

# Bombázók Bevetési Jelentései

Az itt következő négy Bevetési Jelentés eredeti leírását az 1945-ös bombázásokról a 15. Légierők Történelmi Kutatóintézetében őrzik mikrofilmen és gépelt formában. Négy csoport bombázta Szombathelyt 1945. március 4-én, és az alábbi Bevetési Jelentések alkotják a hivatalos leírást a négy Bombázó Csoport utjának körülményeiről Szombathelyre és vissza az olaszországi bázisra aznap délután.

A négy Bombázó Csoportot a város fölé való érkezésük sorrendjében soroljuk fel:

485 <sup>th</sup>	Bombázó Csoport - érkezés	12:42
465 <sup>th</sup>	Bombázó Csoport - érkezés	13:06
460 <sup>th</sup>	Bombázó Csoport - érkezés	13:24
464 <sup>th</sup>	Bombázó Csoport - érkezés	13:29

A Project Manager üzenete

Az alább felsorolt dokumentumoknak nincs még magyar változata. Habár szívesebben bővíteném ezt a honlapot egyidejűleg az angol és magyar szövegekkel, de a mai napon, 2009. augusztus 23-án még nincs magyar fordítása az itt következő dokumentumoknak. A Légierők katonai reportjai most még csak angolul szerepelnek ezen a honlapon, de hálásan fogadnék önkéntes fordítókat a következő leírások lefordítására:

A 465-os Bombázó Csoport bevetési jelentése  
A 460-as Bombázó Csoport bevetési jelentése

A felsorolt dokumentumok szorosan összefüggnek Szombathely városa és a székesegyház 1945. március 4-i bombázásával. Hogy ön olvassa ezt a leírást, az bizonyítéka az ön érdeklődésének e téma iránt, tehát az is lehetséges, hogy szívesen vállalkozna némelyik történelmi dokumentum magyarra való fordítására is az angol nyelvben járatlan magyar közönség számára szerte a nagyvilágban. Az ön lefordított szövegét szívesen átnézzük a katonai kifejezések és rövidítések egyeztetéséhez, s nevét feltüntetjük a cikk végén.

Köszönöm szíves érdeklődésüket.

Project Manager

## BIZALMAS

### FŐHADISZÁLLÁS A 485. BOMBÁZÓ CSOPORT (H) APO (hadseregposta) 520 AMERIKAI HADSEREG

1945. március 5.

Tárgy: Jelentés bevetésről  
Címzett: Az 55. Bombázó Szárny (H) Commanding General-ja (kb. vezénylő tábornok),  
APO 520, Amerikai Hadsereg

1. 1945. március 4-én 7 óra 39 perckor 28 B-24-es repülőgép szállt fel, hogy Magyarországon a szombathely-déli rendezőpályaudvart bombázza. A 28 repülőgép két, egyenként kettő ún. boxból álló támadó egységet alkotott. Az alakulatot a csapatirányító tisztt, Douglas M. Cairns alezredes vezette.

2. A bázis fölötti időjárási körülmények miatt a Csoport a területtől 30 mérföldre (48 km) nyugatra, 11,000 láb (3354 m) magasságon 7 óra 40 perckor gyűlt össze.

3. Kérésre információ érkezett az Uphill-től (ez időjárást figyelő toronyállomás volt Olaszországban) a gyülekezési terület időjárásáról. Az alakulat azt az utasítást kapta, hogy emelkedjen 14,000 lábra (4268 m), hogy elkerülje a kedvezőtlen időjárást a Spur nyugati oldalán. Ezáltal a csoport 10 perc késéssel érkezett a gyülekezőhelyre. Információt kértek a vezetésre kijelölt 460. csoport pozíciójáról, amely 16,000 láb (4878 m) magasan, 15 perccel mögöttük volt. Az alakulat azt az utasítást kapta, hogy haladjon tovább, emelkedjen 16,000 láb magasságba, és a 460. csoport megkísérli majd megelőzni. Amikor 10 perc késéssel megérkeztek a Key Point-hoz (ahol először berepültek az ellenséges terület fölé), a parancsnok ismét kapcsolatba lépett a 460. csoporttal, amely azt javasolta, hogy a 485-ös haladjon tovább vezérként a célpont felé.

4. Nem volt konkrét találkozó a vadászpilóta kísérettel. A vadászpilóták megkérdezték a támadás tervezett időpontját és nyilvánvalóan közvetlenül a célponthoz repültek, ott láttuk őket először. Néhány P38-ast és P51-est (egymotoros vadászgépek) láttunk útközben 10 óra 45-kor az északi szélesség  $45^{\circ} 00'$ - keleti hosszúság  $15^{\circ} 54'$ - nél. Vadászgépeket utoljára 13 óra 22 perckor az é. sz.  $44^{\circ} 15'$  - k. h.  $16^{\circ} 10'$ -nél láttunk.

5. Egy repülőgép visszafordult mielőtt elérte volna az elsődleges célpontot. A 801-es repülőgép visszafordult 11 óra 30 perckor é. sz.  $46^{\circ} 52'$ -k. sz.  $14^{\circ} 29'$ -nél, mert a kettős hajtómű dugattyúja nem működött. A repülőgép a visszafordulás helyén 2 tonna bombát ledobott, és bár tervezett bombázási manővert nem hajtott végre, néhány találat ért egy vasútvonalat. A repülőgép 14 óra 10 perckor landolt a bázison.

6. Az alakulat elvétette az Initial Point-ot (IP)(a pont, ahol a repülőgépek ráfordulnak a célpontra) a felhők és az extrém köd miatt. A Mickey Operator (aki a radarkészüléket működtette.) a bombázási manőverbe fordította az alakulatot, de képtelen volt tartani a célpontot a radarernyőben. Amikor már majdnem elérték a várost, a bombázótiszt azonosította a célpontot és megtette a szükséges kiigazításokat. Maga a bombázási manőver mindössze 45 másodpercig tartott. (A Mickey Operator: Amikor először használtak radart, a készülék nem volt túl megbízható. Azért nevezték el Mickey Mouse rendszernek. Így ragadt rá a Mickey név a radarkezelőre.)

27 repülőgép ért az elsődleges célpont (a szombathely-déli rendezőpályaudvar) fölé 12 óra 42 perckor. 26 repülőgép ledobott 52 tonnányi 500 font súlyú 0,1x0,01 begyújtású RDX (RDX = ciklo-trimetilén-trinitramin, amely egy nagyon robbanékony nitramin. A nitroglicerin robbanási sebessége 7,700 m/s, az RDX robbanási sebessége 8,750 m/s) bombát 23,500 lábról (7165 m) 150 fokos irányban. A 3438-as repülőgép 2 tonna bombával tért vissza a bázisra, a tartószerkezet hibája miatt. A bombázás vizuális irányítással történt, boxokban, amelyekből az Able és Charlie box vezér-repülőgépe a C-1 automata pilótát használta.

A fotókon látható: ABLE BOX: A célpont déli részén koncentráltan csapódtak be a bombák, lefedve mindkét, az eligazításban szereplő MPI-t (main point of impact-fő becsapódási pont). BAKER BOX: a becsapódás alakzata kb 1500 lábra (458 m) nyugatra a déli rendezőpályaudvartól látható. CHARLIE és DOG BOX: Nagy koncentrációjú becsapódások 2,500-3000 lábra (762-915 m) nyugatra a déli rendezőpályaudvartól. Körülbelül a város közepén. (A távolság a nagytemplom és a déli rendezőpályaudvar között légvonalban 4,500 láb (1500 m).

7. Időjárás: A bázison felszálláskor (felhőzet százalékban kifejezve: 10/10 sűrű felhő borít mindent, 1/10 a látási viszonyok szinte tökéletesek): 9/10-es cumulus és stratocumulus 4000-11,000 láb (1220-3354 m). Zavartalan látási viszonyok. Odafelé úton: A bázishoz hasonló körülmények az Adriáig. A víz felett 7/10-9/10-es tornyosuló cumulus 15,000 láb (4574 m) magasságig, majd csökkenő, a jugoszláv partoknál kitisztul, 9/10-es tornyosuló cumulus 15,000 láb (4574 m) a hegyek fölött, aztán Ljubjanáig tiszta. Innen az IP-ig 10/10-es altocumulus kb.15,000-18,000 láb (4574 m-5488 m) kevés megszakítással, amelyen keresztül az egyik pilóta alacsonyabb felhőket figyelt meg, ami 3/10-esre esett a célterületen, ahol nem volt más felhő. Nyomokban cirrus Klagenfurt és Linz környékén 25,000-26,000 láb (7,622 - 7,927 m). Jelentések folyamatos kondenzcsíkokról 18,000-23,000 láb (5,488 - 7,012 m) Ljubjanától az IP-ig. Zavartalan látási viszonyok. Visszaúton: a Balatontól délre 6/10-8/10-es erős cumulus, a jugoszláv hegyek felett borult 15,000 láb (4574 m). Az Adria mint odafelé, a felhők teteje 12,000-14,000 láb (3,658 - 4,268 m). Visszatéréskor a bázis: mint induláskor.

8. Nem találkoztunk ill. észleltünk ellenséges repülőgépeket. SAH légelhárító tüzét észleltünk a cél fölött kb. 2 percen át. Az ágyúk tüzeinek egy része vasúti kocsik irányából jött: a legénység tagjai jelentették, hogy felvillanásokat láttak a sínek mellett. 3 repülőgépben okozott kisebb károkat a légelhárító tűz, személyi sérülés nem történt.

#### 9. Megfigyelések:

- (1) rendezőpályaudvar Ljubjanában, 500 vagon
- (2) rendezőpályaudvar Klagenfurtban, 100 vagon
- (3) rendezőpályaudvar St Vertben (sic) (St Veit, Ausztria), kb 400 vagon és 3 működő gőzmozdony

A 460-as csoport egy B24-ese 11 óra 30 perckor csatlakozott az alakulathoz, betöltve a 801-es repülőgép helyét, amely akkor az 5-ös bekezdésben leírtak szerint visszafordult. Ez a repülőgép a 485-ös csoporttal együtt bombázott.

10. 26 repülőgép tért vissza a bázisra, 25 landolt incidens nélkül, 14 óra 43-as átlagos landolási idővel. Az 51931-es repülőgép Zárában leszállt üzemanyagért, a bázisra 15 óra 59 perckor tért vissza. Látták, amint a 49393-as repülőgép a célpont felett veszített magasságából, és néhány P38-as kíséretében keletre fordult. Később ez a repülőgép rádióon jelentette, hogy az orosz vonalak mögött, Szedebed-en (sic) landolt. (Valójában Szegeden, lásd a Downed in Hungary című cikket).

11. A 8 képeket készítő kamerából 7 sikeresen működött.
12. Az eligazításban szereplő és a ténylegesen megtett útvonal jelölve van a mellékleten.
13. PFF csak mint navigációs segédeszköz volt használatban.

A hadtestparancsnok részére:

Walter A. Ladner sk  
a Légierő őrnagya  
az S-2 csapat tisztje

Fordítók: Nándor Bokor és  
Ilona Pósfai

BIZALMAS

FŐHADISZÁLLÁS

BVB/FFE/hob

A 464. BOMBÁZÓ CSOPORT (H)  
APO (hadseregposta) 520 AMERIKAI HADSEREG

319.1

1944 (sic ). március 4.

Tárgy: Jelentés bevetésről

Címzett: Az 55. Bombázó Szárny (H) Commanding General-ja (kb. vezénylő tábornok),  
APO 520, Amerikai Hadsereg

1. 1945 március 4-én harminchat (36) kijelölt B-24-es repülőgép és hat (6) tartalék repülőgép szállt fel 8 óra 10 perckor, hogy a szombathely-déli rendezőpályaudvart bombázza. A repülőgépek három (3) támadó egységet alkottak. Az első támadó egységet Harry S. Wilson őrnagy, a 464-es bombázó csoport helyettes hadműveleti tisztje vezette, a másodikat George S. Quay főhadnagy, a 777-es bombázószázad box leader-je, a harmadikat Kenneth (NMI) Machado százados a 777-es bombázószázad flight leader-je.

2. A 44-49415-ös számú B-24-es repülőgép korábban tért vissza a helyszínről, mert 2-es számú hajtóművét elvesztette, amit elkezdtek leállítani mikor a fordulatszám és az olajnyomás leesett.

3. A csoport az olaszországi Spinazzolától délkeletre, a felhőréteg felett, 14,000 láb magasságban állt alakzatba. Mivel az alakzatba állás közben tapasztalt időjárás miatt az indulási idő késett, ez a csoport átrepült közvetlenül Spinazzola fölött a Lesina tó irányába, amelyet 10 óra 00 perckor hagyott el.

4. Harminckilenc (39) repülőgép ért el a célpont fölé, hetvennégy és háromnegyed (74 3/4) tonna (0,1x0,01begyújtású) RDX bombát dobtak le 23,500 láb magasságról.

A célpont fölött három (3) repülőgép nem volt képes ledobni a teljes bomba-rakományát, a következő okok miatt:

A 44-49194-es számú B-24-es repülőgép: a baloldali bombarekesz ajtajának enyhe deformációja miatt négy (4) bomba a baloldali tárolóban maradt. Ez a repülőgép egy (1) tonna bombától szabadult meg másfél (1 1/2) perccel a bombák kioldására vonatkozó parancs után.

A 44-42401-es számú B-24-es repülőgép: ismeretlen hiba. Hét (7) bomba bennragadt, ez a repülőgép egy és háromnegyed (1 3/4) tonna bombától szabadult meg 14 óra 35 perckor az északi szélesség 43° 00'- keleti hosszúság 15° 11'- nél. (az Adriai tenger felett - F.C. megj.)

A 44-48880-as számú B-24-es repülőgép: A bombatárolók beragadtak. Ez a repülőgép kettő (2) bennragadt bombától szabadult meg közvetlenül a bombák kioldására vonatkozó parancs után.

A 44-49146-os számú B-24-es repülőgép a késedelmes felszállást követően nem találta meg az alakulatot, és a Graz-Keleti rendezőpályaudvart (Ausztria) bombázta 12 óra 59 perckor 22,000 láb magasságról a 40-es szárny repülőgépeivel.

A 44-49415-ös számú B-24-es repülőgép tért vissza korábban a bázisra, két (2) tonna bombával.

A 44-49363-as számú B-24-es repülőgép nem tudott csatlakozni az alakzathoz és Spinazzola területén lezuhant. A repülőgép bombarakományának sorsa ismeretlen.

#### Összegzés a bombák mennyiségéről

Harminckilenc (39) repülőgép sikeresen bombázta a célpontot	74.75 tonna
Egy (1) repülőgép sikeresen bombázta a Graz-Keleti rendezőpályaudvart	2.00 tonna
Három (3) repülőgép (az elsődleges célpontig elérők közül) megszabadult bombáitól	3.25 tonna
Egy (1) repülőgép korábban, bombáival tért vissza a bázisra	2.00 tonna
Egy (1) repülőgép lezuhant	<u>2.00 tonna</u>
Összesen	84.00 tonna

A bombázás után készült fotókon nagyszámú becsapódás látszik, amelyek Szombathely városát érték, a rendezőpályaudvartól nyugatra. Egy bomba a déli rendezőpályaudvar közepét érte, károkat okozva két (2) sor tehervagonban. A bombatalálatok a pályaudvartól körülbelül 3,000 lábnyira nyugatra kezdődtek és délkeletre, a vasúti csomópont felé folytatódtak. Más szórványos becsapódások voltak a pályaudvartól keletre és délre elhelyezkedő földeken.

5. Az első támadóegység vezetője C-1-es automata pilótát használt a bombázási manőver alatt, csakúgy, mint a harmadik támadóegysége. A második támadóegység vezetője kézi irányítást használt a manőver alatt, mivel sok kiigazításra volt szükség, és nem volt lehetősége beállítani a C-1-es automata pilótát.

6. Léghárító tüzet észleltek két (2) percen át a célpontnál, melyet SIH-val (scant-intense-heavy / gyér-intenzív-erős) jellemeztek, kivéve az Able és Baker boxok legénységét, akik SAV-nak (scant-accurate-V / gyér-pontos-V) jelentették.

7. A harminc (30)-negyven (40) P-54-es repülőgépből álló kíséretet először 10 óra 00 perckor észleltük, az északi szélesség  $44^{\circ} 53'$ - keleti hosszúság  $15^{\circ} 20'$ - nál. Tizenöt (15)-húsz (20) P-38-as repülőgépet figyeltünk meg a célpontnál. A kíséretet utoljára 14 óra 30 perckor láttuk az északi szélesség  $44^{\circ} 00'$ - keleti hosszúság  $15^{\circ} 30'$ - nál.

8. Az időjárás felszálláskor: 8/10-es stratocumulus és cumulus 12,000 lábig. Szórványos hózápor 8/10-10/10-es cumulus az Adriai tenger fölött 14,800 lábig, ami a dalmát partoknál 3/10-4/10-esre csökkent. 8/10-10/10-es cumulus a Dinári hegység fölött és a Drava folyó területén 10/10-es altocumulus 12,000 lábig. Mindkét réteg szórványosra fogyatkozott az IP közelében. A célpontnál 3/10-es altocumulus 12,000 lábig, zavartalan látási viszonyok.

Visszafelé alacsony felhőréteg, átlagosan 8/10-es, 12-14,000 lábig. A bázison visszaérkezéskor 8/10-es stratocumulus és cumulus 3,000 lábig, a látótávolság 20 mérföld.

9. Negyven (40) repülőgép landolt ezen a bázison 14 óra 50 perc és 16 óra 00 között.

10. Mivel az alakzat késéssel állt össze, az útirányt Spinazzolától a Lesina-tó felé vettük (északi szélesség  $43^{\circ} 13'$ - nyugati (sic) hosszúság  $14^{\circ} 50'$  - északi szélesség  $44^{\circ} 03'$ - keleti hosszúság  $15^{\circ} 70'$ ), utána az utasítás szerint. Repülési nyomvonal a mellékleten.

11. Megfigyelések:

<u>időpont</u>	<u>helyszín</u>	<u>magasság</u>	<u>megfigyelés</u>
11:35	é.sz. 46° 03'-k.h. 14° 32' (Ljubjana, Jugoszlávia - F.C. megj.)	18,000	két (2) rendezőpályaudvar, egyenként legalább 200 egységgel
13:29	é.sz. 47° 17'-k.h. 16° 38' (Szombathely, Magyarország- F.C. megj.)	21,000	rendezőpályaudvar 20-30 SEF egymotoros vadászgép

12. Négy (4) repülőgépben okozott károkat a légelhárító tűz. Három (3) repülőgép kisebb károkat szenvedett, egy (1) repülőgép súlyosat, ez a gép száz (100) munkaóráig repülésképtelen lesz.

13. Tizenkettő (12) repülőgép készített felvételeket. Válogatott képek mellékelve.

A hadtestparancsnok részére.

Francis F. Keller  
a Légierő őrnagya  
hírszerző tiszt

2 melléklet

1. útvonal
2. válogatott fényképek

Fordítók: Nándor Bokor és  
Ilona Pósfai