

KÖZÖSSÉGI RÉGÉSZET A II. VILÁGHÁBORÚS ESEMÉNYEK KUTATÁSÁBAN

Egy Consolidated B-24 Liberator típusú bombázó zuhanási helyének azonosítása és értelmezése Fehérvárcsurgó határában

DÖMÖTÖR CSABA¹ – PAPP ATTILA²

Magyar Régészeti 14. évf. (2025) 4. szám, pp. 53–61. <https://doi.org/10.36245/mr.2025.4.4>

A hadtörténeti örökség régészeti kutatása 2025-től már szabályozott: például a második világháborús nyomoknak a földben megőrződött része ma már a régészeti jelenségekkel azonos módon feltárandó. Tanulmányunk egy B-24 Liberator bombázó fehérvárcsurgói lezuhanási helyének kutatásán keresztül ad betekintést egy elég speciális szegmens, a repülésrégészet sajátos módszertanába, annak is a közösségi régészeti eszközökkel is kutatható részébe. A dinamikus harctéri jelenségek, a nagy kiterjedésű roncszónák és a hiányos iratanyag komplex értelmezést igényel. A terepi leletek, levéltári adatok és visszaemlékezések összevetése lehetővé tette a gép azonosítását, amely különös felelősséggel jár; hiszen a régészeti koroktól eltérően itt a leletekhez nemcsak ritka esetben, hanem minden egyes helyszínen konkrét személyek és róluk információt váró leszármazottak kapcsolódnak.

Kulcsszavak: Fehérvárcsurgó, repülésrégészet, második világháború, közösségi régészet, hadtörténeti régészet

A hadtörténeti örökség fogalma már korábban is szerepelt a kulturális örökség védelméről szóló törvényben. Idén szeptember elsejétől viszont már részletes szabályzók kapcsolódnak történelmünk még földben lévő, e körhöz tartozó jelenségeinek régészeti módszerekkel feltárandó és dokumentálandó részéhez. Ezen belül egy speciális szegmens a repülésrégészet. Esettanulmányunk egy amerikai négymotoros bombázó, egy B-24 Liberator lezuhanási helyén végzett kutatásunk bemutatása, amely illeszkedik a *Magyar Régészeti* c. folyóiratban Laszlovszky József által elindított és a hazai régészet által régebben általában nem vizsgált korokkal foglalkozó írárok sorába (LASZLOVSZKY 2023; KULCSÁR & POLGÁR 2023; POLGÁR, MÁTYÁSSY & KULCSÁR 2024).

Összefoglalásunk szükségessé teszi, hogy felhívjuk a figyelmet néhány új szempontra, amely a kutatás közben a klasszikus régészeti feltáráshoz képest más megközelítést igényel. Az egyik legfontosabb különbség, amit a téma megkövetel kutatójától: az értelmezésben, a narratívaalkotásban szükséges kiterjesztett látókör. Egy régészeti korú (a törvény értelmezésében 1711 előtti) épületmaradvány, temető vagy a telepjelenségek sora statikusnak nevezhető, értelmezésük az adott hely és környezet függvénye. A kinyerhető adatsor fix pontokhoz kötött, és ismerhető helyszínekhez, stabilan helyhez kötött objektumokhoz kapcsolódik, abból indul ki. A csatateretek, főleg a harceszközök fellelhető nyomaihoz viszont sokkal több történeti adat kötődik, és nagy területek vizsgálata szükséges egy harcesemény, főleg egy nagyobb csata feltérképezéséhez, megismeréséhez, ami a második világháborús harcjárművek esetén már nehezebben lekövethető. A légierők esetében ez a nehézség sokszorosára nő, mert a régészetileg megfogható zuhanási helyszín sok esetben az azt előidéző légiharctól jelentős távolságra van – előfordul, hogy akár attól több száz kilométerre történik. A bombázók esetén még az is nehezíti a helyzetet, hogy a sérült és hazajutni próbáló gépekből a súlycsökkentés érdekében kidobálták menet közben, amit csak lehetett, így ezek anyaga is komplikálhatja a terepi adatok értelmezését. Ezek egyik klasszikusnak nevezhető példája a flak suit, az oldallövészek repeszvédő mellénye, ami gyakorlatilag 20. századi lemezpáncélként értelmezhető. Az 5×5 cm-es acéllemezekkel „bélelt” mellény arra volt hivatott, hogy a nyitott gépoldalban elhelyezkedő lövészeket a légvédelem felrobbanó lövedékeinek repeszeitől megvédje (1. kép). Ha ezeket egyéb roncsdarabok kontextusában találjuk meg, akkor jó eséllyel

¹ Repüléstörténeti kutató. E-mail: dcsfoto@gmail.com

² MNMKG Magyar Nemzeti Múzeum – Nemzeti Régészeti Intézet. E-mail: papp.attila@hnm.hu



1. kép: A repeszálló mellénybe varrt acélapocskák
(fotó: György László, MNM NRI)

fennmaradt iratanyagokban is van valamilyen nyoma, így a jelenség megfelelő kategorizálása is pontosíthatja az azonosítást. Ennek főbb elemei az azonosítótábla, a motorszám, a fegyverszám és a személyzethez köthető személyes tárgy vagy egyértelmű adat, amely lehet csendőri jelentés, halotti anyakönyvi bejegyzés, fotódokumentáció vagy bármely, az elhalt vagy elfogott személyzetről nevesítetten szóló írásos forrás. A publikációk, amelyek a szükséges adatokkal segíthetik az események rekonstruálását, lehetnek országos nézőpontúak (például: PATAKY, ROZSOS & SÁRHIDAI 1992; B. STENGE 2016; PUNKA, SÁRHIDAI & ZSÁK 2018), területi elvűek (például: MAGÓ 2018; TÁLOSI 2002; SARKADY 2019; CSIZEK 2025), résztémákat kifejtők (például: PUNKA 1995; BERNÁD & PUNKA 2013; BERNÁD & PUNKA 2014; HORVÁTH 2013), személyi visszaemlékezések és életrajzok (például: TOBAK 1989; KRASCENICS 1990; IRÁNYI 1994; CZIRÓK 2014) vagy eseti helyszínekkel foglalkozó és lektorált fórumon megjelenő írások (például: TÓTH 2015; NAGY 2020; TÁLOSI 2000; PÁLFFY & HORVÁTH 2025), de ezek jó néhány kifejezetten fontos darabja se digitalizálásra, se könyvtári hálózatokba nem került, így a szakanyag jelentős része elég korlátozott elérhetőségű. Ezek, illetve a hazai és külföldi levéltári források, valamint az ismert magángyűjteményekből elérhető anyagok összevetése a terepi nyomokkal a legtöbb esetben lehetővé teszi a gép azonosítását, ami kiemelten fontos, lévén itt a leletekhez nevek, arcok, élő leszármazottak tartoznak, így a kutatás felelőssége is óriási – jóval több ilyen téren, mint egy régészeti jelenség-nél. Mondhatnánk, érzékenyebb a téma.

A fehérvárcsurgói esetben az első fellelt darabokat 2023-ban sikerült gyűjteni, majd a területet művelő gazdák egyike is jelezte a darabokat (2. kép). Az egykori nevén Papharaszti út (KURUCZ 1989, 38) északi oldalára kiterjedő terepi kutatások során szabad szemmel is észlelhető volt alkatrész, amely az

B-24 vagy B-17 típusú géppel van dolgunk. Viszont ha csak ezek kerülnek elő mindennemű kontextus nélkül, akkor azok nagy valószínűséggel egy sérülten és alacsonyan hazafelé tartó gép nyomai, amely lezuhant hazánkban vagy valahol az Olaszországig hazavezető úton, vagy esetleg sérülten, de visszaért Foggia környéki bázisára. Így a visszaazonosítás nem lehetséges.

A repülőgépek földi nyomainál is számos variációval találkozhatunk: lehet függőlegesen és krátert létrehozva lezuhant, levegőben felrobbant repülő, ahol több roncszóna tartozik ugyanahhoz a géphez, részszerűen befűródött, hasraszállt, hasraszállt és felrobbant, kerékre kényszerleszállt és felrobbant, startbalesetben sérült/megsemmisült és a földön megsemmisített gép is, hogy csak a főbb eseménytípusokat említsük. Ezeknek a legtöbb esetben a nagyon hiányosan



2. kép: Az első darab, amely elindította a kutatást
(fotó: Dömötör Csaba)



3. kép: A szárnyból származó darab, amelyen jól látszik az amerikai gyártást felismerhetővé tévő alapozó (fotó: György László, MNM NRI)

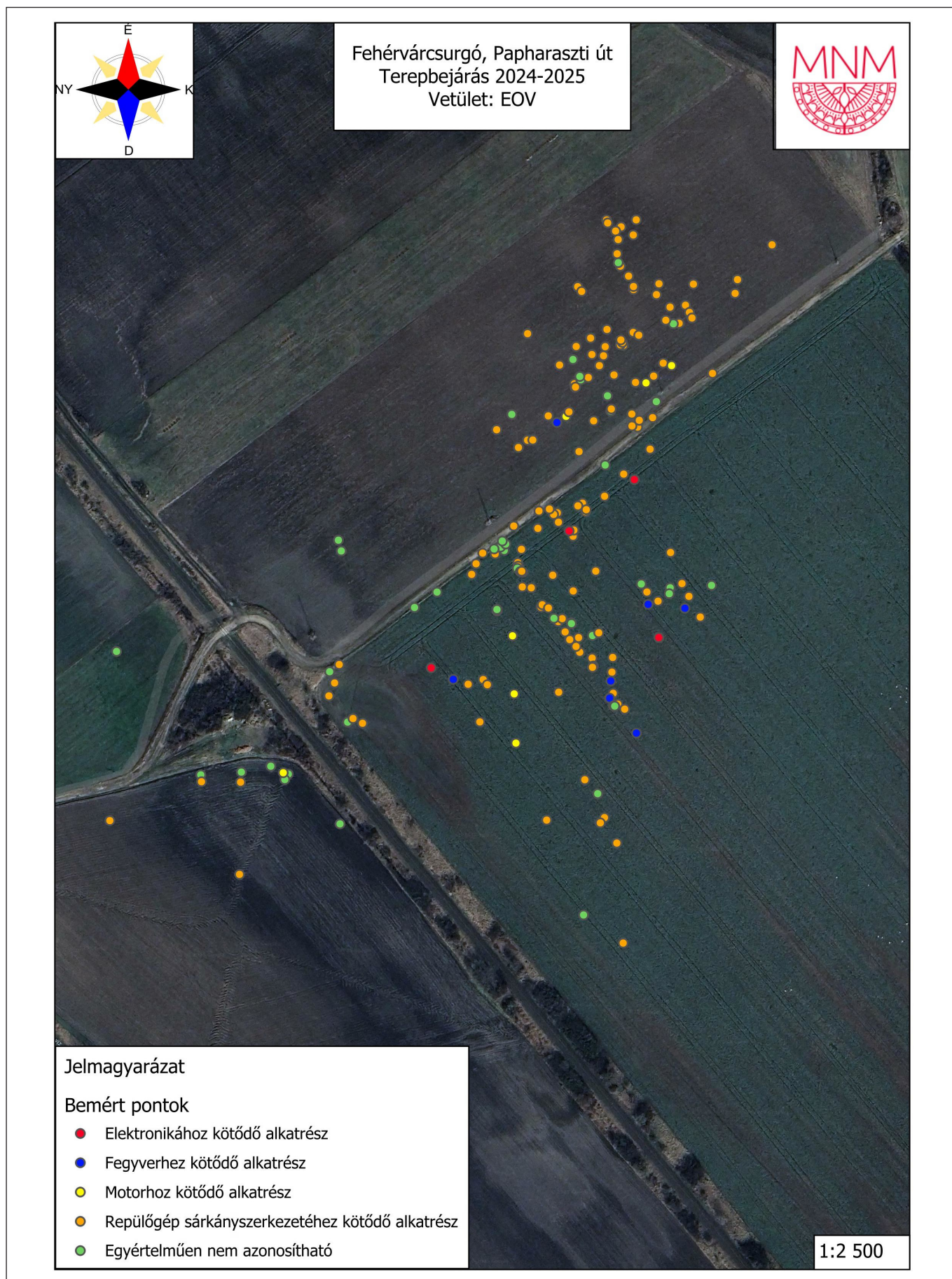


4. kép: A GK32P1089 kód alapján ez a darab az egyik motor vezérlésénél lévő konzolból származik (fotó: György László, MNM NRI)



5. kép: Az egyik nagyobb darab előkerülése az első terepi kutatási napon (fotó: Papp Attila)

első határozási pontokra elégséges volt. Az alumínium alapanyagú gépdarabokon a szegecselés minősége és stílusa, az ALCLAD jelzése és a cink-kromát alapozó színe egyértelműen jelezte az amerikai gyártást (3. kép), az egyik alkatrészen látható beütőn a GK32 kezdetű kód pedig azt is megmutatta, hogy B-24-es bombázóval van dolgunk (4. kép). Az út mindkét oldalára kiterjedő, roncsdarabokat rejtő terület fémkeresős kutatását a Szent István Király Múzeummal közösen, a földművelési módok különbözősége miatt két alkalommal végeztük el, mindkét érintett területen lehatárolva a gép szóródási zónáját (5. kép). Ehhez a Szent István Király Múzeum közösségi programjában is rendszeresített Qfield alkalmazást használtuk, amellyel minden alkatrészhez főcsoportokra bontott (sárkányszerkezet, motor, fegyver, elektronika, egyéb) helyszíni értelmezési rendszert, fényképet és egyedi koordinátát rendeltünk (6. kép). A művelési sajátosságok – jelen esetben a sokáig fennhagyott tarló, majd a tárcsázás után gyorsan megtörténő vetés – miatt nagyon rövid időablakok álltak csak rendelkezésre, és kevés, éppen akkor riadóztatható fémkeresős önkéntessel tudtunk dolgozni. A fő cél így pásztázó kutatással a becsapódási zóna lehatárolása volt. Az előkerült kb. 300 fémtárgy bő 80%-a a repülőgéphez volt köthető, a többi a művelés és szemetelés nyoma, régészeti lelet pedig – a terület régészeti érintettsége ellenére – nem volt a fémanyagban, jelezve a terület lefosztottságát. Az így felgyűjtött anyag – bár nem minden esetben – adhat plusz információt a gép földetérés-kori helyzetéről, repülési irányáról stb. A megtalált



6. kép: A leletek szóródási térképe

leletanyagban volt több olvadt alumíniumdarab is, ami heves, magas hőfokú égésre utalt (7. kép). Sajnos a nagyobb, látványosabb elemek a korabeli széthordás, a folyamatos művelés és a Móri-árokban lévő római kori lelőhelyek korábbi fosztogatása miatt már nem voltak fellelhetőek, de így is jelentős számú, a gépből származó darab került elő. A zóna 5,6 hektáros, és ennek egy része a szántás által mozgatott, de közelítően pontos szóródási képet kaptunk. Legnagyobb, helyben lévő darabunk a 3. képen látható: a csűrőkormány részeként azonosítottuk. A leletek szóródásának típusra bontott mintázata tökéletesen illeszkedik az „*oral history*” által megszerezhető adatokkal, miszerint a gép a Móri-árok felett DK-i irányban repült, Bodajk fatelepe felett már erősen süllyedve és Fehérvárcsurgó vonalában K-i irányú forduló közben kis magasságból zuhant le. A szóródási térkép ÉNy-i végpontjánál előkerülő csűrőkormány-darabok, és a zóna közepéhez közelítve fellelt motor környéki alkatrészek is megerősítik a visszaemlékezéseket. A konkrét darabok pontos azonosítása itt is szakirányú anyagismeretet igényel. Jelen kutatásunk esetén ennél a feladatnál a típust mélységében ismerő és egyben a közösségi régészeti programok aktív szereplőjeként is tevékenykedő Szilágyi Tibor repüléstörténeti kutató segítségét vettük igénybe.

A gép utáni történeti kutatás a terepi nyomokkal összhangban lévő információkat hozott. Első lépésként a helyi információanyagnak néztünk utána, ami szerencsénkre a helyi visszaemlékezéseket, szájhagyományban (*oral history*) fennmaradt adatokat összegyűjtő helytörténeti kéziratban megtalálható volt Bodajk könyvtárában. Ennek vonatkozó szövegrésze a következő: „Február 22-én a magyar légvédelmi tüzekek lelőttek egy négymotoros Liberátort. Az eltalált gép keringve, bukácsolva ereszkedett lejjebb és lejjebb, míg végül a Sárréti dűlőben a földre zuhant. Kilenc ejtőernyős lebegett a levegőben, a pilóta a gépben égett. Magyarok lőtték le, a németek fogták el a földet ért repülő személyzetét. 18–20 éves angolok voltak. A németek óráikat, gyűrűiket és egyéb értékeiket elvették tőlük.” A bevetés és a gép története a következőképpen rekonstruálható: 1945 februárjára a szövetséges stratégiai légierő célja a német hadtápvonalak és vasúti központok teljes megbénítása volt Délkelet-Európában. Ennek keretében a 15. amerikai légierő 1945. február 21-én nagyszabású támadást hajtott végre Bécs és térsége ellen, amely a háború egyik legjobban összehangolt légi hadművelete volt a régióban. A támadásban részt vett a 461-es bombázócsoporthoz tartozó, amely aznap teljesítette történetének 180. bevetését. A légierő összes bevethető bombázóparancsnoksága részt vett az akcióban. A különböző kötelékek célpontjai a Bécsi-medence vasúti infrastruktúrájának jelentős pontjai voltak: a Központi Rendezőpályaudvar, a Déli pályaudvar környete, a Bécs és környéki lőszerraktárak, valamint több alternatív célpont: Sopron, Bécsújhely, Bruck (a bevetés adatai: MAHONEY 2013, 337–338). A kötelékek radaros célzóberendezést (PFF) alkalmaztak a sűrű köd és a bombafelhőzet miatt, ám ez sem minden esetben bizonyult elégségesnek a célpontok pontos azonosítására. A légvédelmi tűz (flak) jelentős volt, különösen Moosbierbaum térségében, ahol a bombázók többsége áthaladt. A 461-esek számára a nap különösen kritikusnak bizonyult. A bombázócsoporthoz tartozó bevetést nehéz körülmények között kezdte: túlrepülte a Michelbachnál kijelölt IP-t (Initial Point – a rárepülés kezdőpontja, ahonnan már a bombázótiszt irányítja a gépet egészen a bombák kioldásáig), ezzel belekerült Moosbierbaum légvédelmi körzetébe. Az első szakasz bombái a rossz sebességkorrekció miatt a Duna-part fölé, a célterületen túlra estek. A második szakasz nem értett egyet az első szakasz korrekciójával, és önálló pályára állva – tévesen – a Wiener Neudorf-i repülőgépmotor-üzemeltető bombázta. A 15. légierő 1945. február 21-i támadását stratégiai szempontból sikeresnek minősítették, hiszen a bécsi vasúti hálózatot napokra megbénította, és a német hadtápvonalak több pontját súlyos károk érték. A 461-es bombázócsoporthoz tartozó számára azonban a művelet tragikus veszteségekkel járt. A navigációs



7. kép: A magas hőfokú égést jelzi az összeolvadt alumíniumdarab (fotó: György László, MNM NRI)

12359 MISSING AIR CREW REPORT 2 2 813.

1. ORGANIZATION: Location Torretta, Italy Commanded by Air Force XV Air Force
Group 461st Bombardment Group (H) Squadron 766th Bomb. Sq. (H)

2. SPECIFY: Place of departure Torretta, Italy Course 308°
Target Vienna, Austria Type of mission Combat

3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED:
CAVE

4. GIVE: (a) Date 21 Feb 45 Time 1335 Last known position Vienna, Austria
(b) Specify whether: (X) Last sighted, () Forced down, () Seen to crash,
() Last contacted by radio, () No information.

5. AIRCRAFT (LOST) AS A RESULT OF: (a) Enemy anti-aircraft, (X) Other Mechanical difficulties
(c) Enemy aircraft, () Enemy anti-aircraft, (X) Other

6. AIRCRAFT: Type, model & series B-24G AAF Serial Number 42-58408

7. NICKNAME OF AIRCRAFT none

8. ENGINES: Type, m.d.e. & series R-1830-43 AAF Serial Number (a) 42-38668
(b) A2-65145 (c) CP-312693 (d) 42-43073

9. INSTALLED WEAPONS: (Make, type and serial number.)
(a) IN 1249099 (e) IN 978501 (i) IN 1248825
(b) IN 1242726 (f) IN 1243105 (j) IN 1248714
(c) IN 1249225 (g) IN 977694 (k) IN 1248714
(d) IN 1249008 (h) IN 978380 (l) IN 1248714

10. PERSONNEL LISTED BELOW REPORTED AS: (X) Battle Casualty, () Non-Battle Casualty.

11. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 10; Passengers 0; Total 10
(If more than 12 persons aboard aircraft, use separate sheet.)

CREW POSITION	FULL NAME (Last, first, initial)	RANK	SERIAL NUMBER	CURRENT STATUS	NEXT OF KIN, RELATIONSHIP AND ADDRESS
DEP (1) Pilot	HOOPER, Josiah R.	2d Lt.	MTA 0-718642	MTA	Glenwood P. Hooper (father) Barrons Road, Milford, New Jersey
DEP (2) Co-Pilot	WAGDONALD III, Charles A.	2d Lt.	MTA 0-810877	MTA	James A. Judie (Grandfather) 1515 E. Jefferson Blvd., South Bend, Ind.
DEP (3) Bombdr.	BERNARDOFF, Frederick O.	2d Lt.	MTA 0-2770235	MTA	Doris M. Bernhardt (wife) 920 Virginia St., Graham, Texas
DEP (4) Navigator	BEACH, W.B. (TO)	2d Lt.	MTA 0-117537	MTA	W.B. Beach Jr. (father) Continental Oil Co., Ponca City, Oklahoma
DEP (5) Radio Operator	Taylor, Everett G.	Sgt.	MTA 3658416	MTA	Mable Taylor (mother) Kingsley, Michigan
DEP (6) Engineer	Wolff, James R.	Sgt.	MTA 16008277	MTA	Mr. George G. Wolff (father) 959 So. 56th St., West Allis, Wisconsin
DEP (7) Top Gun	Schmitt, Robert C.	Sgt.	MTA 32772743	MTA	Battle Schmidt (mother) Fairtown, New Jersey
DEP (8) Tail Gun	Stevens, Jr. W.W.D.	Sgt.	MTA 38282169	MTA	Gore E. Stevens (mother) 2117 Holmes Street, Dallas, Texas
DEP (9) Tail Gun	Williams, James	Sgt.	MTA 33414262	MTA	Glorious Williams (mother) 247 Alder Drive, Ben Aron, Parkway Inn
DEP (10) Nose Gun	Gow, James R.	Sgt.	MTA 36858124	MTA	Duella Gow (mother) Rt. #5, 1285 Venice Court, Pontiac, Michigan

12. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT AND CHECK APPROPRIATE (one only) COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME:

NAME IN FULL	RANK	SERIAL No.	CONTACTED LAST BY RADIO	SAW SORTED CRASH LANDING	SAW FORCED CRASH LANDING
(1) MITCHELL F. HALL JR.	2d Lt.	0-823363	X		
(2) FREDERICK G. WILMANN	2d Lt.	0-825726	X		
(3) CHARLES T. COURTNEY	2d Lt.	0-696722	X		

13. IF PERSONS ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, CHECK ONE OF THE FOLLOWING:
() Parachutes were used. () Persons were seen walking away from the scene of the crash.
(X) Other reasons (specify) Plane was still in flight when last seen

14. ATTACH PHOTOGRAPH, MAP OR SKETCH SHOWING LAST KNOWN LOCATION OF AIRCRAFT.
15. ATTACH EYEWITNESS DESCRIPTIONS OF CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES.
16. ATTACH A DESCRIPTION OF EXTENT OF SEARCH, IF ANY, AND GIVE NAME, RANK AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE OF SEARCH HERE.

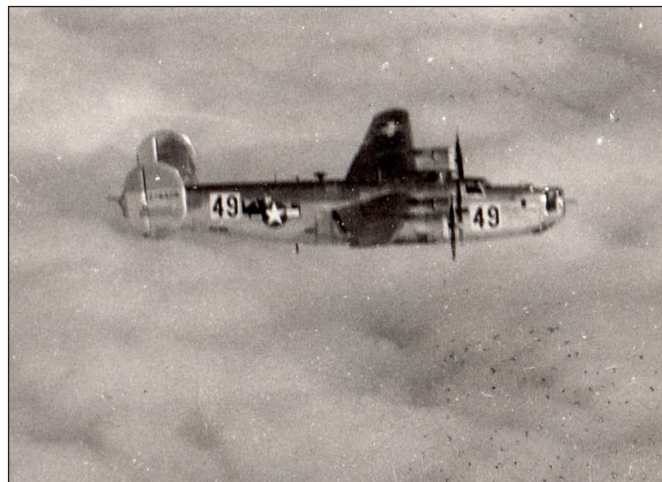
Incl 1 - Sketch Date 24 February 1945
Incl 2 - Stat of Lt. Hall
Incl 3 - Stat of Lt. Wilmann
Incl 4 - Stat of Lt. Courtney

Signature of reporting officer: Robert A. Friedman, Capt. AG

8. kép A Missing Air Crew Report, amely az egyik legfontosabb dokumentum lezuhant amerikai gépek esetén (forrás: NARA, <https://catalog.archives.gov/id/91125340?objectPage=2> letöltés: 2025.12.01.)

hibák, a rossz látási viszonyok és a rendkívül erős légvédelem együttesen vezettek ahhoz, hogy a kötelék három gépet is elveszített – köztük azt, amelynek a csoport parancsnoka, Robert N. Baker őrnagy volt a pilótája, valamint a jelen cikk tárgyát képező repülőgépet.

A Flying Fool becenévre hallgató, 42-78408 gyári számon futó gép egy B-24G-16-NT típusú Liberator a 461-es bombázócsoporthoz 766-os bombázószázadának állományába tartozott. (A veszteséghez tartozó MACR-adatlap [Missing Air Crew Report – 8. kép] adminisztratív hiba miatt a gép számát tévesen 42-58408-ként tüntette fel, amely félreértésekhez vezetett a későbbi kutatásokban.) 1944. június 27-én érkezett a 460-as bombázócsoporthoz, ahonnan rövid idő után átvezényelték a 461-eshez pótlásra. A repülőgép becenevének azonosítása nehézkes, mert nincs egyértelmű forrás, amely mutatná a 766-os század állományába kerülése utáni adatot. Egyes források szerint 408 volt a beceneve és 49 az oldalszáma (9. kép). Pilótája Josiah R. Hooper hadnagy volt (10. kép), aki 1944. december



9. kép: A gépről megmaradt egyetlen ismert fotó (forrás: <https://461st.org/Aircraft/Nose%20Art/images/49-large.jpg> letöltés: 2025.12.01.)



10. kép: A pilótáról, Josiah R. Hooper-ről fennmaradt egyetlen ismert fotó (forrás: <https://www.findagrave.com/memorial/56373076/josiah-russell-hooper#source> letöltés: 2025.12.01.)



11. kép: A gép lezuhanásának helye jelenleg (fotó: Papp Attila)

12-én érkezett az alakulathoz. A bevetés napján a gép már műszaki problémákkal repült – erre több szemtanú is utal visszaemlékezésében. Három különböző gép személyzetének beszámolója alapján az események a következőképpen rekonstruálhatók: a bombák ledobása után Hooper gépe lassan lemaradt a formációtól. Az 1-es motor vitorlaállásban működött, majd nem sokkal később a 4-es motor erősen füstölni kezdett, lángolni látszott. A gép ekkor még irányítható volt, és lassú magasságvesztéssel követte a hazatérő irányt. Rádión kapcsolatba léptek vele, Hooper azonban csak a hívójelet ismételte, választartalom nélkül. A gépet utoljára a szovjet vonalak irányába látták eltávolodni. A személyzet mind a tíz tagja életét vesztette.

A szemtanúk elmondásai alapján Hooper gépe a végsőkéig irányítható volt, és a személyzet minden bizonnyal a legközelebbi biztonságos zónát – a szovjet vonalak mögötti területet – próbálta elérni (11. kép). A Németh Béla-féle visszaemlékezésből kiderül, hogy próbálkozásuk sikeréhez mindössze pár kilométer hiányzott csak, lévén a Móri-árok keleti felén már szovjet alakulatok voltak. Az is tudható belőle, amit aztán minden amerikai forrás is megerősít, hogy a személyzet kilenc tagja hagyta el ejtőernyővel a gépet, egy fő halt meg a gépben, Charles A. MacDonald III hadnagy, a gép másodpilótája. Őt a vasúti őrház melletti földön temették el, majd 1945 második felében exhumálták, ez alapján köthetjük össze személyzeti taggal a konkrét gépet (DELANZO 1989–1990). Bár jelen esetben a konkrét személyzeti tag nélkül csak közvetett bizonyíték lenne, az azonosításban mégis további nyomként szolgált az a sárgára festett burkolati elem, amelynek színe megegyezik a 766-osok motorgyűrűjének a század azonosítására szolgáló színkódjával (12. kép). A kilenc, ejtőernyővel kiugró személyzeti tag sorsa kapcsán kutatásunk még folytatódik. Elfogásukig és fogolytáborba indításukig követhető a történet, de onnantól nyomuk veszett, és máig eltűntként vannak nyilvántartva.



12. kép: A sárga jelzés, amely a bombázócsoporthoz belül a 766-os századot jelölte (fotó György László, MNM NRI)

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezúton is köszönjük Keresztyény Orsolyának, hogy a Németh Béla-féle, egy példányban létező, kéziratos anyagot felkutatta, digitalizálta és a rendelkezésünkre bocsátotta, valamint Charles Randall Morgannek, a 461-es bombázócsoporthoz tartozó egyik kutatójának, hogy a konkrét gépről szóló és csak mikrofilmen elérhető adatokat rendelkezésünkre bocsátotta.

BIBLIOGRÁFIA

B. Stenge, Cs. (2016). *Elfelejtett hősök*. Budapest: Zrínyi Kiadó

Bernád, D. & Punka, Gy. (2013). *Hungarian fighter colours: 1930–1945*. Sandomierz: Stratus s.c.

Bernád, D. & Punka, Gy. (2014). *Hungarian fighter colours vol. 2.: 1930–1945*. Sandomierz: Stratus s.c.

Czirók, Z. (2014). *Horváth Ernő: egy sárvári vadászpilóta a 2. világháborúban*. Sárvár: Nádasdy Ferenc Múzeum

Csizék, Z. (2025). *Az utolsó háborús év. Események Baranya vármegye légtérében és a földön*. Pécs: szerzői kiadás

Delanzo, W. J. (1989–1990). [Letter to the editor]. *The Torretta Flyer* 18, 26–27.

Horváth, G. (2013). *Bostonok a magyar égen és földben*. Szolnok: szerzői kiadás.

Irányi, P. (1994). Sóstótól Pockingig. *Magyar Szárnyak* 1993/94, 111–122.

Krascsenics, L. (1990). *Egy magyar királyi vadászpilóta visszaemlékezései*. Budapest: TIPO-KOLOR.

Kulcsár, V. & Polgár, B. (2023). Az Attila-vonal (1944–1945) közösségi régészeti kutatása (2021–2023). *Magyar Régészet* 12:2, 51–56.

Kurucz, J. (1989). Fehérvárcsurgó történeti földrajzi helynevei. *Fejér Megyei Levéltár Közleményei* 13. Székesfehérvár.

Laszlovszky, J. (2023). Újkori és legújabb kori régészet Magyarországon? *Magyar Régészet* 12:1, 37–47. <https://doi.org/10.36245/mr.2023.1.6>

Magó, K. (2018). *Szolnok repüléstörténete 1945-ig*. Szolnok: RepTár Szolnok.

Mahoney, K. A. (2013). *Fifteenth Air Force against the Axis. Combat Missions over Europe during World War II*. Lanham, Maryland: Scarecrow Press.

Nagy, G. (2020). „Kiugrás” az ismeretlenbe. Az 1944-ben Mezőcsokonya területén lezuhant angol szállító repülőgép és legénységének története. *A Kaposvári Rippl-Rónai Múzeum Közleményei* 7, 251–266. <https://doi.org/10.26080/krmkohl.2020.7.251>

Pataky, I., Rozsos, L. & Sárhidai, Gy. (1992). *Légi háború Magyarországon felett*. Budapest: Zrínyi Kiadó.

- Pálffy, S. & Horváth, G. (2025). Szovjet IL–2 M3 Sturmovik csatarepülőgép lezuhanási helyének meghatározása Szentkirályszabadján. *Veszprémi Szemle* 77, 141–151.
- Polgár, B., Mátyássy, G. & Kulcsár, V. (2024). Tárgyi emlékek a második világháborús bajai hadifogolytábor régészeti kutatásából (2024). *Magyar Régészet* 13:4, 40–50. <https://doi.org/10.36245/mr.2024.4.4>
- Punka, Gy. (1995). *A „Messzer”. Bf 109-ek a Magyar Királyi Honvéd Légierőben*. Budapest: OMIKK.
- Punka, Gy., Sárhidai, G. & Zsák, F. (2018). *Légi győzelmek és veszteségek, 1914–1945*. Budapest: Kornétás Kiadó.
- Sarkady, S. (2019). *Légi események Sopron vármegyében*. Sopron: Soproni Egyetemi Kiadó.
- Tálosi, Z. (2000). Sikeres kutatás egy Zalaegerszeg közelében lelőtt angol Halifax roncsai után. *Haditechnika* 34:1, 68–71.
- Tálosi, Z. (2002). *Háborús évek. 1941-1945*. Légiesemények és harcok Tolna megyében. Szekszárd: szerzői kiadás.
- Tobak, T. (1989). *Pumák földön-égen: Egy vadászrepülő kalandjai*. Budapest: Háttér Lap- és Könyvkiadó.
- Tóth, F. (2015) Elsodródott repülőgép – Ifj. Károlyi Gyula repülőbalesete a Bücker Jungmann 131-es kiképző repülőgéppel. *Haditechnika* 49:3, 58–60.