архив ЦАМО, Фонд 20292., Опись 1., Дело 6.

hadtest törzsének jelentése több repülőgép – hat darab Bf-109 és tíz darab FW-190 –, alacsonyítamadásáról szól. ²⁷ Nem áll rendelkezésre forrás arról, hogy a szovjetek által megfigyelt FW-190-es típusú repülőgépek tévesen azonosított Bf-109-esek voltak-e. Ha valóban voltak 190-esek a levegőben, akkor valószínűsíthető, hogy a német 2. vagy 10. csatarepülő ezred három-három osztályának kötelékébe tartozó FW-190-es csatarepülők is csatlakoztak a bevetéshez.

A katonai vonatkozásain túl az eseménynek a helyi lakosságot érintő tragikus vonzata is volt. A repülőteret birtokba vevő szovjet repülőalakulatok szerették volna a megrongált kifutópályát és hangárépületeket helyreállítani, ám ahhoz nem rendelkeztek elegendő munkaerővel. Ebből következett, hogy a helyreállítási munkálatokra a város szovjet katonai parancsnokának segítségét vették igénybe. A városparancsnokság a legegyszerűbb eszközhöz folyamodott: A város lakosságából szedett össze mintegy 3000 embert, és azokat vezényelte ki munkára. ²⁸ Ennek az embertömegnek a nyakába zúdultak a német gépek. A katonai veszteségeken felül további 14 romeltakarításon részt vevő magyar polgári személy vesztette életét, sokan megsebesültek.

A Klinika különböző osztályain napokkal később is halt meg több olyan polgári személy, akik ezekben a napokban sérültek meg, de azt eddig nem sikerült hitelt érdemlően bizonyítani, hogy ezek a személyek a német légitámadás sérültjei voltak-e. A repülőtérről kiözönlő emberek pánikba esve rohantak a Mikepércsi úton a város irányába magukkal vonszolva a sérülteket, remélve, hogy meg tudják oldani azok orvosi ellátását. A halálos áldozatok nagyobbik részét a Köztemető XV/3-as táblájának – napjainkban a bombázottak sírkertjeként ismert –, utolsó soraiban helyezték örök nyugalomra. Ezen parcellán kívül a temető más tábláiban temettek el további öt hősi halottat.

²⁷ Az 5. csatarepülő hadtest napijelentésének 1944. X. 27-i bejegyzése: Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 37.

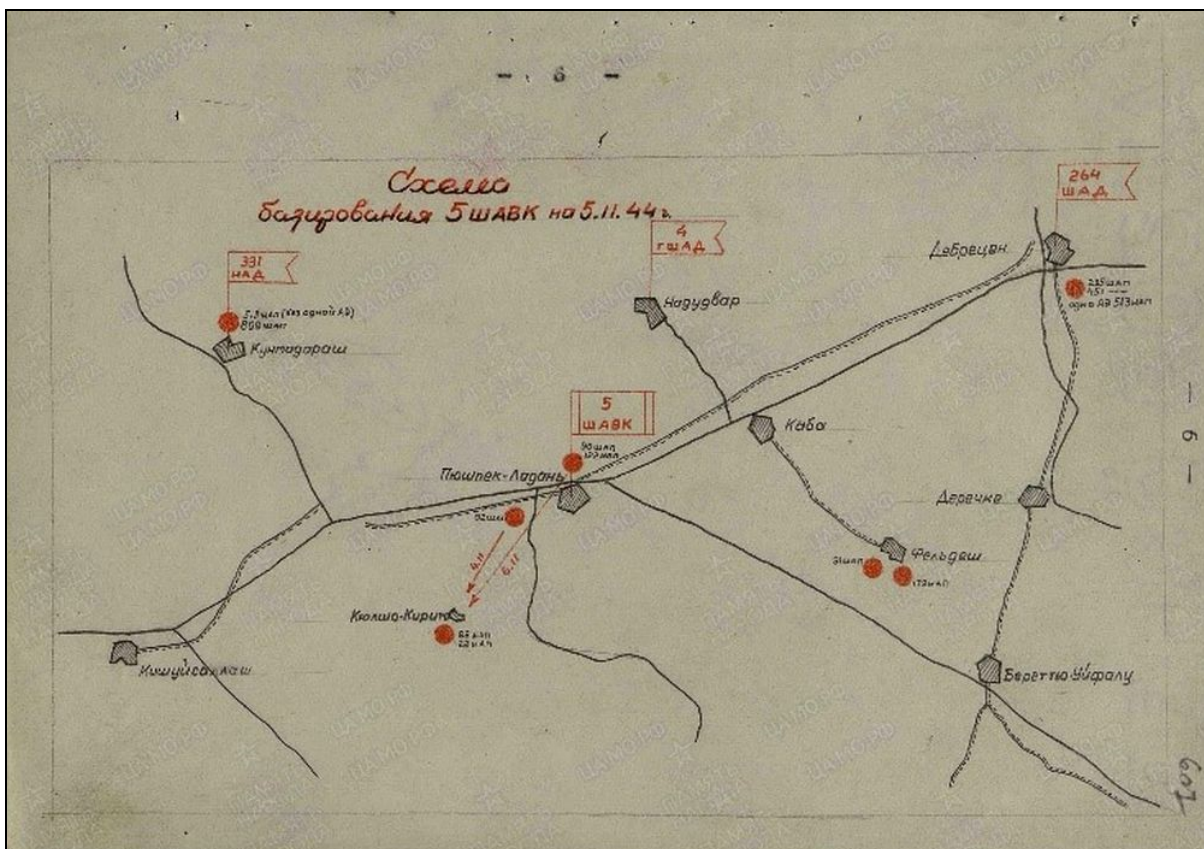
²⁸ DEBRECENI KÉPES KALENDÁRIUM 1946: 69.

Az 1944. X. 27-i légitámadás polgári áldozatainak névsora:

Név	Életkor	Lakhely	Halotti anyakönyvi szám	sírhely a Köztemetőben
Balogh János	34 éves	Lórántffy utca 40.	2710/1944	-
Barabán Ilona	körülbelül 40 éves	-	-	XV/3. tábla 14. sor 32. sír
Barta Gáborné (született: Rigó Margit)	44 éves	Kakas utca 2.	2423/1944	XV/3. tábla 14. sor 33. sír
Láposy András	54 éves	Kossuth utca 11.	2905/1944	XI. Liget 13. sír
Lénárt Róza	25 éves	Méliusz tér 10.	82/1944	XV/3. tábla 14. sor 40. sír
Nemes Alajos	60 éves	Piac utca 38.	160/1945	XV/3. tábla 14. sor 37. sír
Papp József	25 éves	Csap utca 38.	2880/1944	XV/3. tábla 15. sor 23. sír
Rákosi András	-	-	-	XV/3. tábla 14. sor 31. sír
Sebeszta László	49 éves	-	2740/1944	XV/3. tábla 14. sor 38. sír
Sipos Mihály	31 éves	Csapó utca 4.	1336/1945	XI. Liget 20. sír
Soós Adél	46 éves	Arany János utca 10.	2850/1944	XV/3. tábla 14. sor 34. sír
Szabó Lajosné (született: Sipos Sára)	25 éves	Vendég utca 78.	1014/1945	XI. Liget 20. sír
Szondi Mihály	44 éves	Szotyori utca 37.	2851/1944	XXIV/B. tábla 13. sor 23. sír
özv. Tóth Józsefné	65 éves	-	441/1945	XIX/2. tábla 26. sor 28. sír

3. A szovjet légierő női pilótái a debreceni repülőtéren

A debreceni repülőtér forgalma a német légitámadást követő időszakban jelentősen megnőtt. Mivel a vörös hadsereg légierejének legfontosabb feladata a szárazföldi csapatok közvetlen támogatása volt, ezért az itt állomásozó repülőalakulatok a front nyugat felé tolódásával továbbtelepültek más repülőterekre. A német légitámadást követően 1944. XI. 1-től újabb alakulatok érkeztek a repülőtérré. A 451. csatarepülő ezred mellé megérkezett a 235. csatarepülő ezred is Alsóárpás – napjainkban Arpașu de Jos, Románia –, repülőteréről a 264. csatarepülő hadosztály parancsnokságával együtt, amely Románvásárról – ma Roman, Románia –, települt át. A két ezred és a hadosztálytörzs 1944. XI. 18-ig volt a repülőtér vendége.



5. kép A szovjet 5. csatarepülő hadtest egységeinek elhelyezkedése 1944. XI. 5-én. A jobb felső sarokban látható a debreceni repülőtéren lévő hadosztálytörzs, két csatarepülő ezred és egy vadászepülő század jelölése ²⁹

²⁹ Kép forrása: Архив ЦАМО

Szintén elsején érkezett a 331. vadászrepülő hadosztály törzse is Nádudvarról, de a parancsnokság november 5-én már tovább is települt. Decemberben érkezett a 218. bombázórepülő hadosztály 453. bombázórepülő ezrede amerikai gyártású A-20 „Boston” bombázógépekkel felszerelve. A Debrecenbe érkező repülőalakulatok között valóságos unikum volt az, amely 1945. I. 21-én települt a repülőtérre, és ott majdnem három hónapot töltött el. Ez nem volt más, mint a szovjet propaganda által naggyá tett, női pilótákból álló 586. vadászrepülő ezred.³⁰ A II. világháború éveiben több hadviselő ország hadereje tartalmazott olyan egységeket, amelyekben nők is teljesítettek szolgálatot. A nyugati szövetségesek esetében ez a szolgálat javarészt az egészségügyi ellátásban való részvételt jelentette, illetve az adott ország légvédelmében láttak el adminisztrációs feladatokat. Egyedül a vörös hadsereg alkalmazta a nőket fegyveres szolgálatra. Ennek egy jelentős részét tették ki a mesterlövész kiképzésben részesült hölgyek, akik páratlan bátorságukról és ügyességükről tettek tanúbizonyságot a háború éveiben.

Már jóval a honvédő háború megindulása előtt elkezdődött a szovjet fiatalok katonai jellegű oktatása, amely milliányi ifjúnak adott valamilyen katonai célú szakmát. A képzés keretein belül különös gondot fordítottak a szebbik nem repülő kiképzésére is. A katonai szolgálatra alkalmas pilótákból 1941 októberében három repülőalakulatot hoztak létre.³¹ Közülük az első hadra fogható ezred az 586. vadászrepülő ezred volt, amelyet azonban nem frontszolgálatra osztottak be, hanem a front mögötti területek légvédelmének teljesített szolgálatot. Az ezred két századnyi női pilótából állt, akiket 1943-tól egy harmadik – férfiakból álló –, századdal erősítettek meg.

Az ezred és a civisváros közötti kapcsolat 1945. I. 10-én kezdődött, amikor a szovjet vörös hadsereg légvédelmének 141. vadászrepülő hadosztálya – parancsnoka: Alekszandr Ivanovics Svecon ezredes volt –, kiadta a hadosztály áttelepüléséről szóló parancsát. Eszerint az 586. vadászrepülő ezred – amelynek parancsnokát Alekszandr Vasziljevics Gridnyev alezredesnek hívták –, törzsének és a földi személyzetnek hat vasúti kocsival el kellett indulni az ezred új állomáshelye, Debrecen felé. A kikülönített csoport a hadosztály törzsével és a 39. önálló híradó századdal – parancsnoka Viktor Ivanovics Pronyin alhadnagy volt –, 1945. I. 15-én indult útnak a Dnyeszter partján fekvő Mogiljev-Podolszkij városából – ma Mohiliv-Podilskij, Ukrajna.

³⁰ A légvédelemhez beosztott 141. vadászrepülő hadosztály 1945. január-március közötti napijelentései: Архив ЦАМО, Фонд 13607., Опись 20380., Дело 94.

³¹ Megjegyzés: A vadászrepülők mellett ekkor jött létre az 587. bombázórepülő ezred – 1943. IX. 3-tól 125. gárda bombázórepülő ezred –, és az 588. éjszakai bombázórepülő ezred – 1943. II. 8-tól 46. gárda éjszakai bombázórepülő ezred. Előbbi Petljakov PE-2 típusú repülőgépekkel, utóbbiak a már megismert Polikarpov PO-2 repülőgépekkel teljesítettek frontszolgálatot

Az ezred hajózó állománya ekkor még a Mogiljevtől nyugatra lévő Csernovci-Sepanci – napjainkban Shypyntsi, Ukrajna –, repülőterén állomásozott a hadosztály 234. vadászrepülő ezredével közösen. 1945. I. 19-én az 586. vadászrepülő ezredhez rendelt 865. földi kiszolgáló zászlóalj – parancsnokát Grigorij Iszaakovics Sojhet őrnagynak hívták –, még az ezred korábbi állomáshelyén, Bjelciben – ma Bălți, Moldávia –, tartózkodott várva arra, hogy megkezdhesse a vasúti szállítást Debrecen felé. Aznap a korábban útnak indult törzsek és földi egységek sikeresen megérkeztek Debrecenbe.

Az 586. vadászrepülő ezred hajózó személyzetei a meglévő 14 darab JAK-9 vadászgéppel azonban nem tudták követni a megérkezett egységeket, mert a téli időjárás miatt a Kárpátokon való átrepülést nem engedélyezték. 1945. II. 12-én Bjelciből a 865. földi kiszolgáló zászlóalj első oszlopa el tudott indulni egy 40 vasúti kocsiból álló szerelvényvel. Több mint egy hét múlva, február 21-én végre jobbra fordult az időjárás, így elindulhattak a repülőszemélyzetek is az új repülőtérré kijelölt Debrecen irányába. A sikeresen levegőbe emelkedő 14 JAK-9-es útján semmilyen zavaró tényező nem lépett fel, így leszállás után jelenthették az átrepülés eredményes végrehajtását.



6. kép Galina Pavlovna Burdina hadnagy 64-es oldalszámú JAK-9 vadászgépének oldalnézeti rajza ³²

Később 1945. II. 24-én az ezred feladatát is meghatározták, amely a következő volt: A Luftwaffe felderítőgépei 5000-8000 méteres magasságban rendszeresen megjelentek a 2. ukrán front mögöttes területei fölött. Ezekre a bevetésekre a német légiő Heinkel HE-111 és Junkers JU-88 típusú repülőgépeket indított útnak. A légvédelem mellé beosztott vadászrepü-

³² Kép forrása: Magánarchívum

lő ezredeknek ezeket a felderítő gépeket kellett elfogniuk és lelőniük. A közvetlen felettes parancsnokság a Debrecenbe települt légvédelmi központ, illetve maga a 2. ukrán front törzse volt. Az 586. vadászrepülő ezred pedig belépett újra a 141. vadászrepülő hadosztály kötelékébe, illetve annak alárendeltségébe. Két nappal később az ezred beosztásában változás történt. Közvetlen fölérrendeltje a 9. légvédelmi hadtest – parancsnokát Jefim Alekszandrovics Rajnyin vezérőrnagynak hívták – lett, hadműveleti feladataikat pedig a hadtest 3. önálló légvédelmi dandárjától – parancsnoka Sztyepan Jakovlevics Belovenyec alezredes volt –, kapták.

A Csernovciban veszteglő 234. vadászrepülő ezred majd csak 1945. III. 5-én kezdte meg az áttelepülést 20 darab Jakovlev JAK-9 vadászgépével Debrecenbe. Az így újra teljes értékű vadászrepülő hadosztály 34 darab JAK-9 típusú vadászgépet jelentett bevethetőnek, objektumvédelmi feladatuk továbbra sem változott. 1945. III. 19-ig vasúti szállítással beérkeztek az ezredek földi kiszolgáló zászlóaljai is, így a Debrecenbe történő viszontagságos áttelepülés befejeződött. Ezen a napon az 586. vadászrepülő ezred állománya 14 darab JAK-9 vadászrepülőgépet és ugyanennyi pilótát számlált.

Meglévő állományával az ezred minden nap két-két géppárral adott készséget. Ezeknek a szükség esetén felszálló vadászgépeknek a Debrecen vasúti csomópontját és vasútállomását, illetve a Debrecenből Nyíregyháza, Nyírbátor, Nagyvárad és Érmihályfalva felé vezető vasútvonalakat kellett kiemelt objektumként védeni. Erre természetesen a szovjet utánpótlás szállítás zavartalansága miatt volt szükség. Külön figyelmet kellett fordítaniuk a Debrecen térségében lévő szovjet hadianyagraktárak védelmére, amely az esetlegesen támadó ellenséges repülőgépeknek kiemelt célpontjai lehettek volna. Az áttelepülés befejeződését követően nem kellett sokáig várni az első riasztásra sem. 1945. III. 23-án az 586. vadászrepülő ezred két géppárját riadóztatták egy Szolnok térségében felderítést végző német JU-88-as elfogására. Az ellenséges gépet azonban nem sikerült megtalálniuk, így egy eredménytelen bevetést elkönyvelve, 41 perc után a négy JAK-9-es visszatért Debrecenbe.³³

1945. IV. 1-én az ezred JAK-9 vadászrepülőgépeinek száma négygel növekedett, és a pilóták létszáma egyaránt jelentősen megnőtt, hiszen alig fél hónap alatt a hajózók száma 26 főre emelkedett. Közülük hét pilóta alkalmas volt az éjszakai repülésre is. A különbséget minden bizonnyal az ezred férfi pilótáinak száma adja, vélhetően ők voltak azok, akik éjsza-

³³ A légvédelemhez beosztott 141. vadászrepülő hadosztály 1945. január-március közötti napijelentései: Архив ЦАМО, Фонд 13607., Опись 20380., Дело 94.

kai repülésre ugyancsak kaptak kiképzést. A fennmaradt iratok tanúsága szerint a hátralévő időben jelentős esemény az ezrednél nem történt, így miután a harcok Magyarország területén befejeződtek, 1945. IV. 19-én a hadosztály vadászrepülői továbbtelepültek Budapestre.³⁴

³⁴ A légvédelemhez beosztott 141. vadászrepülő hadosztály 1945. áprilisi napijelentései: Архив ЦАМО, Фонд 13607., Опись 20380., Дело 94.

Forrásjegyzék

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ – AZ OROSZ FÖDERÁCIÓ VÉDELMI MINISZTERIUMÁNAK KÖZPONTI ARCHÍVUMA

- 1944 *A 331. vadászrepülő hadosztály napijelentései:* Архив ЦАМО, Фонд 20292., Опись 1., Дело 6.
- 1944 *Az 5. csatarepülő hadtest napijelentései 1944. november:* Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 26.
- 1944 *Az 5. csatarepülő hadtest napijelentései 1944. november:* Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 37., Документ 84.
- 1944 *Az 5. csatarepülő hadtest napijelentésének 1944. X. 27-i bejegyzése:* Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 37.
- 1944 *Rövid jelentés az 5. csatarepülő hadtest harctevékenységről 1944. november:* Архив ЦАМО, Фонд 20525., Опись 1., Дело 37., Документ 84.
- 1945 *A légvédelemhez beosztott 141. vadászrepülő hadosztály 1945. január-március közötti napijelentései:* Архив ЦАМО, Фонд 13607., Опись 20380., Дело 94.

OPERATIONS FORMATION – MŰVELETEK

- 1944 *98th Bomb Group Operations Formation. August 28., 1944. Megjegyzés:* Másolata a szerző birtokában

SPECIAL NARRATIVE REPORT – KÜLÖNLEGES JELENTÉS

- 1944 *449th Bomb Group Special Narrative Report. August 29., 1944. Megjegyzés:* Másolata a szerző birtokában
- 1944 *450th Bomb Group Special Narrative Report. August 29., 1944. Megjegyzés:* Másolata a szerző birtokában

Irodalomjegyzék

DEBRECENI KÉPE KALENDÁRIOM

- 1946 *Mi történt Debrecenben 1943 december 14-től 1945 november 21-ig?*
Debreceni Képes Kalendárium. XLV-XLVI. évfolyam. Méliusz
Könyvkereskedés, Könyvkiadóhivatal, Zenemű-, és Írószerkereskedés.
Debrecen. 57-77.

DEDE KÁLMÁN

- 2001 *Hogyan éltük át a nagy harcokat? 1944.* In: SÁRI GYÖZŐ (Szerk.): Ki-
adó: Kaba Önkormányzata. Kaba. 1-124.

HURST, DAVID

- 1990 *Force for Freedom: The Legacy of the 98th.* Turner Publishing Com-
pany. Paducah – Kentucky. 1-152.

KOVÁCS ZOLTÁN ANDRÁS – SZÁMVÉBER NORBERT

- 2001 *A Waffen-SS Magyarországon.* Hadtörténelmi Levéltári Kiadványok.
In: SZIJ JOLÁN (Szerk.): Kiadó: Hadtörténelmi Levéltár-Paktum Nyom-
daipari Társaság. Budapest. 1-536.

LIPFERT, HELMUT

- 1973 *Das Tagebuch des Hauptmann Lipfert. Erlebnisse eines Jagdfliegers
während des Rückzuges im Osten 1943-1945.* Motorbuch Verlag. Stutt-
gart. 1-279.

MAHONEY, KEVIN

- 2013 *Fifteenth Air Force Against the Axis.* The Scarecrow Press. Lanham –
Maryland. 1-518.

WALKER, JAMES W.

1994 *The Liberandos: A World War II History of the 376th Bomb Group (H) and Its Founding Units.* 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association 1-613.

Képjegyzék

A 376. BOMBÁZÓ OSZTÁLY 41-29425 GYÁRI SZÁMÚ BOMBÁZÓJA

(é. n.) <http://www.armyaircorps-376bg.com> A letöltés ideje: 2018. X. 16.

A 450. BOMBÁZÓREPÜLŐ OSZTÁLY 720. SZÁZADÁNAK 42-78237 GYÁRTÁSI SZÁMÚ B-24 „LIBERATOR” BOMBÁZÓJA

(é. n.) www.450thbg.com A letöltés ideje: 2018. X. 16.

A BAROSS – BÁTHORY – SZÉCHENYI ÉS JÓKAI UTCÁK ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET

2018 <https://www.google.hu/maps/place/Kaba> A letöltés ideje: 2018: X. 16.
Megjegyzés: Dede Kálmán saját kézzel készített rajza alapján szerkesztett vázlat

HEINZ EWALD HADNAGY, HELMUT LIPFERT SZÁZADOS ÉS PETER DÜTTMANN HADNAGY

1945 A kép forrása: Magánarchívum

A SZOVJET 5. CSATAREPÜLŐ HADTEST EGYSÉGEINEK ELHELYEZKEDÉSE

1944 Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации – Az Orosz Föderáció Védelmi Minisztériumának központi archívuma

