

Tóth Ferenc

# Egy amerikai B-25-ös bombázó roncsai

A Balerina lezuhanása 1944-ben, karácsony napján **I. rész**

## A RONCS ELŐKERÜLÉSE

Mintegy 40 évvel ezelőtt, Magyarország második világháborús eseményeiről csak úgy lehetett írni, ha azok beleillettek a szigorúan meghatározott politikai irányvonalba. Az elvárásnak megfelelő magasztalás mellett azonban egyidejűleg megjelent néhány olyan írás is, amely a történetek hihetetlen tárházát nyitotta meg.

Ma már közismert tény, hogy a szovjet repülőgépek nemcsak győzelmeket arattak, hanem esetenként azok is ugyanúgy lezuhantak, mint a magyar, amerikai, angol, német és egyéb repülőgépek. Ki gondolta volna akkoriban, hogy a lezuhant repülőgépek száma nem egy-két tucat, hanem az ezret is meghaladja. Az amatőr kutatók eleinte szerényen visszahúzódva, majd a veterán pilóták színrelépésével egyre bátrabban mertek kiállni a roncsok megmentése érdekében. Az apróbb lemezdarabok után repülőmotorok, légcसारok és egyre nagyobb repülőgép- és hajóroncsok kerültek elő.

Máig is hihetetlen eseménysor következtében 1992 körül a Felső-Duna vízszintje lecsökkent. Olyan területek váltak láthatóvá, ahol ember gyalog sohasem járhatott. Korábban repülőgépek, hajók, hidak kerültek a Duna medrébe. Néhány szakember úgy gondolta, hogy meglátogatja a roncsokat.<sup>1</sup>

Ásványráró kikötőjétől – a folyásiránnyal megegyezően – mintegy 1 km-re, a meredek part homokjából előkerült egy fekete vászonborítású szárny, vagy kormányásik végének darabja, valamint két, párba összeálló kisebb páncéllemez ajtó, továbbá – egy talpalatnyi helyen – az égéstől szétrobbant számos 12,7 mm-es lőszer.

A roncsokból még nem sokat lehetett megtudni. Csupán feltételeztük, hogy ez a lelet a Wellington nevű gép maradványa lehet, amelyet az akkoriban megjelent legrészletesebb szakkönyv ismertetett. A roncsdarab ilyen ismereteket és felirattal, a *Budapest 50 éve történt* című, bombázásáról szóló kiállítás különleges darabja lett.<sup>2</sup> A Duna vize azonban tovább csökkent. A következő roncsdarab előke-

1. ábra. A szovjet légierő által alkalmazott North American B-25 Mitchell közepes bombázó repülőgép a monyinói légierő múzeumban

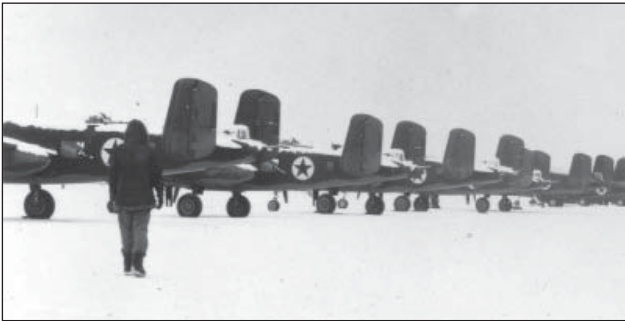


**ÖSSZEFOGLALÁS:** 1944. december 23-án virradó éjszaka a szovjet légierő North American B-25 Mitchell közepes bombázó repülőgépekkel felszerelt Brjanszki 4. távolsági gárdarepülő hadosztályának egy része Győr felé vette az irányt, ahol a vasúti csomópontot kellett bombáznuk. A bombázásból visszatérő egyik sérült B-25-ös Ásványráró kikötőjétől folyásirányba mintegy 1 km-re zuhant le. 1992–1996 között előkerültek a repülőgép roncsai.

**KULCSSZAVAK:** roncskutató, North American B-25 Mitchell, közepes bombázó repülőgép, szovjet légierő

**ABSTRACT:** In the early hours of 23 December 1944, a part of the Bryansk 4th long-range guard aviation division of the Soviet Air Force equipped with medium bombers North American B-25 Mitchell was directed towards Győr with the aim of bombing the railway junction. A damaged one of the B-25s coming back from bombing crashed at Ásványráró, 1 km from the pier going downstream. Between 1992 and 1996, the wrecks of the aircraft were found.

**KEY WORDS:** search for wrecks, North American B-25 Mitchell, medium bomber, Soviet Air Force



2. ábra. A szovjet légierő részére, a Lend Lease szerződés keretében szállított B-25 D30 típusú repülőgépek átrepülés közben, Alaszkában



3. ábra. Szovjet felségjelzésű B-25-ös a levegőben

rülése már felülírta a Wellingtonhoz kapcsolható történetet. Az újabban előkerült, már jóval nagyobb repülőgép-maradványt, egy B-25 Mitchell bombázó jobb oldali futómű szárának azonosítottuk.

A fellelt B-25 típusú repülőgép csak a szovjet légierőhöz tartozott, és ez a tény már az esemény körülbelüli idejét is meghatározta. Az események a lakosság segítségével történő pontosítása, már sokkal közelebb vitt a történet megismeréséhez.

### A RONCSHOZ KAPCSOLÓDÓ KORAI TÖRTÉNET

Akkoriban a helyi lakosok – elsősorban Hédervári gróf kocsisának jó barátja és szomszédja – mesélték:

A környék előjáróságai minden évben Karácsony előtt, december 23-án este vadászatot rendeztek. Így volt 1944-ben is, amikor Edmund Veessenmayer német birodalmi követ Hédervári grófnál járt vendégségben. Emiatt, az eseménydús napokra egészen pontosan emlékeztek. Késő éjjel Győr felől érkezett egy lángoló repülőgép. Ásványráró felett zuhanni kezdett, majd meredeken, az Alsó-sziget északi oldalának közepébe, a parttól 10-15 m-re lezuhant. Mielőtt leesett, a repülőgépből egy főt láttak kiugrani. Akkoriban a Duna-öbölbe húzódott vissza a magyar kereskedelmi hajók jelentős része. Ezért az ejtőernyővel ereszkedőt sokan látták, de azt, hogy az ártéri erdőben késő este hova tűnt, nem tudták. Hédervári gróf kocsisa mondta tovább a történetet: „Reggel láttam őt. Bal kezét meglőtték, ezt saját ingével kötözte be. A beszállított pilóta százados lehetett, vagyis annak gondoltam. Ott voltam egész közel



4. ábra. Nyitható páncéllemez takaró lemezek



5. ábra. A futómű szár, eredeti helyzetében

hozzá. A gróf felesége a férje ingét adta oda, hogy a sérült kezét tisztességesen beköthessék, majd bevitette a kastélyba. A csendőrök megérkezéséig az erdőőr vigyázott rá. Az orosz csodálkozott, hogy a magyarok nem lőtték agyon. Reggel, de lehet, hogy pár nappal később, a német katonák jöttek a pilótáért és követelték adják át nekik. Az ejtőernyővel érkezett személy további sorsáról nem tudok”. Közben megnézték a roncsot, és még kettő vagy három katonaszemély holtestét vélték felismerni a roncsban, illetve mellette, összeégve.

Néhány dologra határozottan emlékeztek. Egyik pilótának az ejtőernyője beleakadt a repülőgép roncsába, a másiknak összezsugorodott fekete bőrkesztyűs keze a roncsban belül egyértelműen felismerhető volt. A második

6. ábra. Összeégett, megolvadt alumínium öntvények a repülőgépből





és harmadik személy sorsáról sem tudtak többet. Őket valószínűleg a visszavonuló magyar honvédség tagjai temethették el. Akkor a betelepültekkel együtt, az itt élők többszörösét tették ki a helyi lakosoknak. A negyedik személyre úgy emlékeztek, hogy testét az Öntés-szigeten találták meg, vagy egy fél évvel később. Talán április is lehetett. Úgy gondolták, szintén a repülőgépből származott. Valószínűleg a helybeliek ott a helyszínen, titokban eltemették. De szemtanút, aki mindezt megerősítette volna, nem találtam. A temetőbe, a polgári lakosság bizonyosan nem vitte be, mert a temetések már befejeződtek és félték a félreértésből adódó esetleges következményektől.<sup>3</sup>

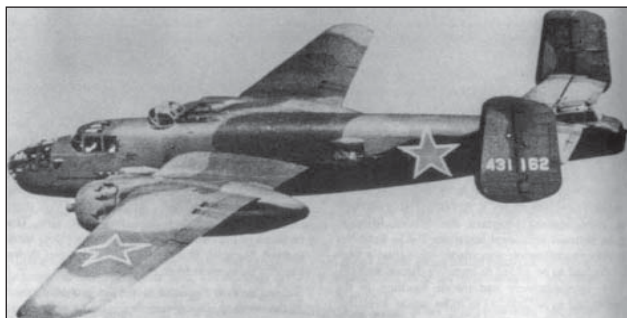
## A RONCS VÁNDORLÁSA

A Duna partja, a háborút követő 50 évben 20 méterrel odébb vándorolt. A partra esett roncsok alól a víz kimosta a talajt, így azok víz alá kerültek, majd odaérkezésünkkel bekövetkezett a vízszintcsökkenés. Az egyértelművé vált, hogy a part vándorolása miatt a roncsok nem az esemény utáni állapotban helyezkedtek el. 1992-ben, a roncs első előkerülésakor úgy véltük, hogy a repülő törzse egykor keleti irányban állhatott. Az orr-rész irányába szabad szemmel a



7. ábra. Összeégett lőszer a repülőgépből

8. ábra. A roncs körül talált patent gomb



9. ábra. B-25-ös bombázó szovjet felségjelzéssel

felszínről is látható volt a sok összeégett 12,7 mm-es lőszer, és az orr-rész szürke ablaktartó keretének töredékei.

A roncsban vagy közvetlen közelében biztos, hogy maradt repülőszemélyzet, mert kabát- (pilóta zubbony) patent (gomb) is előkerült 1996 körül, de a patent gomb sem adott további támpontot az események megismerésére.

A dunainál jóval nagyobb balatoni roncsok kutatása és kiemelése teljes mértékben lekötötte a kutatók idejét, emiatt az események teljes mértékű felderítésére már nem jutott idő. A futómű szára, amely a repülőgép lezuhanásakor a törzstől vagy 20-30 m-re repült a mederbe, a Hadtörténeti Múzeumba került.

## A TÖRTÉNET ÚJRA ELŐTÉRBE KERÜL

Vagy tíz évvel később, a világháló által biztosított levelezés útján már érdekes, az eseménnyel kapcsolatos megkeresésekre került sor. Az orosz pilóta unokája arról érdeklődött, hogy a nagypapa hol lehet eltemetve. Ekkor sem tudtuk a választ, így az érdeklődések elmaradtak. Egyes részletek később tovább erősítették az alaptörténetet. A folyamórsággal együtt visszavonuló magyar gőzösök és egyéb hajók, a gép lezuhanásakor az ásványi Duna-ágban állomásoztak. A MOHÁCS nevű hajón utazó Kézdi Árpád így emlékezett vissza: „Volt egy szörnyű éjszaka, amikor Győr kapott egy kiadós bombázást. A sok 'Szálin-gyertya'-tól még nálunk is világos volt az égbolt. Mi egy futóárókból néztük és hallgattuk a bombák robbanását. Jó egy órát tartott, de utána egy jó ideig nem mertünk kijönni az árok-ból és visszamenni a hajóra. Másnap reggel egy rocsón

10. ábra. Az amerikai légierő B-25 Mitchell kétfutós közepes bombázó repülőgépe. A gép előtt egy Willys Jeep áll a betonon (Fortepan 24348)



szállítottak el egy lelőtt orosz pilótát. Akkor láttam először orosz katonát”.<sup>4</sup>

A kutatás megkezdése után majd húsz év elteltével, a Haditechnika folyóiratban egykor ismertetett kutatás<sup>5</sup> külföldön is elérhetővé vált. Így az újság szerkesztőségének segítségével a nemzetközi kutatók is egymásra találtak. Újabb, most már sokkal részletesebb és érdekesebb történetek összekapcsolása vált lehetővé. Stano Bursa szlovák kutató tárta fel teljes mértékben a történeteket.

## AZ ESEMÉNYEK A LEVÉLTÉRI KUTATÁSOK ALAPJÁN

1944. december 23-ra virradó éjszaka, a Brjanszki 4. távolsági gárdarepülő hadosztály<sup>6</sup> két feladatot teljesített: A hadosztály tagjainak egy része, B-25 típusú repülőgépekkel, a szlovák hegyek felett különböző helyeken utánpótlást dobott le a partizánoknak, míg egy másik csapat Győr felé vette az irányt, ahol vasúti csomópontot kellett bombáznuk. E csoport vezetője a Roszlavszkij távolsági repülőezred 3. repülőrajának parancsnoka, Lazarev őrnagy volt. Repülőgépe az egész hadosztályból az egyetlen volt, amelyik a karácsony előtti napon végrehajtott bevetésről nem tért vissza. Mivel utolsó repülőútjáról már több ismerettel rendelkezünk, megismerhetjük I. A. Lazarev életrajzi adatait. Iván Alexandrovics Lazarev 1918. 09. 09-én született Sztredna Kamisinka faluban (Volgográdi terület), földműves családban. Sztredna Kamisinkában 1928 – 1931 között általános iskolát végzett, majd Kamisin városban fejezte be hétéves iskolai tanulmányait. Ezt követően hidromeliorációs műszaki iskolát végzett 1935 – 1938 között, és egyidejűleg belépett a Komszomolba. Diplomamunkájában az Ilovla folyóra tervezett gátat, a kaminsinkai kolhoz számára. A diploma megvédését követően az iskola vezetése Lazarevet a Kaminisi Autonóm Szocialista Köztársaság Mezőgazdasági népbiztosságának Szabályozási és meliorációs részlegéhez helyezte ki munkára. Gyermekkorától vonzódott a repülés iránt. Eliszta városban, a Komszomol keretein belül megnyitott Balasovszkij tanintézetbe, a polgári légiflótához jelentkezett. A polgári repülőképzést követően, a kamisini járási katonai népbiztosság sorozása után, 1940 novemberében befejezte a katonai repülőiskolát, ahol többmotoros repülőgépre pilóta-kiképzést kapott.



11. ábra.  
A 13. gárdarepülő  
ezred 3. rajának  
parancsnoka és a  
gépparancsnok  
I. A. Lazarev őrnagy



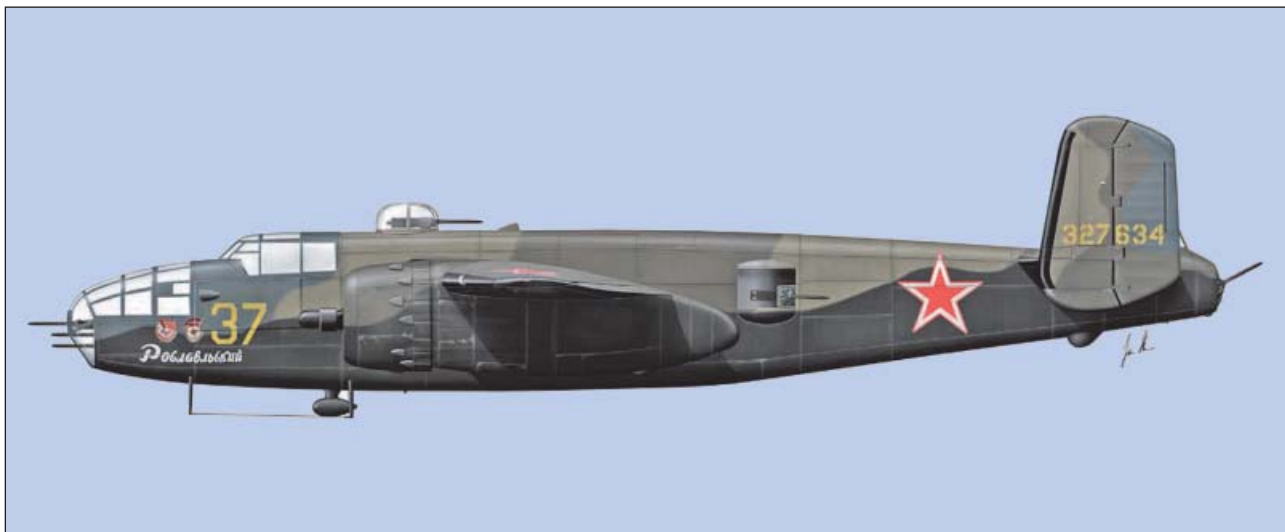
12. ábra. B-25-ös bombázó egy szovjet repülőtéren

Már alhadnagyként a legkiválóbb végzősök közé tartozott, de csak repülés instruktornak osztották be. Emiatt 1940. november 19-től a családjával Iszkitim városban élt, és társával, Alekszej Cibulnyikovval, a Novoszibirszki Katonai Repülőiskola hallgatóit készítette fel a közeli Bergyszkben. A háború első napjaiban ismételtén kérte frontra küldését, de azt a választ kapta, hogy kötelessége a pilótákat kiképeznie. Munkája mellett 1942. 05. 28. – 1942. 07. 20. között Moszkvában sikerült a navigátori tanfolyamot is elvégeznie. Végül mégis a frontra került. Repülőgép-parancsnokként a 37. távolsági repülőezred 222. gárdarepülő hadosztályában, a Szovjet Fegyveres Erők Főparancsnokság tartalékába osztották be. A távolsági repülőhadosztály repülőezredeit éppen akkor szerelték fel az amerikai gyártmányú B-25 típusú repülőgépekkel. A repülőgépeket felszerelték a külön szállítmányként érkező fegyverekkel, majd a hadosztály 1942. szeptember 22-én kész volt a feladatok végrehajtására. Akkoriban Lazarev már maga mögött tudta az első légi harcokat, 1942 augusztusától bombáztak Sztálingrádban. Hadnagyi kinevezése 1942. október 14-én érkezett meg. Részt vett a Don folyó mentén kialakított német átkelőhelyek, valamint ettől a ponttól 50-60 km-re – Sztálingrádtól északnyugatra – az ellenséges hadoszlopok elleni támadásokban. 1943 tavaszának kezdetén Lazarevet rajparancsnoknak nevezték ki. 1943-ban főhadnaggyá léptették elő, és harci repüléseket hajtott végre a nyugati, a kalinyini, a sztálingrádi és a brjanszki front vonalában. Gomel, Vjazma, Vityebszk, Orsa, Szmolenszk, Brjanszk térségében bombázta az állomásokat, valamint a német légierő repülőterei elleni támadásokban is rész vett, Kurszk, Szmolenszk, Szescsa, Vityebszk és Novodugino körzetében.

1943. március 26-án a 222. távolsági repülőhadosztály – harci sikerei elismeréseként – felvehette a 4. távolsági gárdarepülő hadosztály nevet, amelyhez 1944. május 7-én a tiszteletbeli Brjanszki nevet illesztették hozzá. A 37. távolsági repülőezredet, amelyben Lazarev szolgált, 1943. március 26-án távolsági gárdarepülő ezredé szervezték át, és szeptember 25-én a tiszteletbeli Roszlavszkij nevet kapta. Az ezred legénysége akkor már mélységi bombázásokat hajtott végre, Lengyelországban és Németországban is. Lazarevet 1943. október 28-án századossá (kapitány) léptették elő és 1944 júniusában a 13. távolsági gárdarepülő ezred 3. rajának parancsnokává nevezték ki. Harci sikereiért I. A. Lazarevet két ízben tüntették ki a Vörös Zászló Érdemrenddel és 1943. szeptember 18-án „csak” Lenin Renddel, mert a Szovjetunió Hőse kitüntetésre a felterjesz-







13. ábra. A 13. távolsági gárdarepülő ezred 3. rajának B-25J-1-NC Mitchell (sorozatszám: 43-27634) repülőgépéről készített rajz

tés nem került elfogadásra. Az ezred vezetése, élén a parancsnokkal, K. P. Dmitrijev alezredessel nagyra becsülte Lazarev pilótatudását és példamutatását. A parancsnok-

ság is megköszönte Lazarev egységének az 1943 júniusában, az ellenség vonalai mögött végrehajtott értékes mély-ségi felderítő repüléseit, és minden tagját egy karórával jutalmazta meg. Az egység 1944. április 17-én a romániai Galac kikötőjének bombázásakor is kiválóan megőrizte harckésztségét.<sup>7</sup>



14. ábra. Lazarev egységének egyik támadási célpontja Galac. A romániai Duna-szakasz legtöbbet támadott kikötője és repülőtéri támaszpontja

15. ábra. A B-25J-NC Mitchell, 43-27634 sorozatszámú gép, a 13. távolsági gárdarepülő ezred 3. rajába beosztott gép, 37-es, sárga színű csoportszámmal, I. A. Lazarev gárdaőrnagy gépe



Lazarev ekkor Szemjon Mihajlovics Nye-cuskin gárda századosi rendfokozatban szolgáló navigátorral és a lövész Vlagyimir Bogdanovics Tirobjan gárda törzsőrmesterrel repült együtt.<sup>8</sup> A repülőgép lövésze a Galac elleni támadáskor lelőtt egy vakmerően manőverező német<sup>9</sup> Bf. 109-es vadászgépet.<sup>10</sup> 1944 júniusában csak Lazarev egysége hat alkalommal hajtott végre éjszakai időjárás-megfigyelést és a június 22-ről 23-ra virradó éjjel személyes napiparancsában maga a légi hadosztály parancsnoka mondott köszönetet a bevetéséért. A Szlovák Nemzeti Felkelés támogatásáért I. A. Lazarevet ismét felterjesztették a Szovjetunió Hőse elismerésre. A javaslatban, egyebek mellett a következő szerepel: „Lazarev elvtárs az időjárás viszonyok legjobb felderítője és az egységben az ő adatai alapján kerül elfogadásra a harcfelelő teljesítésére vonatkozó parancs”. Lazarev nem törődve a földi légvédelemmel, az ellenség vadászgépeivel a célok felett az utolsó pillanatokig végrehajtotta feladatait és, ha szükséges volt, többször is rárepült a célra, eltökélve, hogy feladatát a legpontosabban és leghasznosabban hajtsa végre. A B-25J-1 típusú, 43-27634 sorozatszámú Mitchell repülőgépének oldalára balett-táncosnő rajza került felfestésre, mert ezt a repülőgépet az amerikai művészek vásárolták meg a szovjet légierő részre. A rajz alapján, nem hivatalos körben, Lazarev repülőgépét Balerinának nevezték, de az ezred rádióforgalmazásakor, törzsszáma alapján, a Súlyom 37 nevet használták.

Az ellenséggel vívott harcban, harci feladatai teljesítése közben tanúsított állhatatossága és hősiessége elismeréseként I. A. Lazarevet a Szovjetunió Legfelső Tanácsa 1944. november



16. ábra. A 13. távolsági gárdarepülő ezred 3. rajának főgépész-helyettese A. A. Szok gárdakapitány, aki utolsóként látta életben A. I. Lazarev egységének minden tagját

5-én a Szovjetunó Hőse (Arany csillag, száma 5215), valamint a Lenin-rend kitüntetésekkel tüntette ki. Mindkét magas elismerést gárdaórnagyi rendfokozatban<sup>11</sup> (őrnagyi előléptetését 1944. november 30-án kapta), 1944. december 12-én, a Kremlben vehette át.

A jeles események után Lazarev ismét a harctéren szolgált, és egységével Budapest térségében létesítményeket bombázott, valamint felderítést végzett. Eközben ellenséges vadászgépek parancsot kaptak, hogy semmisítsék meg a B-25-ös bombázót. Az egyenlőtlen küzdelemben Lazarev gépe állítólag két vadászgépet lelőtt, egy harmadikat lángba borított, de a Mitchell gépük súlyosan megsérült. Lazarev egyedülként ejtőernyővel kiugrott a repülőgépéből, amikor észrevette, hogy rajta kívül a legénység minden tagja halott. Az ellenség által uralt területről hat nap alatt jutott vissza övéihez. A gyógykezelésről hallani sem akart, rögtön bekapcsolódott az ezred harci tevékenységébe, amelyben ismét betöltötte rajparancsnoki funkcióját. Ekkor a B-25-ös fedélzetén már 257 harci repülésen volt túl, és összesen 1130 órát töltött a levegőben. A következő, 258. útjára 1944. december 22-én indult el.

Ez alkalommal a hadosztály 43 fős személyzetének Győr vasúti csomópontját kellett bombáznia. Lazarev, a parancs szerint, nyolcfős legénységgel rendelkezett, bár a 4. Gómei távolsági repülőcsoport hivatalos dokumentumában

hétfős legénység került. A hibát szemmel láthatóan az írrok követhette el, hiszen Rugyev rádiós-lövész ebben az iratban navigátorként van feltüntetve, ugyanakkor hiányzik belőle a navigátor, Pecserszkij.

Az utolsó személy, aki a repülést megelőzően még életben látta Lazarevet és a repülőgép személyzetét, a 3. raj főgépészeinek helyettese, Avenir Alekszandrovics Szkok százados volt: „... Ivánnal egy rajban szolgáltam, attól a naptól fogva, hogy 1942 júliusában ezredünkhöz érkezett, egészen haláláig... Azon az éjszakán láttam őket utoljára életben, amelyen nem tért vissza feladat teljesítéséről,... a gép kigördülésekor nem indult be a jobb oldali motor, ezért felmentem a kabinba és beindítottam. Elbúcsúztam tőlük, kijöttem a kabinból és ők elrepültek... Nem tért vissza. Egységéből, 1945 nyarán az ezredhez Szemjon Nyecsuskin százados érkezett vissza, akitől értesültünk a részletekről...”: [8].

(Folytatjuk)

## IRODALOM

Podvignaroda.ru;  
obd-memorial.ru;  
<http://lend.lease.airforce.ru/photogallery/b-25/index.htm>;  
Kézdi Árpád: Magyar Királyi Folyamerő. Visszaemlékezés, III. rész. Haditudósító 2010/4. szám;  
Repülőgéproncs a Dunában. Haditechnika 1995. évfolyam 3. szám;  
Magyarország helységnévtára. 1944, Magyar Királyi Központi Statisztikai hivatal;  
Ásványráró helytörténeti füzet.

## JEGYZETEK

- 1 1992 és 1996 között 4 esetben 2-4 fő vett részt a felderítésben.
- 2 1994. április: Pesterzsébet: 20 év szünet után, ekkor tudósított televízió Híradója újra a repülőgép-roncskutatásról.
- 3 Kovács András, Árpádkert, Horváth Béla: „Hort Jenő, Ő lakott a gróf kocsisával szemben, tőle hallottam a történeteket és mesélte el nekem.
- 4 Kézdi Árpád: Magyar Királyi Folyamerő. Visszaemlékezés, III. – Tízévesen a folyamórségnél, amerikai hadifogságban Haditudósító, 2010/4.
- 5 Repülőgéproncs a Dunában. Haditechnika, 1995/3.
- 6 A 13. gárdaezredet 1944. december 26-án szervezték át. A Brjanszki 4. távolsági gárdarepülő hadosztályból és a Roszlavszkij 13. távolsági gárdarepülő ezredből megalakították a 229. Roszlavszkij bombázó ezredet. A levéltári anyagokban a szervezet és az alakzatok régi és új szervezeti formáival egyaránt lehet találkozni.
- 7 Kissé korainak tűnik a bevetés ideje. Ekkor még a Krím-félszigeten tomboltak a harcok. Április 16-án a RAF és június 6-án (ekkor a repülőteret) majd 23-án az AAF bombázta Galati kikötőjét.
- 8 Nyecsuskin 1913-ban született. A Vörös Hadseregbe 1935-ben lépett be. 1941. 07. 24. – 09. 25. között a nyugati fronton harcolt, egy SB típusú bombázó navigátorként. A B-25 típusú gép használatára szervezett beiskolázást követően, 1942. 07. 19-től ismét repülőgépre került. 1944. március 20-ig 221 nappali és 510 éjszakai órát repült, 17 hadirepülésen, SB típusú gépen, majd 142 harci repülésen volt B-25 repülőgépen. Ezredéhez 1945. május 27-én érkezett vissza, ahol 1945. november 27-én tartalékba helyezték. Bajtársai visszaemlékezései szerint az NKVD huszonöt évi börtönre ítélte. Valószínűleg a börtönben hunyt el.
- 9 Lehetett román is.
- 10 A román repüléstörténeti források nem említik a német repülőgép lelövését.
- 11 Őrnagyi előléptetésére 1944. november 30-án került sor.

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)