

KURUCZ Ádám

Szimbolikus végakarát?

Trencsényi József
repülő főhadnagy emlékezete



Trencsényi József repülő hadnagy (posztumusz főhadnagy) 1964-ben halálával országosan ismertté vált. Személyét a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) példaképként állította a magyar társadalom – de legfőképpen a fiatal generációk – elé, mint kommunista hőst. Ennek okáról 1964-ben az országos sajtó részletesen beszámolt, majd iskolák, munkásbrigádok, úttörőcsapatok vették fel nevét. Emléke a rendszerváltást követően szinte teljesen elhalványult, mindössze egy 1950-ig Szabolcs vármegyéhez tartozó Borsod-Abaúj-Zemplén megyei zsákfalú, Viss utcája viseli ma is a nevét. Az utca, ahonnan a temető nyílik, amelyben testét végső nyugalomra helyezték. E rövid közlemény bemutatja, ki volt ő és hogyan vált a rendszerrel buzgón együttműködő, de nem politizáló vadászpilótából halálával a kommunizmus hőse.

Tanulmányai

Trencsényi József 1941. március 22-én született a Szabolcs vármegyei Viss községben. Három éves sem volt, amikor vasutas édesapját 1943-ban elveszítette. Nevelése testvérével együtt édesanyjára (született Pásztor Mária) hárult, aki 1958-as nyugdíjba vonulásáig szintén a MÁV alkalmazottjaként dolgozott. Az általános iskola első hat osztályát Vissen végezte, majd – édesanyja kívánsága szerint¹ – Kőszegen, a MÁV Vasútgépészeti Technikumban folytatta tanulmányait. Részt vett az úttörőmozgalomban, ahol rajtanácselnök és osztálybizalmi tisztséget látott el. 1955-ben belépett a Dolgozó Ifjúság Szövetségébe (DISZ).²

1955 szeptemberétől a budapesti Vasúti Pályafenntartási Technikum növendéke. 1957-ben tagja lett a Magyar Honvédelmi Szövetségnek (MHSZ). A MÁV repülőklubjában megismerkedett a sportrepüléssel, amely megalapozta élethivatását és meghatározta további pályaaorientációját.³

1957-ben vitorlázó tanfolyamot kezdett, amelynek eredményeként 1958-ban „C” vizsgát tett a farkashegyi repülőtéren. Ezt követően jelentkezett az MHSZ motoros repülőgépezető tanfolyamára. Budaörsön és Tapolcán már légszavaros gépen repült. Röviddel a szervezet megalakulása (1957) után belépett a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetségbe (KISZ). 1959-ben leérettségizett és kiváló vizsgát tett a repülőtanfolyamon.⁴

A Magyar Néphadsereg kötelékében

1959. augusztus 18-án 18 évesen jelentkezett a Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskolába,⁵ ahol a sikeres felvételt követően 24 magyar pilótatársával – köztük a később tábornoki rangot elérő Urbán Jánossal és Bakó Istvánnal – a Szovjetunióban, a Kusovszkaja légibázison kezdte



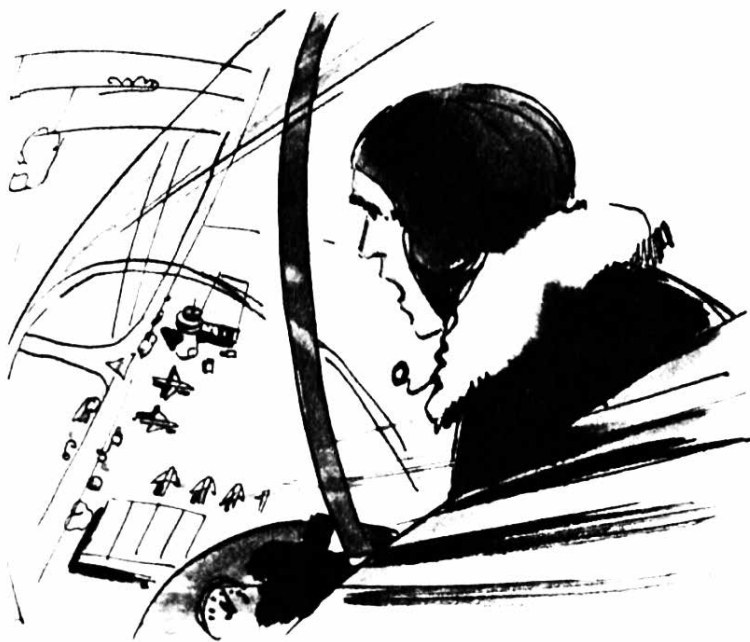
meg elméleti tanulmányait. A következő évben Batajszkban Jak-18-ason szerzett repülési gyakorlatot és ősszel Krasznodarban megkezdődött kiképzése a MIG-15UTI-n.⁶



Itt a szovjet kiképzők az elméleti képzés során a situációs feladatok közé olyan, a gép kijavíthatatlan műszaki meghibásodására utaló helyzeteket is becsempészttek, amelyek – megoldás nem lévén – a pilóta és a technika biztos pusztulását vonták maguk után. Ezekre a kérdésekre az oktatóknak megvolt a maguk ironikus felelete: nincs mit tenni, mint kérni, hogy „vegyetek fél a pártba” – értve ezt azzal a jelentéssel, hogy már minden hiábavaló. E szovjet katonai szlenget a magyar pilóták is átvették, ami aztán halála után Trencsényi eszményképpé válását is eredményezte.⁷



MIG-15-ös és MIG-17-es átképzését követően – pilótatársaival együtt – Magyarországon, Szolnokon folytatta tanulmányait. Miután eredményes vizsgát tett, 1962. szeptember 29-én hadnaggyá avatták az időközben (1961 őszén) a Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola és a Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Iskola jogutódjaként létrejött Kilián György Repülő Tiszti Iskolán. Felkészültsége, fizikai állóképessége alapján parancsnokai engedélyezték számára a lökhajtásos típusra való áttérést.⁸ Fiatal hajózó tisztként eredményesen, fegyelmezetten teljesítette a kiképzési program továbbiakban meghatározott feladatait. A halála után róla készült értékelés szerint kitűnt példás magatartásával és a tiszti hivatás és repülés iránti szeretetével. Repülélméleti és technikai ismeretei mellett politikai műveltségét is állandóan fejlesztette. Magánélete és a kollektívához való viszonya példaadó volt társai előtt. A kapott társadalmi megbízatásokat szívesen és felelősséggel végezte, emberségéért és felkészültségéért környezetében szerették, becsülték.⁹



Trencsényi József a zuhanó gépben – illusztráció.
(Forrás: Pajtás, 1964. október 1.
A kép digitális utómunkálatait a szerző végezte)



Pilótatársai elmondása szerint nagyon szeretett élni, ő volt a legvidámabb közöttük. Szolgálatban komoly volt ugyan, de szabadidőben kiáradt a humora.¹⁰ Minden helyzetben megtalálta a tréfát, remek előadóként emlegették, akinek élvezettel hallgatták élményeit. Emellett szerénység és kötelességtudás jellemezte. Bajtársai mindannyian egyformán barátként tekintettek rá. Horváth Attilával fotózott, Urbánnal biliárdozott, „*holnap megverlek egy seprűnyéllel is*” – mondogatta, amikor nagy ritkán veszített. Tanult franciául, zenélt és horgászott.¹¹ Szülőföldjén szintén nagy népszerűségnek örvendett. „*Azt hiszem, Jósikáról a faluban senki sem tudna egyetlen rossz szót se mondani. Rendkívül tisztességtudó, szolid fiú volt. Mindenkivel szépen, tisztelettel beszélt. Csak barátai voltak. Nagyon igaz, amit a stírelékre véstek.*”¹² Ő valóban példakép lehet mindenki előtt” – jellemezte két évvel halála után Leczó Pál, a Vissi Községi Tanács elnöke.¹³

Amikor a fiatal pilóták arról beszéltek, hogy mit tennének a levegőben egy esetleges technikai problémából adódó veszélyhelyzet esetén, Trencsényi véleménye az volt, hogy az első és legfontosabb hidegvérrel tisztázni a helyzetet, óvni a gépet, kutatni a veszély okát és jelenteni a történéseket, nehogy társait is hasonló baj fenyegetse. A katapult számára csak mindezek után jöhetett szóba, amikor már esély sem maradt épségben földre tenni a gépet. Véleményét feltehetően a többiek is osztották, ezért KISZ alapszervezetüket Szucsák Imre századosról nevezték el, aki 1963. augusztus 12-én pontosan így cselekedett: azért zuhant le MiG-21 F-13 típusú gépével, mert az utolsó pillanatig igyekezett tisztázni a felmerült műszaki problémát, még a katapultálásra felszólító parancs ellenére is.¹⁴

A magyar pilóták lelkesedése mellett nem elhanyagolható a kiképzés szempontjából, hogy a Szovjetunióban előállt fejlesztési és gyártásszervezési problémák miatt késett a kétüléses gyakorló UTI változat leszállítása, ami a magyarországi kiképzés során elengedhetetlen lett volna. A szuperszonikus típusra való átképzés egyik alapfeltétele teljesült ugyan, de a MiG-15-össel repült 150 óra tapasztalatait csak részben lehetett hasznosítani. A két típus között mutatkozó eltérő repülési tulajdonságok ellenére mindössze 13 felszállásból és 6 óra 45 perc repülési időből álló átképzési programot dolgoztak ki a fiatal magyar pilóták számára, akiket már egy gurulópróba után „magukra hagytak”, vagyis szóbeli instrukciók alapján voltak kénytelenek a levegőben megismerkedni az új típus sajátosságaival.¹⁵

Tragédiája és temetése

„*Derűs, meleg nap volt [...] a tiszta kék égen csak aprócska felhőpamacok úsztak*” – emlékezett vissza Arató Ferenc főhadnagy 1964. július 14-ére. „*Együtt indultunk Trencsényi Jósikával és Tosa Sanyival az ezüstszínű gépmadarakhoz, hogy végrehajtsuk a kiképzési nap utolsó feladatát.*”¹⁶ Ez a második – máshol negyedik¹⁷ – repülése volt aznap, amelynek során 912-es oldalszámú gépével¹⁸ az LVTH-62 14/A gyakorlatot hajtotta végre. Miután nem észleltek semmilyen hibát,¹⁹ a felszállást követően 3000 méterre emelkedve 600 km/h sebességgel kellett Kecskemétről Ceglédig repülnie, majd maximum 30°-os bedőlésű forduló végrehajtását követően a reptéren landolnia.²⁰ „*Gyorsan távolodtunk a földtől, s Jóska a levegőben elvált tőlünk, nekünk a kötelékrepülést kellett gyakorolnunk, de a rádió fejhallgatóján tisztán hallottuk őt is. Igen... nagyon el voltunk foglalva a magunk dolgaival. Kiemeltem a gépet az egyik fordulóból [...] amikor meghallottam Jóska hangját. A gépének számát mondta gyors egymásutánban, majd tompán érkezett a fülemhez: a gép kormányozhatatlanná vált.*”²¹

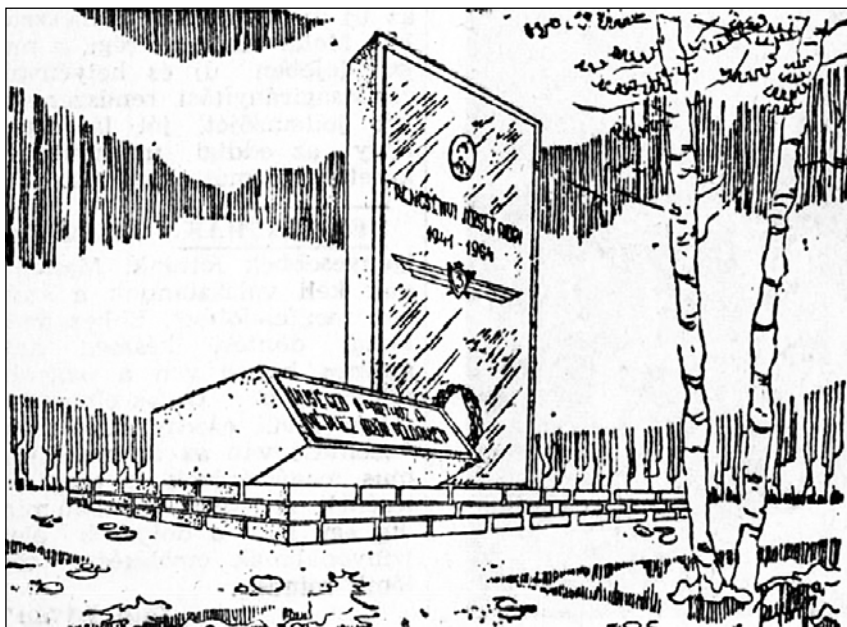
Simán emelkedett tehát a magasba, minden berendezés pontosan működött, a repülőtér rádiója is tisztán fogta jelzéseit.²² Egy váratlan pillanatban fellépő elháríthatatlan műszaki hiba gépét kormányozhatatlanná tette, amikor is döntenie kellett: katapultál vagy megpróbál-



ja elhárítani a hibát. Az utóbbi lehetőséget választotta és elkeseredett próbálkozásba kezdett, miközben gépét lakatlan terület felé kormányozta. Az utolsó lehetőséget kereste, épségben akarta letenni a MIG-et, azonban 47 másodperccel a hiba észlelését követően a Cegléd és Abony közötti vasútvonalak közelében földbe csapódott. A levegőbe emelkedését követően hat perccel hangzott először a gégemikrofonba: „A gépem kormányozhatatlan!” „Nem tudom kivenni, 9643-as jelentsen, 9643-as ismételje, 9643-as ismételje!” – érkezett a válasz.²³

Horváth Attila és Borbás Antal – akik szintén a levegőben voltak a katasztrófa időpontjában – az ominózus mondat mellett azt is hallották, amint Trencsényi elköszön tőlük: „szevasztok srácok”.²⁴ Üzenetét az irányító torony magnószalagja is rögzítette. Már a repülőtéren megkezdődött a hangtani elemzés, a felvételek összevetése. Bár utolsó mondatát három helyen is fogták, az összevetésnél nem tudtak azonnal megegyezni arról, mi is hangzott el. Az irányítótoronyban tartózkodó egyik tiszt úgy nyilatkozott, először azt értette „nekimegyek a fának”. A döntést végül a keverőasztalnál mondták ki. Megállapították, hogy Trencsényi József száját a következő szavak hagyták el utoljára: „A 9643-as jelenti, kormányozhatatlan a gépem! Zuhanok! Elvátársak! Vegyetek fel a pártba!”²⁵

A MIG-21-es első szériái semmiféle adatrögzítővel nem lettek felszerelve, így a katasztrófa okára csak következtetni lehetett. A Cegléd közelében fekvő vasútvonalon dolgoztak volt iskolája, a vasútforgalmi technikum tanulói nyári gyakorlaton, akik elmondása szerint a gép egy rácsapást hajtott végre felettük. Feltételezések szerint Trencsényi így akart ismerőseinek – volt iskolatársainak, tanárainak – „köszönni”.²⁶ Azt nem lehetett kideríteni, hogy a gép kormányozhatatlanná válása a rácsapás közben vagy azt követően következett-e be.



Trencsényi József síremlékének rajza - illusztráció.

(Forrás: Gémes Gábor: Nincs áldozat hasztalan.

Petőfi Népe, 1966. július 17.

A kép digitális utómunkálatait a szerző végezte)



Temetésére szülőfalujában, Vissen került sor, katonai tiszteletadás mellett. A gyászinduló komor hangjai betöltötték a község temetőjét. Hozzáartozók, bajtársak, barátok, ismerősök és ismeretlenek csendben rótták le kegyeletüket síremléke előtt, amelyre arany betűkkel (ma feketék olvashatók) írták fel: „*Trencsényi József fhgy. 1941–1964.*”²⁷ Hősként emlegették, amiért az életét áldozta a harci technika megmentéséért. „*Egy sokat ígérő harci pilótát vesztettünk el benne, aki haláláig hű maradt katonai esküjéhez – hangsúlyozta Radics János alezredes.*”²⁸

Emlékezete

Trencsényi Józsefet a honvédelmi miniszter szolgálatteljesítés közben tanúsított magatartásáért főhadnaggyá léptette elő és hősi halottá nyilvánította.²⁹ A körülményekre való tekintettel ez már önmagában politikai üzenettel bírt, de utolsó szavainak szó szerinti értelmezését társai is tovább erősítették az újságírói kérdésekre adott nyilatkozataik során: „*Mi már akkor pártalapszervezetet akartunk létrehozni, amikor a Szovjetunióban tanultunk. Ő volt ennek a gondolatnak a leglelkesebb támogatója.*”³⁰

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága (MSZMP KB) Titkársága „teljesítve” az elhunyt vadászpilóta végakarátát, 1964. szeptember 10-i ülésén, soron kívül felvette az MSZMP tagjai sorába és szeptember 15-én az 587162-es párttagsági könyvet állította ki számára.³¹

Az érintett pártalapszervezet rendkívüli taggyűlésére 1964. szeptember 18-án került sor. Az ülésen – amelynek egyetlen napirendi pontja Trencsényi József párttagkönyvének átadása volt – huszonötven vettek részt: parancsnokok, pártvezetők, valamint a repülőegység 15 párton kívüli fiatal hadnagya. A tagkönyvet a század párttitkára vette át. Kezében tartva a piros könyvecskét felidézte, hogy nem sokkal azután, hogy Trencsényi az egységhez érkezett – más megközelítés szerint egy héttel a szerencsétlenség előtt³² – elébe állt és jelentette, hogy a párt tagja szeretne lenni: „*Mérlegre tettem huszonnégy évemet, amit kaptam, s amit adni tudok. Bizonyítani szeretnék.*” Ekkor a párttitkár alkalmassága további bizonyítására ösztönözte, mielőtt beadja jelentkezését.³³

A taggyűlést követően összehívták a kiképzőszázadot – amelynek minden tagja egy KISZ alapszervezethez tartozott – és mindegyikük kapott egy jelentkezési lapot, amelyet természetesen senki sem mert kitöltés nélkül visszaadni.³⁴ Egyikük felállva így fogalmazott, mindannyiuk nevében: „*Amit Trencsényi elvtárs már nem bizonyíthatott be, azt szeretnénk mi helyette is bebizonyítani.*” Ezzel a tizenöt fiatal hadnagy kérte felvételét a pártba.³⁵

Szerencsétlenségét követően az ország több pontján is megbecsüléssel, tisztelettel emlékeztek meg nevérol. „*Büszkén viseli az alakulatánál dolgozó polgári alkalmazottak szocialista brigádja, egy KISZ-alapszervezet és egy KISZ ifjúsági klub. Kecskemét új városnegyedében úttörőrsapat vette fel a nevét, egy másik iskolában pedig ifjú gárdista zászlóalj. S amit talán elsőként említhettünk volna, a budafoki élesztő- és szeszgyár szocialista brigádja.*”³⁶

Ez a brigád kezdeményezte Trencsényi József kecskeméti mellszobrának felállítását 1980-ban. Mivel anyagi forrásai ehhez elégtelenek voltak, támogatási kérelmet nyújtott be a MSZMP Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bizottságához. Grósz Károly, a megyei pártbizottság első titkára – a minisztertanács későbbi elnöke – kifejezte ugyan örömet, amiért Trencsényi József emléket szeretettel ápolják, de úgy ítélte meg, hogy a szoborállítás a brigád és a megye lehetőségeit is meghaladja. Ezen túlmenően a levélben arra is következtetni engedett, hogy a szobor felállítását szükségtelennek tartja. „*A helyi és megyei párt-, állami, gazdasági szervekkel konzultálva az a véleményünk, hogy Trencsényi József emlékét szülőföldje kellő tisztelettel őrzi azzal, hogy részére síremléket állított, s sírját a helyi társadalmi szervek rendszeresen*



*gondozzák. Kecskeméti alakulatánál felállítandó mellszobrának költségeihez – jelenlegi gazdasági helyzetünket is figyelembe véve, s azt, hogy itt a megyében is sok tervezett képzőművészeti alkotás, illetve emlékszobor felállításáról kell lemondanunk – nincs lehetőségünk segítséget adni.*³⁷

A szobor felállításának ügyét végül a Magyar Néphadsereg karolta fel, amelynek eredményeként 1981. április 24-én, Kecskeméten a Petőfi laktanya udvarán átadták Madarassy Walter szobrászművész alkotását. Ünnepi beszédet mondott Decsov Zoltán alezredes, majd a szocialista brigád részéről Poszlovszky Jánosné leplezte le az emlékművet. Az ünnepségen megjelent Horváth Ignác, a járási pártbizottság első titkára, dr. Posváncz László, a megyei pártbizottság osztályvezetője, dr. Lovas Lajos, a Borsod-Abaúj- Zemplén megyei pártbizottság osztályvezetője, Viss község párt- és tanácsvezetői, Trencsényi Sándor, a hősi halált halt főhadnagy egyetlen élő hozzátartozója, valamint a Néphadsereg képviselői.³⁸

Grósz Károly idézett levele kapcsán érdemes sírja állapotának alakulását megvizsgálni, ugyanis nyughelye közel sem mutatott olyan gondozott képet, mint amilyenre a megyei első titkár következtetni engedett. Alig telt el egy évtized a temetése óta, amikor síremléke fennmaradását már veszély fenyegette. 1975. február 6-án Berei László, a Kenézlői Községi Közös Tanács elnöke arról tájékoztatta a Magyar Szocialista Munkáspárt Magyar Néphadsereg 6336. Bizottságát Kecskeméten, hogy a síremlék hátrafelé besüllyedt a talajba. Feltételezése szerint a koporsó roppant össze a föld súlya alatt és ez okozta az emlékmű besüllyedését. A tanácselnök maga állapította meg, hogy a sírt gondozó helyi 3552. sz. Trencsényi József Úttörőcsapat az emlékmű visszaállítására nem képes, mert az „műszaki munkát igényel”. A tanácselnök ezért a Néphadsereghez fordult segítségért.

Kulcsár János alezredes 1975. február 17-én kelt levelében értesítette a tanácselnököt, hogy felvette a kapcsolatot a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Hadkiegészítési és Területvédelmi Parancsnokság érdekvédelmi tisztjével, Dobos István őrnaggyal, aki február 17. és 22. között a helyszínen felméri a szükséges munkálatokat és megvizsgálja azok végrehajtásának lehetőségeit.

Nem ismert, hogy erre a felmérésre sor került-e. Feltételezhetjük, hogy nem, ugyanis az ügy aktájában ennek nincs nyoma és 1975. március 5-én Berei tanácselnök maga készített részletes leírást a síremlékről az említett parancsnokság számára, amiből pontos képet kaphatunk az akkori állapotokról. A síremlék Trencsényi József és korábban elhunyt édesapja sírhalmát közösen takarja. A két sír között nem helyeztek el beton, illetve vasbeton áttakarót, mindössze kb. 20 cm vastagságban öntötték ki betonnal és arra építették fel a bodrogkeresztúri kőbányából származó terméskő (mészkö) darabokból faragott sírhelyet. Ezt 10 cm széles és 3 cm vastag műkőborítással vonták be.

Az egész építmény 4 m² alapterületű. Ennek közepén helyezték el a kb. 3 mázsa súlyú műkö felépítményt, amely az alappal együtt hátradőlt és további süllyedése esetén a felborulás fenyegette. Berei úgy ítélte meg, hogy nem lehet felemelni és alátölteni, mert ebben az esetben szétesne saját súlya alatt. Csak úgy látta helyreállíthatónak, ha az alapot darabokra szedik és újraépítik. A Tanács részére a munkálatok végrehajtásához szükséges kőművesek és egyéb szakemberek rendelkezésre is álltak, de a felmerülő költségek fedezete nem volt biztosított.³⁹

A tanácselnök fáradozásai azonban eredmény nélkül maradtak, segítség nem érkezett, a sír állapota tovább romlott. Négy és fél évvel később a vissi általános iskola igazgatója, Németh Bertalanné és Simáné Szabényi Katalin, az iskola úttörőcsapatának csapavezetője 1979. szeptember 10-én közös levélben fordult a Kenézlői Községi Közös Tanácshoz, amelyben alábbi kérésüket közölték. *„Az iskola úttörőcsapata, a falu szülöttjének, Trencsényi József repülő főhadnagynak a nevét viseli. Szomorú, hogy mind a tanács, mind az iskola elhanyagolja a névadó síremlékét. A dűledező síremlék nem mutatja azt, hogy becsülnék szülöttjüket, névadójukat.*

Az úttörőcsapat a korábbi években foglalkozott e probléma megoldásával. Anyagi lehetőségeink nem teszik lehetővé, hogy saját erőnkől helyreállítsuk a síremléket.” A kérés végül itt került meghallgatásra és a Közös Tanács 1980-ban gondoskodott a helyreállításról.⁴⁰

*

A Magyar Néphadsereg fennállása során számos pilóta szenvedett repülőkatasztrófát,⁴¹ azonban egyikük sem vált (olyan) ismertté, mint Trencsényi József. Halálukról a hidegháború időszakában a sajtó sok esetben említést sem tett. Jól példázza ezt Szucsák Imre százados esete – akire „Tröcsi” példaképként tekintett –, ugyanis az ő haláláról csak egy évvel később, éppen a Trencsényivel foglalkozó cikkekben lehetett részletesebben olvasni. Bár a *Repülés* című folyóirat 1963. decemberi száma címlapfotót közölt róla, két hónappal korábbi tragédiájáról említést sem tett. Kivételt képezett tehát Trencsényi József halála körülményeinek nyilvánosságra hozatala, amelynek hátterében nyilvánvalóan az utolsó szavaira építő pártpropaganda állt. Fontos azonban hangsúlyozni: bár a rendszer kommunista hőst kreált belőle, nem az eszméért áldozta életét, hanem „szerette volna megoldani a megoldhatatlant. Hogy a gép is megmaradjon, nehogy magára hagyva, közvagyonban és emberi életben is kárt tegyen.”⁴²

Jegyzetek

- 1 Kékesdi Gyula: Az 587162. számú tagkönyv. = Népszabadság, 1964. szeptember 20. 8. o.
- 2 Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltára (a továbbiakban: BAZML) XXXV. 133. a. Az MSZMP és jogelőd pártjai Borsod-Abaúj-Zemplén megyei és miskolci szervezeteinek gyűjteménye. Általános gyűjtemény, 30. doboz, Trencsényi József élete és halála, visszaemlékezés, 1981.
- 3 BAZML XXXV. 133. a.
- 4 BAZML XXXV. 133. a.
- 5 BAZML XXXV. 133. a.
- 6 Kóvári László: Vegyetek fel a pártba! = Top Gun, 8. évf. 1997. 2. szám, 10. o.
- 7 Uo. 10. o.
- 8 BAZML XXXV. 133. a.; Gyulai Ferenc: Az utolsó kívánság. Az 587162-es párttagsági könyv története. = Magyar Ifjúság, 8. évf. 1964. november 19. 3. o.
- 9 BAZML XXXV. 133. a.
- 10 Kékesdi, i. m. 8. o.
- 11 BAZML XXXV. 133. a.
- 12 Sírján a következő felirat olvasható: „Hűséged a párthoz a néphez örök példakép”.
- 13 Priska Tibor: „A magasba vágyom!” = Észak Magyarország, 1966. július 15. 1. o.
- 14 Kékesdi, i. m. 8. o.
- 15 Kóvári, i. m. 10. o.
- 16 Gémes Gábor: Nincs áldozat hasztalan. = Petőfi Népe, 1966. július 17. 4. o.
- 17 Gyulai, i. m. 3. o.
- 18 Kóvári László: Hol az igazság? = Top Gun, 7. évf. 1996. 10. szám, 13. o.
- 19 Gyulai, i. m. 3. o.
- 20 Kóvári: Vegyetek fel a pártba!, i. m. 10. o.
- 21 Gémes, i. m. 4. o.
- 22 Kékesdi, i. m. 1964. 8. o.
- 23 Gyulai, i. m. 3. o.
- 24 BAZML XXXV. 133. a.; Baktai Ferenc: Nem csak térkép e táj. = Népszava, 1966. december 25. 3. o.
- 25 Gyulai, i. m. 3. o.
- 26 Kóvári: Vegyetek fel a pártba!, i. m. 10. o.
- 27 Gémes, i. m. 4. o.
- 28 Uo.
- 29 Gyulai, i. m. 3. o.; Magyar Ifjúság, 8. évf. 1964. szeptember 19. 3. o.
- 30 BAZML XXXV. 133. a.
- 31 Gyulai, i. m. 3. o.



32 BAZML XXXV. 133. a.; Gyulai, i. m. 3. o.

33 Kékesdi, i. m. 1964. 8.

34 Gyulai, i. m. 3. o.



35 Kékesdi, i. m. 1964. 8. o.

36 Kékesdi Gyula: Akiket megőriz az emlékezet. = Népszabadság 1982. március 20. 7. o.



37 BAZML XXXV. 1. Az MSZMP Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bizottsága iratai, 289. doboz, Trencsényi József mellszobrának felállítása Vissen. 1980. április 30.

38 Petőfi Népe 1981. április 25. 1. o.; Ságody János: Trencsényi József repülő főhadnagy emlékére szoboravatás Kecs-keméten. = Repülés 34. évf. 1981. 6. szám, 8. o.

39 BAZML XXIII. 847. b. A Kenézlői Közös Községi (1966-ig Kenézlői Községi) Tanács iratai, közigazgatási iratok, 159/1975.

40 BAZML XXIII. 847. b. 1036/1979.

41 Szepesi József: In memoriam: A háború után újjászervezett magyar légierő halottai. = Honvédségi Szemle 55. évf. 2001. 2. szám, 111. o.

42 Kékesdi: Akiket megőriz..., i. m. 7. o.