

Tobak Tibor

Pumák és Boszorkányok



Tobak Tibor
PUMÁK ÉS BOSZORKÁNYOK

Tobak Tibor

**PUMÁK
ÉS BOSZORKÁNYOK**



ZRÍNYI KIADÓ • BUDAPEST

Szakmai lektor:
DR. SZABÓ MIKLÓS

A fedelelet tervezte:
BÁNFALVY ÁKOS

A fotókat a szerző válogatta.

A rajzokat készítette:
PUNKA GYÖRGY

ISBN 963 327 048 3

© Tobak Tibor, 1995

Zrínyi Kiadó
A kiadásért felel: Eszes Máté mb. igazgató
Felelős szerkesztő: Mészáros Károly
Műszaki vezető: Bogdán Marianna

PUMÁK

Történetek a magyar vadászpilóták életéből

MOKE

Tanács Sándor őrmester

Ez a fejezet nemcsak Tanács Sándorról szól, hanem mindazokról, akik 1943 elejétől, 1944 első feléig a keleti hadszíntéren vadászpilóták voltak. Az 5/1. vadászpilóta osztályról lesz szó, amely csak viszonylag rövid ideig tevékenykedett két századdal, az időszak nagyobb részében ugyanis Horváth Gyula százados 5/2-es vadászszázada egyedül hajtotta végre feladatait a nekik rendelt arcvonalszakaszon. Ez a század olyan ászokat nevelt, mint vitéz Molnár László hadnagy, vitéz Debrődy György hadnagy, Kenyeres Miklós hadnagy, Tóth Lajos hadnagy, valamint a háború összességét tekintve leghosszabb frontszolgálatú és legtöbb légi győzelmet elért vitéz Szentgyörgyi Dezső zászlós, Fábián István őrmester. Ezeket a neveket, ma már minden repülő ismeri. Ők vették a kötelékeket, ők aratták a legtöbb légi győzelmet, de minden bevetésen volt kísérőjük, aki jobb vagy bal oldalukon repülve védte őket, biztosított, figyelte a hátsó légtérrel. A kísérő, vagy ahogy a németek mondták, a „Katschmarek” szürke, de nagyon fontos szerepet töltött be. Volt jó kísérő és volt gyengébb, vagy alkalmatlan. A jó kísérő „ragadt” a parancsnokra, rádió nélkül is ismerte gondolatát és pontosan úgy tudott repülni, mint az. A bevetéseken azonban a vezérgép támadott és győzött, vagy vesztett. Ő billegtetette gépe szárnyával diadalmasan a légi győzelem jelét, őt kapták vállukra a szerelők, ha jubileumhoz érkezett. A kísérőnek az a mély baráti elismerés maradt, amelyet egy kézfogás keretében a géppárparancsnokától kapott.

Ebben a fejezetben a szerelőről és általában a műszakiakról lesz szó. A különös egymásra utaltságot minden időszak fiatal és öreg repülői érzik, és ez így jó. Elkoptatott szóval mondván: csapatmunka volt ez a javából. Hogy mégis csupán Tanács Sándor őrmester neve fémjelzi ezt a fejezetet, annak igencsak prózai oka van: neki megmaradt a hiteles, egész hadiszolgálatát felölelő repülő leírása. Tanács Sándor, alias Moke, 1921. október 10-én született Kiskunhalason. Édesapja I. világháborús hadi-

rokkant, feleségével, Vass Máriával kocsmát, trafikot és kis szatócsüzletet alapított és birtokolt. Itt nőtt föl, három testvérével együtt. Az öreg Tanács kemény munkára fogta gyermekeit. Sándor, amikor a kertben, kapálás közben repülőgép motorzúgását hallotta, kapájára támaszkodott és vágyakozva nézett föl a gomolyfelhők között suhanó gépmadarakra. Ha ő egyszer, csak egyszer repülhetne...

Egy napon Kecskemétre küldte az édesapja, elintézni valami üzleti ügyet. Sándor gyorsan elintézte az ügyet, majd mint akit a mágnes vonz, kiballagott a repülőtér szélére és tágra nyílt szemekkel bámulta a hangárok előtt, katonás sorban álló gépeket és az elegáns pilótákat. Megérezte a benzinszagot és soha többé nem tudta elfelejteni. Megvette a Magyar Szárnyak egyes példányait. 1940 őszén, az októberi szám mellé jelentkezési lapot mellékeltek. Fiatalok, jelentkeztek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz! - hangzott a felhívás. Kitöltötte a jelentkezési lapot, minden gondolkodás nélkül. Az volt a bökkenő, hogy szülői beleegyező záradék is volt ám azon a lapon! Sok, keserves könyörgés, apai harag és szomorúság után, de végül is Tanács Ferenc aláírta a nevét és ezzel meghatározta fia egész életét.

Sikerorvosi vizsga után (a négy középiskolája megvolt) már csak a behívóját várta, amely meg is érkezett, méghozzá nem is akárhová, hanem a híres szeged-algyői motoros kiképző kerethez. Itt komoly meglepetés érte. Csupa hasonló korú vidám, hangos legény közé került, akik olyan fölényesen beszéltek a repülésről, mintha Bleriot és társai hozzájuk jártak volna iskolába.

Sanyi figyelt és vigyázott minden szavára, nehogy átvitt értelemben „falusinak” nézzék.

Második napja voltak együtt a kék overallok növendékei, tanulták a Bucker Bü-131D kétfedelű iskolagép leírását. Ismerkedtek a tudnivalók egy részével, amikor egy ebédszüneti pillanatban a folyosón, akarva, nem akarva meghallotta az oktatók beszélgetését. Kiderült, hogy másnap várják az első szemlét és a szemlélők egy Focke Wulf géppel fognak érkezni. Sanyi még soha nem hallotta ezt a nevet, nem ismerte a típust, de úgy érezte, hogy ha a jólétesültet adja a többiek előtt, úgy hamarabb belekerül a „menők” társaságába. Ezért aztán a körletben hanyag jelentette be: „Holnap szemle lesz, srácok, méghozzá egy Moke-Mulfal jönnek!” Hát ő így értette. Erre aztán kitört a nagy nevetés, mert hiszen a legtöbben pontosan tudták, mi fán terem az a „Focke Wulf”.

A nagy kacagás elültével az egyik hangadó felállt egy székre: „Idefigyeljetek, Tanács Sanyinak már megvan a repülő neve! Ő lesz a MOKE!” Így is lett. Repülőélete elején már elkeresztelték és ez a név végigkísérte a repülőtereken, végig a háborún és híres parancsnokai, akiket lerázhatatlan szívóssággal kísért, azok is így keresték őt az éterben: - „Moke, itt Drumi, jelentkezél! Vége.” - „Drumi, itt a Moke, jelentkezem! Vége.”

1941-ben Moke elvégezte - kiváló minősítéssel - az úgynevezett első fokú motoros kiképzést és bevonult Szombathelyre, az ifjú pilótajelöltek nagy darálójába és selejtezőjébe. Itt kezdődött meg a katonai repülőgépvezető-kiképzés, s egyben a civil életből katonává nevelés. Elvégezte a II. és III. fokú kiképzést, majd vadászrepülő iskolára került. Még repülhetett az elavult, de kitűnő repülőtulajdonságokkal rendelkező Fiat vadászgépeket és a Héját.

1943 tavaszán a börgöndi repülőtéren megindul a német Messerschmitt átképző tanfolyam. Tanács Sanyi is elvégezte a tanfolyamot és így ha csak pár órát, de mégis repült a régebbi típusú Bf-109-essel. 1943. július 1-jével frontszolgálatra vezényelték az 5/2. vadászszázadhoz, amely nemrégén fejezte be a Messerschmittre való átképzést. Századparancsnoka Horváth Gyula százados lett, akit minden rendű és rangú katonája nagyon becsült és szeretett. Ez a század az üvöltő puma fejet festette fel gépeire és közöttük már a később olyan jól ismert pumaszellem, baráti és bajtársi, de ízig-vérig magyar hazafias érzés uralkodott. Osztályparancsnokuk az a Heppes Aladár százados volt, akit akkor már Ilovszkoje hőseként emlegettek, mert ő vezette a '43. januári orosz támadás után a gyűrűből való kitörést. A műszaki személyzet, a szerelők már kétszer is végeztek típustanfolyamot, először Újvidéken, majd Ukrajnában, Vinnyicán. Ekkor került össze a hadműveleti területen a négy jó barát, Nagy Aladár, Dombi László, Újvári János és Mihály Jó-



Tanács Sándor szakaszvezető

zsef őrmesterek, a kiváló motor- és sárkányszerelők, Domonkos és Vársárhelyi szakaszvezetők és még jó néhányan. Ez a gárda még a '42-43-as tél folyamán kovácsolódott össze. Soha nem zúgolódtak, ha korán kellett kelni, ha odafagyott kezük a szerszámhoz. Nem tettek megjegyzést, kötelességét tette mindenki. Itt már kialakult az a szokás, hogy a szerelők minden bevetés alatt a starthely közelében várták vissza gépeiket és pilótáikat. Szívből drukoltak, hogy visszatérjenek. Jóban-rosszban összetartottak és ebben nem kis érdeme volt Horváth Gyula századosnak.

Ide cseppent be Moke, olyan pilóták közé, mint a hosszú frontszolgálatlal rendelkező 1/1. század pilótái közül Ujszászy szds, Bánlaky és Kőhalmy főhadnagyok, Kovács-Nagy László és Hautzinger zászlósok, vitéz Szentgyörgyi Dezső törzsőrmester és Fábián „Koponya”. Az 5/2-es vadászszázadnál olyan pilóták repültek, mint Debrődy hadnagy, Kenyeres Miklós, Kovács Pál és Mátyás János őrmesterek.

Tanács Sándor Tóth Drumival és Szentgyörgyi Dezsővel repülte első bevetéseit. Stukákat oltalmaztak. 43. augusztus 5-én került először légi harcba, Tóth Drumi kísérőjeként. Nagy magasságból csaptak le az alacsonyan húzó Il-2-esekre, miközben 2500 méter magasságban Jak-9-es vadászok köröztek a védendő csatarepülőgépek fölött. A szovjet vadászok tempókésésben voltak, nem tudtak időben utánuk fordítani. Sanyi kissé elmaradt Drumitól, ezért a meredek szögben zuhanó gépének még teljes gázt is ad. Igen, most már ő is meglátta az Il-eket! A szélső már Drumi tüzében repült, Moke húzta a botkormányt, de a gép egyre gyorsult. A kormány kemény, a sebességmérő-műszer mutatója ütközésig vágódott, veszélyes a helyzet s ekkor jutott eszébe, hogy a gázt lekapja.

Majdnem a földet súrolva került ki a zuhanásból, míg Drumi lelőtt egy Sturmovikot. Leszállás után a szerelők körülállták Sanyi gépét és mutatták, hogy több helyen is leszakadtak a burkoló lemezek a gépről, amely zuhanáskor, valószínűleg közel 1000 km/h sebességnél következhetett be. Sanyi jelentett Druminak, közben Szentgyörgyi Dezső behallgatott a párbeszédbe. A jelentéstétel után Dezső magához hívta Mokét: „Apafej, magát hol képezték ki a 109-esre? Máskor zuhanásból való kivételkor vegye le a gázt a motorról, máskülönben nem lehet kivenni!”

Ilyen kellemetlen közjátékok minden kezdővel előfordultak. Sanyi rendkívül restellte és mellre is szívtá az ilyesmit. Megfogadta, hogy megtanul a 109-essel „igazán” repülni. Így edződött bevetésről bevetés-

re, sőt titkon, berepülések alkalmával, amikor nem láthatták, addig gyakorolta a földig való rácsapást és utána a piruettet, míg aztán bevetésről hazajövet ő is megcsinálta, akárcsak parancsnoka, Tóth Drumi. De addig még néhány csípős megjegyzést el kellett viselnie. Nem könnyű egy vadászszázadnál újoncnak lenni! Árgus szemekkel figyelik az újoncot, nemcsak az öreg pilóták, de a szerelők is, nekik se mindegy, hogy szeretve ápoltsa gépükkel hogy bánik valaki. A szerelők tudják legjobban, milyen a pilóta.

Sanyi nemsokára kivívta az általános elismerést bátorságával és megbízhatóságával. Mindig „ragadt” a parancsnokához, kiválóan megtanult látni a légtérben, szóval aranyat érő kísérő lett. Csak a légigyőzelem nem akart jönni.

1943. október 4-én Drumival szabad vadászatra indultak. Az arcvonalt abban az időben többé-kevésbé a Dnyeper folyásával esett egybe. Áthúztak a Dnyeper fölött, egyre emelkedve. Már jó mélyen jártak ellenes terület felett, és a magasságuk is elérte a 3000 métert, amikor a légszavár hirtelen túlpörgött, az engedélyezett 2600 fordulat felment 3000 fölé. Két percen belül felforrta a hűtőfolyadék és a túlfolyó glykol ráömlött a forró motorra. Sűrű fehér füstfelhő árasztotta el a kabint. Moke ledobta a kabintetőt, hogy meg ne fulladjon, egyébként e pillanatban fogalma se volt, hogy hol a parancsnoka, de rádión szakadatlanul hívta, egyelőre azonban nem kapott választ. A motor még valamit húzott, de ekkor elkezdett ömleni az olaj és az égett olajfüstben még kabintető nélkül sem kapott elég levegőt. Közben vesztett a magasságból. Nyugatra fordított, elhatározta, hogy kiugrik a gépből. E pillanatban azonban heves légvédelmi tűz nyomjelzői vették körül, tűzijátékként Moke gépét. A Dnyeper már nem volt messze. Fogságba esni, azt nem, de most már különben is túl alacsonyan volt az ugráshoz. Így suhant át a folyó felett, utána sűrű erdő, amely fölött éppen átsiklott, kis tisztás, facsoportok balra, enyhén ráfordított, de már nem tudott egyenesbe kerülni, a bal szárny lapos szögben földet ért, aztán recsenés, a szárny egy része lemaradt, majd csönd és égő motor. Moke kiugrott a gépből és rá jellemzően védte a kincstári vagyont, kézzel-lábbal, örülten dobálta a földet a motorra, míg az égő kábelek tüzeit el nem oltotta. Közben megjelent felette Drumi Messerschmittje, egészen alacsonyan körözve és integetve nyugati irányba, majd fordított egyet a gépén és eltűnt a lemenő nap irányában.

Moke is elindult nyugatnak. Rövid gyaloglás után németekkel talál-

kozott, akik útbaigazítják a vasút felé. Végül is vasúton érkezett meg a saját reptérre, Uzszinba.

Uzszinba alig pár napja érkezett meg a század. A körletek egyemeletes házakban helyezkedtek el. Két sorban három-három ház állott, egy házban négy lépcsőházzal. A két házsor között elég nagy térség alakult ki, ahol a gépkocsik parkoltak. A század pilótái az egyik északi fekvésű épület földszintjét kapták, míg a szerelők a mellettük lévő lépcsőház földszintjét és emeletét. Nagy Aladár őrmesternek az emeleten jutott hely. Ennek köszönhetette az életét.

Nagy Aladártól tudom az uzsini robbanás okát és részleteit. A földszinti helyiségeket a magyarok megérkezése előtt a németek tyúkólnak használták, így nem csoda, hogy bűz fogadta katonáinkat. Ma már kideríthetetlen, hogy ki adott parancsot a földszinti öt szoba benzinnel való felmosására. Az emeleten is olyan erős volt a benzinszag, hogy Aladárék minden ajtót, ablakot kinyitottak. Az épületben, a magyar építési szokásoktól eltérően az úgynevezett padlófűtést alkalmazták, melynek következtében a padlózat alatt üregek húzódtak. A felmosáskor erről nem tudtak, vagy nem törődtek vele. Szellőztettek erősen, de este lehült a levegő és becsukták az ablakokat.

Az egyik szobában, még nyitott ablakoknál kezdték a csirkepaprikást főzni egy petróleum-gázfőzőn. A padlófűtés csatornájába alattomosan beszivárgott benzin pedig szépen párolgott. Nagy Aladár és őrmester barátai szintén érdekeltek voltak a csirkepörköltben, sőt a burgonyakörítésről is gondoskodtak. A krumpli vidáman rottyogott egy vödörben, a ház előtti alkalmi tűzhelyen.

Az idillikus képet hatalmas robbanássorozat törte meg.

Tanács Sanyiek kitódultak a szomszéd lépcsőház pilótaszállásáról az udvarra. Szörnyű kép tárult eléjük. A földszinti szobákban padló alól párolgó benzin elérte azt az arányt, melynél a petróleumfőző lángjától be-robbant egymásután mind az öt szoba. Ablakok és ajtók szakadtak ki to-kostul, a korai estében a láng és füst fokozottan érvényesült, ijedelmet és döbbenetet okozva sokkolt mindenkit a környéken, így Nagy Aladárt és társait is, akik a robbanás fölött, az emeleten tartózkodtak. Eközben kiabálás, jajgatás, segélykérés hallatszott. Első pillanatban senki sem tudta, mi történt. Egyesek úgy vélték, netán alá volt aknázva az épület. Aladárék az első sokkhatást legyőzve a lépcsőházba rohantak, de a fa-lépcső hatalmas lángja visszariasztotta őket. Egyik őrmester rémületé-

ben kiugrott az ablakon, szerencsére lábtöréssel megúsza. A másik, két lepedőt kötött össze, hogy majd azon ereszkedik le. A két lepedő kötése szétbomlott, de a háromméteres esést baj nélkül túlélte. A leomlott vakolat alatti faváz már Aladárék szintjén is égni kezdett, ágyaik kigyuladtak. Aladár vadul dobálta ki holmiját az ablakon keresztül, majd egy német kerekas létra érkezett és azon hagyta el az épületet, sérülés nélkül.

Közben a másik lépcsőházból kirohanó pilóták már megkezdtek a mentést. A német tűzoltók is megérkeztek és megfékeztek a tüzet. A mentőket borzalmas látvány fogadta a szobákban. A padlózatból kitörő robbanás a plafonhoz vágta az embereket és a berendezést is. A robbanás ereje által megemelt padlózat szilánkosan törve zuhant vissza és egy embert szabályosan felnyársalt. A mentés befejeztével összeállt a szomorú lista: 3 halott, 6 életveszélyesen sérült, 6 könnyű sebesült.

A súlyos sérülteket és a halottakat szállítógéppel hazahozták Magyarországra. Két nap múlva a súlyosan sebesült hangármester, Sashalmi József törzsőrmester is meghalt.

Horváth százados magához rendelte négy őrmesterét, Nagy Aladárt, Dombi Lászlót, Újvári Jánost és Mihály Józsefet, majd a rangidős Nagy Aladárt nevezte ki a meghalt Sashalmi törm. helyére, hangármesternek. Másnap, mintha mi sem történt volna, újra gépeikkel foglalkoztak a műszakiak és megkezdődtek a bevetések is.

Novemberben aztán megjött az első győzelem is.

November 5-én délután pihenőben kapták a parancsot, hogy azonnal start. Idő 13.00. Irány Csugujev és Volcsanszk térsége. Szabad vadászat. Majdnem teljesen borult ég és változó felhőmagasság mellett gurult ki a startra Moke gépe, Drumit követve. Ketten, ki tudja hány ellen. A jelölt térség tele volt szovjet repülőterekkel. Innen akart Drumi „szakítani”, ahogy a szavajárása volt. 1000 méter magasságban repültek át a Dont. Drumi gondolt egyet, félorsóval földközébe nyomta a gépét, Sanyi utánna. Itt-ott tüzelt rájuk a gyalogság, de ezt csak abból észlelték, hogy látták a rájuk emelt puskákat. Földhöz tapadva a szürke felhők hátteret adtak az esetlegesen megjelenő szovjet gépeknek. Már negyedórája repültek kelet felé, amikor szinte egyszerre ordítottak a rádióba: - „Jobbra elől gépek! Il-ek!” Az arcvonal felé repülő Il-ek, nyilván nem vették észre a két földhöz tapadó gépet. Drumi élesen fordított utánuk. Ahogy gépe áthúzott Moke feje fölött, Sanyi már vágta fordulóba a gépét és tel-

jes gázzal robogtak az Il-ek után. Vadászt nem láttak. Drumi hangja nyugodtan csengett: „„Moke, itt Drumi, én a balszélsőt, te a jobbszélsőt!” - „„Drumi, itt Moke, értettem!”

Az Il-ek irányt tartva repültek kb. 300 méter magasságban. Mielőtt elérték volna őket, a két magyar gép élesen felhúzott, majd minden fegyverből megnyitották a tüzet a kiszemelt gép hasába és hatalmas olajhűtőjébe. A gépágyú megtette a magáét. Moke jól látta, hogy az Il lángba borult, majd éles szögben vágódott a földbe. Az Il kötelék szétszóródott, lehettek vagy 18-20-an. Drumi közvetlen közelből lőtte a kiválasztott bal szélső gépet. A pilóta kétségbeesetten manőverezett, amikor az ellenséges sorozat szinte lefűrészelte a gép farokvezérsíkját és egyidejűleg kigyulladt az olajhűtő. Dugóhúzóba esett és így csapódott a földbe, hatalmas fekete füstfelhő jelezte a helyét.

Drumi és Moke folytatta feladatát, amikor nyomjelző sorozatok hasították mellettük a levegőt. Drumi jobb csűrőjének fele elrepült. „„Felhőbe!” - kiáltotta Drumi és mindketten behúztak a megmentő 600 méteres plafonba. A felhő vékony volt, fölötté újabb réteg, de azt nem törték át, hanem nyugatra fordultak. Sérült gépével Druminak kerülni kellett a légi harcot. A Jak-1-esek nem jöttek utánuk. Drumi vadászösztönével megérezte, mikor kell felhő alá menni. Áttörték lefelé a felhőt és íme alattuk volt a Dnyeper szalagja. Erős légvédelmi tűz, földig nyomták gépeiket, majd pár másodperc és saját terület fölé érkeztek. Uzsin fölött felhúztak, hogy minél nagyobb sebességgel csaphassanak rá hűsleges szerelőik csoportjára. Fülrepesztő rácsapás, gyors billegtetés, majd meredek felhúzás és piruett a felhőig, onnan egy Immelmann fordulással vissza, gáz le, futó ki, beálltak a leszállópályára, fokozatosan adták a fékszárnyat, sebesség 200 körül, jött a föld, le a gázt ütközésig, halk huppanás, sima kigurulás és rövidesen egy túláradoán boldog, mosolygó Moke lépett ki a gépből. A szerelők gratuláltak, majd Drumi is. Megvolt az első!

Magabiztosságban ez sokat jelentett. A következő hetek során el kellett hagyni Uzsint, áttelepülés Zsitomirba, ami fájó pont volt a századnak. Szeretett századparancsnokukat leváltották, Kovács József százados jött helyette, akit nem tudtak annyira megszeretni, mint Horváth Gyulát. Kovács szds. több mint 100 bevetést repült a századdal, bátor ember volt és kiváló katona, de soha nem tudta elérni beosztottjainál azt a meggyőződésen alapuló fegyelmet, amely egy harci repülőalakulat vezetésénél - sok egyéb mellett - oly nagyon fontosnak bizonyult.

December 29-én megkezdődött az áttelepülés Vinnyicára. 30-án Moke parancsot kapott, hogy egy Ju-52-esen utasként menjen vissza Kalinovkára és hozza el az ottmaradt utolsó Me-109-est, amit a szerelők rohammunkával tákoltak össze, berepülés nélkül. De hát nem volt már idő erre, az oroszok előretörték.

Baljós előérzettel ült bele a gépbe, a szerelők siettek, mert a Junkers már várt rájuk. Motorpróba nélkül gurult a startra és bánatosan nézte az alacsony felhőket, a párák, esőre hajló időt. Alig lehetett látni a repülőtér végét, olyan alacsony volt a köd. Moke elhatározta, hogy „fél másodikon” fog repülni, azaz rááll a vasútra és afölött közelíti meg Vinnyicát. Csakhogy közbeszólt a sors, azaz már a startnál kiderült, hogy nem húz eléggé a motor, rossz állásban van a légcsavar, az állító berendezés nem működik. Nagy nehezen elemelkedett a gép a földtől, most kellett volna egy 180 fokos forduló a vasútvonal eléréséhez, de a rossz látási viszonyok, a rosszul húzó motor megzavarta, eltévesztette a látható támpontot, azaz nem volt benne biztos, hogy merre jár. A köd erősödött. Talált egy vasútvonalat, de nem tudta, merre induljon. Egészen alacsonyan repült, hogy el ne veszítse a földet, így aztán nem csoda, hogy a legrosszabbra készült fel. Egy állomás felett húzott át a gépe, de persze nem tudta elolvasni az állomás nevét. Hirtelen csattanás, és erősen rázni kezdett a motor, valami történt a légcsavarral!

Azonnal le kellett venni a gázt. Különben kiszakadt volna a motor. Alatta gyér facsoportos tisztás. Földhöz a gépet! Két fa közé még sikerült a Messzert bekényszeríteni, mindkét szárny leszakad s ez sokat elvett a gép energiájából. A törzs, Mokéval tovább csúszott a fák között, míg nagy reccsenéssel megállt. Csönd. Moke kikötötte magát, kiugrott a földre, kihúzta az ejtőernyőt és mivel meg volt győződve arról, hogy elengedhetetlen területen van, szétverte a célzókészüléket és az automatikus berendezéssel felrobbantotta a rádiót. Az övére csatolt iránytűn beállította a 270 fokos irányt és az ejtőernyőt hátára vetve megindult. A pisztolyát kibiztosította és kezében tartva haladt előre. Meg-megállt figyelt. Elhatározta, hogy nem fogja megadni magát. Az utolsó tőltényig védekezik, az utolsót pedig magának szánta.

Múltak az órák, ő csak menetelt, semmi zaj nem verte fel az erdő csendjét. Közeledett az alkonyi homály, amikor vonatfüttyöt hallott és sietve, holtfáradtan elindult a hang irányába. Valóban vasúti sínek és éppen egy állomás volt előtte. Nagyon óvatosan közelítette meg, majd leg-



Puma század szerelőinek egy csoportja 1943-ban a keleti fronton (*AERO Archív*)

nagyobb öröme német és magyar katonákat látott az állomáson. Az állomás tíztagú magyar őrségének parancsnoka, egy gyalogos zászlós volt, aki hitetlenkedve hallgatta, hogy épségben jött át a legveszélyesebb, partizánok birtokolta erdőkön. Sanyi úgy dőlt el, mint egy fatuskó, de előbb enni kapott. Nem jutott azonban ideje az alvásra, mert egy vonat indult Kalinovka felé. Ezzel a vonattal egy másik szárnyvonal közelébe került. Itt le kellett szállnia s ezen a névtelen állomáson aludt. Rémülten ébredt másnap és szinte futva indult a pár kilométeres távolságnak, a Vinnyica felé vezető vasútvonalhoz. Közben észrevette, hogy az ejtőernyőt ott felejtette az állomáson. Megtalálta a keresett állomást és onnan már zavartalanul ért Vinnyicára. Kimerülten jelentkezett Kovács József századosnál, aki istentelenül letolta. Ilyet még nem kapott Sándor. Nem ezt várta.

Úgy érezte, hogy mindent megtett, ami elvárható volt tőle. Elismerés helyett minősíthetetlen durva letolást kapott. Parancsnoka őt tette felelőssé az elvesztett gépért és az ejtőernyőért. Mokét a könnyek fojtogatták. Szilveszter este, 1943. utolsó napja volt. Ez az év is jól végződött.

Ezen a napon búcsúzott el az osztálytól Horváth Gyula százados, a mindenki által szeretett „Zsül”. Nem légi győzelmeinek számával, hanem az általa vezetett alakulat eredményeivel és kialakított jó bajtársi szellemével írta be nevét a Pumák történetébe. Nagy Aladár őrmestert, aki a század hangármestere volt, Horváth százados behívatta a parancsnoki irodába. Ott, Kovács József jelenlétében egy pohár konyakot töltött Aladárnak. Személyén keresztül köszönetet mondott a század összes szerelőjének, hősi helytállásukért, majd koccintott, megölelte, megcsókolta Aladárt. Kovács József elképedt a jelenet láttán, eddig nyilván el sem tudta képzelni, hogy ilyesmi előfordulhat a katonai szolgálat során. Valamit azonban megérthetett mindabból, amit látott, mert lassan átsétált a szerelők barakkjába, ahol a legnagyobb helyiségben a földi szolgálat katonái ünnepeltek. Amikor belépett, néma csönd támadt. Egyenesen Mokéhoz ment, aki még mindig a letolás hatása alatt állt és magával hívta a következő szavakkal: „Tanács szakaszvezető úr, legyen szíves jöjjön velem.” Hát ez se katonásan hangzott. A szomszéd helyiségben kezet nyújtott a teljesen megilletődött szakaszvezetőnek: „Bocsásson meg, kérem, elragadtattam magamat.” Moke mély meghatottsággal fogadta parancsnoka kérését, aki le tudta győzni önmagát.

Az elkövetkezett nehéz hónapokban Moke megkapta Kovács József századostól azt a megbecsülést, amit jogosan érdemelt ki.

Kovács József százados bátor és kemény katonának bizonyult, századparancsnok létére több mint 100 bevetést hajtott végre. Nem az a típus volt, akit szerettek a beosztottjai, viszont tartottak tőle. Kemény fegyelmet vitt a század életébe, amely korábban is mindent megtett, amit elvártak tőle. Meggyőződésen alapuló szilárd fegyelem jellemezte a századot. De a parancsnokok nem egyformák, emberi tulajdonságaik különbözőek. Azt hiszem, jellemző az az eset, ami Nagy Aladárral fordult elő, amikor Kovács százados megérkezett a hadműveleti területre, hogy vitéz Horváth Gyula századost leváltsa. Nagy Aladár őrmester egyben hangármester is volt, vagyis ő volt a szerelők főnöke és felelős mindeért, ami a gépek körül történik. A bemutatkozáskor Kovács József észrevette, hogy Nagy Aladárnak hiányzik egy gombja a szerelőknek rendszerezésített bőrzekéről. Letolta Nagy Aladárt, hogy tiszthelyettes létére jobban vigyázhatna az öltözkéire, különösképpen, ha egyben hangármester is az illető. Horváth százados ekkor közbeszólt és megmagyarázta, hogy itt bizony előfordulhat az ilyesmi, mert a szerelőknek másfél

órával napkelte előtt már a gépeknél kell lenni és örülnek, ha este ágyba eshetnek. A hangármesternek pedig ilyenkor kell adminisztrálni és beosztottjainak ügyes-bajos dolgaiban dönteni. No, a bemutatkozás nem sikerült, a további viszony mindig kissé feszes maradt kettőjük között.

1944. január 5-én folytatódtak a bevetések, szabad vadászat, bombázók biztosítása. Kalinovka repülőtérén 1944. január 9-én ülőkészültséget adott Molnár László, Tanács volt a kísérője. A repülőtér részben hóval borított, a felhők 80-100 méter magasan lógtak. A két gép mellett Nagy Aladár őrmester és „Domi”, azaz Domonkos János szakaszvezető foglalatoskodott. Tele volt a repülőtér német gépekkel, rengeteg szállítógép. Junkers Ju-52-esek, legalább 10 darab, sőt a hatalmas Messerschmitt „Gigant”-ból is hat „ácsorgott” a repülőtér szélén, nem is beszélve a sok Stukáról és a Heinkel He-111-esekről. Ha most egy bombatámadást kapnánk, gondolta Tanács szakaszvezető. Egyszerre motorzúgás, majd fedélzeti fegyverek döreje törte meg a nyugalmas csendet, illetőleg a beszélgetést. Egy Il-2-es bukott elő a felhőből, állandóan tüzelve, valószínűleg ő is meglepődött a rengeteg cél láttán. A fagyos földön irányt változtatott lövedékek jellegzetes surrogó hangja és a fegyverkattogás némított el mindenkit. Az Il délnek fordul, de ekkor már süvítettek az eklipsz-indítók, melyeket a szerelők villámgyorsan tekertek. Molnár Laci, majd Tanács légcsavarja mozdult meg és jellegzetes fekete füsttel begrottak a DB motorok. Laci már nyomta is a gázt, Tanács utána. Irány 180°, nyomás az Il után! Az orosz gép Kijev felé fordul, akkor pillantották meg, amint földhöz simulva menekült. Igen ám, de nem tudta, hogy Molnár Laci, az „Oroszlán” üldözi. Tanács kissé elmaradva biztosított, figyelte a léggeret. Az Il észrevette a támadó magyar gépet, fordulóba vágta, és ekkor kapta a hasába a 20 mm-es gépágyúsorozatát. A Sturmovik elkapta szárnyával a földet, cigánykerekezett, majd felrobbant. Égő roncsok borították a havas tájat. Kört írtak le a lelőtt gép fölött, egyeztették a lelövés helyét, majd felvették a visszafelé vezető irányt. Rácsaptak a saját repülőtérre, Molnár Laci billegtetett, jelezvén a légi győzelmet, majd felhúzás után, csúszófordulóval fordított a leszállómezőre, Tanács szorosan mellette és mögötte. Futó, fékszárny ki, jött a föld, a nehéz gép kecsesen ült le a földre. Begurulás, majd egy üvöltöző német tábornok, aki a német légvédelmet szidta, de elkerekedett a képe, ahogy Molnár Laci jelentette a roncs helyét. Fellélegzett a német, mert ha ha-



Magyar vadászpilóták, balról: Máttyás őrmester, v. Debrődy hadnagy, Szeverényi hadnagy, Kovács százados (háttal) és Tanács szakaszvezető

zavihette volna az II a hírt, hogy tömve van nagy gépekkel a reptér, akkor biztosan tömegtámadást intéztek volna ellenük. A következő hetekben sok volt az alacsonytámadás. A szovjet csapatok nagy támadást indítottak, a kis létszámú magyar századnak bőven akadt dolga, mindent a Pumáktól vártak a földi csapatok. Egyes bevetéseken négy darab 25 kg-os bombát szereltek fel a Messzerekre. Ezeket is le kellett zúdítani. Mindennaposak voltak az időjárási nehézségek. Közben gyűltek a század légi győzelmei. Kovács Pál és Máttyás János őrmesterek, Szentgyörgyi Dezső, Molnár Laci, Tóth Drumi és Debrődy Gyurka jártak élen, nem is beszélve Kenyeres Miklós hadnagyról, aki ezekben a hónapokban aratta 19-ik légi győzelmét és hajtotta végre híres hőstettét, Debrődy Gyurka hazahozatalát ellenséges területről. Sajnos pár nappal tette után fogságba esett. A sok bevetés, a hideg időben való ülőkészültségek nagyon igénybe vették a pilótákat.

A század 1944. március 2-án áttelepült Proszkurov repülőterére.

A terhelés nem csökkent, hanem fokozódott, napi két, sőt három bevetés jutott minden pilótára. Március 6-án Moke csöndesen ünnepelte 100. harci bevetését.

Nem sokkal később azonban súlyos esemény következett be Moke repülőéletében.

1944. március 12-én Sanyi géppárparancsnokként ülőkészültséget adott, kísérője, az akkor még kezdőnek számító Csáklány Máriusz hadnagy volt. Az alacsony, vidám fickó kitűnő lovas és jó bajtárs. De harci tapasztalatokkal még nem dicsekedhetett. Ülőkészültségből rakétajelre azonnali startparancsot kaptak, 8/10-es borultság, réteg- és laposodó gomolyfelhők több magasságban. Közepes erősségű szél. A város felett áthúzva 1500 méteren két Jakovlev Jak-1-es vált ki a felhőkből. Ha Máriusz nem bizonytalankodik, akkor mindkettőt lelőhették volna, de Moke kapcsolt. Őt az ilyen „kiesések” már nem hozták zavarba. Közvetlen közelből tüzelt a közelebb eső gépre. A második sorozatra lángba borult az egész gép és fekete csóvát húzva maga után, szinte függőlegesen zuhant a földre! A másik gép megriadva bajtársa halálától, felhőbe húzott. Moke nem sokat törődött vele, mert alatta őt Il-2-es tűnt fel kötelékben. Máriusz a heves légi harcban elvesztette Sándort, hiába hívta, nem jelentkezett. Tanács nem tétovázott, a kedvező cél megpillantása olyan volt számára, mintha a sas pillantotta volna meg a zsákmányát. Meredeken zuhant az Il-ek szintjére, majd teljesen levett gázzal alulról-hátulról hűtőn lőtte a jobbszélsőt. Mintha a moziban ült volna, szemébe rögződött, hogy az Il-ek dobják bombáikat, amelyek cél nélkül robbannak a mezőn. Az eltalált gép nem gyulladt ki, de az egyik szárnyából jókora darab szakadt le. A kormányozhatatlanná vált gép viszonylag kis magasságból, 45 fokos szögben a földre csapódott. Két légi győzelem! A maradék négy gép hátsó lövészeinek géppuskasorozatait csak most észlelte Sándor, de mit sem számított ez neki, támadott a következőre. Ekkor hallotta meg a motor dübörgésén keresztül azt a gyenge csattanást, amely után látta, hogy a mellső páncélüveg és a fémkeret csatlakozásánál lyuk tátong.

Majd érezte, hogy folyik az arcán a vér. A következő érzése az volt, hogy nem lát a jobb szemével, ezt követően szürkülni kezd körülötte a világ. Élesen visszafordult, de a növekvő gravitáció miatt majdnem eszméletét veszítette, alig látott valamit, de tudta, hogy amíg bírja, nyugatnak kell tartania, nehogy fogságba essen. Úgy vélte, hogy már saját terü-

leten lehet, amikor alatta egy lankás dombsor tűnt fel. A dombok enyhe lejtésű fennsíkjára talán alkalmasabb lesz kényszerleszállásra, mint az erdős terület. Levette a gázt, az első jó terület fölött túllőtt, de jött a következő, majdnem vakon nekinyomta gépét a földnek, majd elvesztette az eszméletét.

Egy német terepjáró dőcögött vele, amikor révetegen magához tért, majd újra kómába esett. Amikor ismét tudatra ébredt, parancsnokait és bajtársait látta maga körül, amint megdöbbsent arccal nézik. A doki a fejét tapogatta, majd Moke újra elájult. Ezt követően arra ébredt, hogy egy „Kecsken”, egy Junkers Ju-34-es típusú német futárgépen van. Végezetül egy ágyban ébredt, a sztaniszlai magyar tábori kórházban. Persze ezt csak jóval később tudta meg. Mert ezekben a napokban több műtétet hajtottak végre rajta. Kiderült, hogy a robbanó lövedékből egy repeszt kapott, amely a szeme fölött, közvetlenül a szemgolyó mellett hatolt be és a feje búbján jött ki a koponyából, anélkül, hogy az agyat megsértette volna. Tehát egy lyuk a szeme fölött, egy pedig a feje búbján! Az orvosok is csodálkoztak, hogy Sanyi él. Mindenesetre nagy szerencséje volt. Első napjai ködös, félig álom, félig ébrenlét állapotban teltek. A tizedik napon felkelt és mintha mi sem történt volna, kérte az orvosokat, engedjék vissza alakulatához. A háború rendkívüli dolgokat produkált, a sok szörnyű állapotban levő sebesültet látott orvosok meglepetten vették tudomásul betegük gyors gyógyulását, de két hét után megkapta az elbocsátó papírjait és vonattal visszament Lembergbe.

Az igazi nagy meglepetést itt okozta pusztája megjelenésével, ugyanis holt hírére költöttek. Körülvették a bajtársak, a tisztok, pilóta bajtársai és az alakulat orvosa, aki annak idején az első segítséget adta Sándornak.

Most tudta csak meg, hogy amikor félig eszméletlenül földhöz nyomta a gépét, az még vagy háromszor elemelkedett a földtől és mire sebeségét teljesen elvesztve megállt, már annyira összetört, mintha egy óriási présbe került volna. Nem is tudták Mokét - aki eszméletlen állapotban szinte halottnak tűnt - a gépből kihúzni.

Úgy kellett a roncsok közül kifűrészelni. Tehát bajtársai már lemondtak róla, így némelyek azt hitték, hogy szellemet látnak. De hát, ezt is megúsza Moke, sőt legfőbb gondja éppen a pillanatban az volt, hogy holmijait megkeresse. A háború során az elesett bajtársak holmijait a jóbarátok elosztották maguk között, kivéve azokat az okmányokat, leveleket, amelyek a hozzátartozókat illették. Így volt ez a háború végéig. Le-



Messerschmitt Me-109G-6 ledobható 300 literes póttartállyal

het, hogy ezt ma talán nem mindenki érti meg, de mi ezzel is őriztük halott bajtársaink emlékét. Legtöbben közülünk, még életben úgymond „végre rendelkezett”, azaz előre kijelölte leendő „örököseit”. Sanyinak szép kis gyűjteménye volt a félretett bevetési póttartályokból, az úgynevezett „Einsatz Verpflegung”-okból. Minden bevetés után járt két deka szemeskávé, csokoládé, cukorka, szárított gyümölcs, cigaretta stb. Ezeket eltette, hogy ha majd hazajut szabadságra, tudjon ajándékot vinni Kiskunhalasra a családnak. Nagy érték volt ám akkor a szemeskávé, a csokoládé.

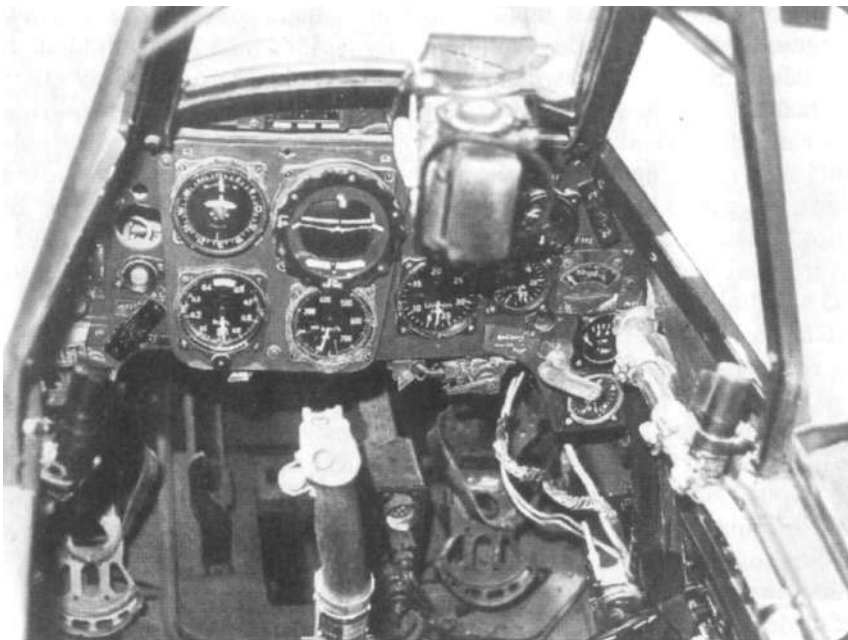
Mindent visszaadtak a fiúk Sanyinak, semmi nem hiányzott, csak hát természetesen repülésről szó sem lehetett. Kovács József százados helyet szerzett Sanyinak egy Magyarország felé közlekedő Ju-52-es szállítógépre, visszavezényelte őt az anyarepülőtérre, Szolnokra.

Szolnok ugyan békehelyőrség képét mutatta, de teljes erővel folyt a pilóták Me-109-esre való átképzése. Úgy hírlett, hogy rövidesen indul egy század a megalakítandó Puma osztályhoz Veszprémbe. Sanyit, je-

lentkezése után azonnal repülőorvosi vizsgálatra küldték. Az orvosok megcsodálták a repesz be- és kimeneti nyílását és 6 hónapra eltiltották a repüléstől. Szolnokra visszatérve megkapta a neki kijáró 6 hét sebesülési szabadságot és hazautazott Halasra. Nagy volt az öröm otthon, örültek a kis ajándékoknak, de főleg Sándor fiúnak. A kávé Pesten jó pénzért eladta, az árából, egy kis kiegészítéssel vett egy civil öltönyt. Így aztán szabadsága alatt kissé lezserebben mozoghatott. A szülők és rokonok jól tartották, majd a 6 hét elteltével kitűnő állapotban vonult be Szolnokra. Itt azonnal visszairányították hadműveleti területre. Kalandos úton ért ki, vonattal Krakkón keresztül Lembergbe, alakulatához, a lecsökkent létszámú Kovács József vezette századhoz. Mivel letiltása miatt Sanyit nem engedték repülni, ezért 1944. június 5-én repülőgéppel visszaküldték Budaörsre, majd onnan vonaton vonult be újra Szolnokra. Itt jó hír fogadta, megkapta a Magyar Kisezüst Vitézségi Érmét és a már birtokában levő I. oszt. Tűzkeresztjéhez a sebesülési sávot. Míg Sanyi kórházban volt, valamint ide-oda járt az arcvonal és Szolnok között, megalakult a Puma vadászosztály Veszprémben, melynek második századát a szolnokiak alkották Papp Tibor főhadnagy vezetésével. Szolnokon továbbra sem állt meg az élet, újabb és újabb pilóták kapták meg az átképzést Me-109-re.

Kellett a pilóta, mert nagyok voltak a veszteségek és különben is már mindenki beszélt a negyedik, valamint az ötödik század megalakításáról. A pilótákat részben Szolnoknak kellett adni. Moke hol irodai munkát kapott, hol pedig starteri szolgálatot látott el. Csathó százados, a repülőter parancsnoka Moke minden cselekedetében hibát keresett és persze talált is. Úgy is lehet mondani: rászállt Sanyira. Végül Nemeslaki Zoli magyarázta meg Mokénak, hogy mi lehet a háttérben. Csathó százados bizonyára frontlógóst lát benne, ezért azt javasolta, hogy kihallgatáson kérje orvosi felülvizsgálatát, mondván semmi baja sincs már. Moke szót fogadott Nemeslakinak és valóban kérte a felülvizsgálatot. Csathó jólesően fogadta a kérelmet, elküldte őt újabb orvosira, amelyen valóban alkalmasnak minősítették őt.

1944. augusztus 22-én a parancsnok földi célra történő éleslövészeti gyakorlatokat végeztetett az 1/2. század pilótáival. A céltáblákat a szandai réten állították föl. Egész napon át ropogtak a 13 mm-es géppuskák. Kora délután volt, amikor Sanyi megkapta a parancsot, hogy induljon Messerschmitt Me-109G-6 típusú géppel lőgyakorlatra! Mindenki őt fi-



Messerschmitt Me-109G-6 műszerfala

gyelte, hiszen sebesülésének napja óta nem szállt föl Messzerrel. Sanyi megilletődötten szállt be a gépbe, de biztos volt a dolgában.

Kissé ugyan eltöltötte a belső feszültség, amely tulajdonképpen hasznos volt a pilóták számára, segítette a koncentrációt. Ennél a típusnál legjobban a startnál kellett vigyázni. Ekkor a reflexeknek hibátlanul kellett működni. Repülni és leszállni a Me-109-cel a világ legkönnyebb dolgának számított, de a startnál sokan pórul jártak. A viszonylag kis felületű oldalkormány csak bizonyos sebesség elérése után „fogott”. Ha a pilóta felszállásnál a kelletnél hamarabb engedte előre a botkormányt és egyidejűleg teljesen előre nyomta a gázkart, akkor a fellépő precesszió miatt balra kitört a gép, „startrádlit csinált”, a nyíró igénybevételre nem kellően méretezett futók becsuklottak. Nagyon sok gép ment így tönkre, pedig csak minden felszállást úgy kellett volna csinálni, ugyanolyan odafigyeléssel, mint az elsőt.

Sanyi odafigyelt és a gép ment, mintha zsinóron húzták volna. Újra érezte a repülés semmihez nem hasonlítható, diadalmas érzését. Mokét erősen figyelték, kíváncsiak voltak, mit tud ez a csendes, 112 bevetéses szakaszvezető. Első rácsapásra szitává lőtte a céltáblát, kivítva a tiszteletet magának. Füleky Béla főhadnagy jól megnézte magának Mokét és nem véletlenül, ugyanis, amikor megalakult később a 101/4. (Vihar) század, a kiképzőszázaddal együtt a Puma-ezred második osztályát képezték, Füleky Sándort kérte kísérőjének. Szolnokon körülbelül 5 órát repült még Sanyi a Messzerrel, más gépekkel többet, amikor szeptember végén, október elején Veszprémbe helyezték őket és csatlakoztak újra a Pumákhoz. Az első honi bevetést 1944. október 10-én repülte, Szeged és Csongrád között támadták a Tiszát elérő szovjet csapatokat. November 5-én kemény napjuk volt, mivel nagy amerikai bevetés történt.

Mind a négy Veszprémbe levő század azonnal elstartolt. Az első három század - szokás szerint - egyszerre indult óriási porfelhővel. Az újonc negyedik század már megkapta a Kenyeribe való áttelepülési parancsot, de mielőtt végrehajtották volna, jött ez a bevetés. A negyedik század elkésett, ezért nem gyülekeztek, hanem géppáronként mentek a rádióon jelzett irányba, Nagykanizsa felé. Sanyi kísérőjével, Lehoczky László szakaszvezetővel utolsó géppárként indult és teljes gázzal igyekeztek a köteléket utolérni. Most már - utólag - nyugodtan megállapíthatjuk, hogy talán szerencsájükre, nem sikerült. Hatalmas gomolyfelhők között emelkedtek, hogy a bevetési parancsnak megfelelő 8000 méteres magasságot elérjék. Rádiójukon ekkor hallották, hogy légi harc folyik Mustangokkal, ám nem voltak látótávolságon belül. Nagykanizsától délre 6-7000 méter magasságban, amikor a magányos géppár két pilótája a pattanásig feszülő belső izgalomban a légteret vizslatta, Sándor hirtelen fekete pontot észlelt jobbra lent elől.

Emelkedve húztak rá az ismeretlen gépre, amelynek egyre növekvő körvonalai elárulták, hogy egy sérültnek látszó B-24-es Liberator húz délnyugat felé. A „sánta Libi” - mert így hívták a köteléküktől elmaradt, találatokat kapott amerikai gépeket -, kétségbeesetten menekül az Adria felé. Közbevetőleg hadd jegyezzem meg, hogy egy ilyen „sánta Libi” azért korántsem volt védtelen. Alaposan meg volt tűzdelve nehézgéppuskákkal, no meg kitűnő rádiójukon bármikor hívhatták a kísérővadászokat és azok szinte a semmiből tűntek fel. Így jártak Mokéék is. Már az első rácsapás közben nem csak ők lőttek, hanem őket is lőtték.

Egyrészt a megtámadott gépről, majd a nyakukon lógó Mustangokról is. Meg se tudták figyelni sorozataik eredményét, máris menekülniük kellett.

Ilyenkor a másodpercek századrésze alatt kellett cselekedni. Fényjelzők húztak el a gép mellett, fejre a Messzert! Ütközésig előre a botkormányt, függőleges zuhanás és vad taposás, hogy csússzon a gép! Így sikerült egy felhőtoronyba belezuhanni. Persze elvesztették egymást. Amikor kiérték a felhőből, már nem látták a Mustangokat. Moke megpillantotta viszont a Balatont és bevette a veszprémi irányt. Tihany magasságában hallotta a földi irányítást: „Pumák vigyázz, Mustangok a repülőtér körzetében.” Sanyi kinézte a szemét, forgatta a fejét, majd alacsonyan húzott be a város felől. Lekapta a gázt, a gép lezöckent és gurult. Már majdnem megállt, amikor sorozat hangját hallotta, abban a pillanatban kikapcsolta a gyújtást és máris ugrott ki a gépből, hogy az esetleges alacsonytámadás elől fedezékbe rohanjon. Újabb sorozat a város felől és szörnyű kép tárult szeme elé: egy leszálló, kieresztett futójú Messzert lönek a Mustangok. Nem tudta, ki lehet benne, talán Lehoczky Laci? A Messzer szárnyára állt, majd csak egy nagy porfelhő látszott. Utólag tudja csak meg, hogy a gépben nem Lehoczky ült, hanem Ditróy Csaba hadnagy, aki hősi halált halt.

Másnap ismét jelentős esemény érte: még a keleti hadszíntéren terjesztették fel a Magyar Nagyvezüst Vitézségi Éremre, melyet ünnepélyesen adtak át neki. Egyidejűleg megkapta a II. osztályú német Vaskeresztet is.

Elérkezett 1944 decembere. A rossz időjárás miatt kevesebb volt a bevetés, pedig a földi harcok ugyancsak tomboltak.

Budapest körül bezárult a gyűrű, a Pumáknak bőven volt mit tenniük Budapest ostroma alatt. Biztosították a nappal berepülő Ju-52-eseket. Szabad vadászat, alacsony támadás váltogatták egymást.

A késő téli, kora tavaszi idők legveszélyesebb eseménye a szovjet légvédelem tevékenységének következménye volt.

Német bombázókat kellett biztosítaniuk 1945. január 25-én. Ködös, nedves nap volt, teljes borultsággal, a ködréteg fölött középmagas rétegfelhőkkel. A Heinkel-111-esek, lehettek 8-9-en, a kísérőrajt Füleky főhadnagy, századparancsnok vezette, Tanács Sanyi pedig kísérte őt.

A Velencei-tavat jobb kézre hagyták el, amikor erős légvédelmi tüzet kaptak, méghozzá gépágyúból. Egyidejűleg 8 Jak-9-es szovjet vadász

oldalról szintben. Úgy látszott, hogy a Jakokat is meglepte a találkozás, mert korántsem használták ki számbeli fölényüket. A szembetámadásra rájuk fordító Füleky vezette rajtól megriadtak és szétbontakoztak, láthatólag nem voltak tisztában a létszámviszonyokkal. Mindenesetre a Heinkelek közben a célra repültek. Füleky rendkívüli vakmerősége közismert volt az ezrednél, sokszor idézett elő borotvaélen táncoló helyzeteket. Ezúttal bejött a terve, legjobb védekezés a támadás! A Jakok leborítottak, Füleky utánuk fordított, de ebben a pillanatban hatalmas robbanás történik, ami egy pillanatra elnyomja a motor dörgését! Sanyi gépe megrázkódott, a robbanás kiverte kezéből a botkormányt, a „Galland” kabintetőn több repeszlyuk tátong, a jobb szárny közepén pedig egy körülbelül 50 cm átmérőjű lyuk sötétlett.

Moke lemaradt a köteléktől, fontolgatta az ugrást, de megnyugodott, mert minden kormány működött, csak különös zenei hangot adott a gép, ahogy a repeszütötte lyukon átsüvített a légáramlás. Persze húzott oldalra a gép. Sándor döntött, kivált, visszafordult és csökkentett teljesítménnyel igyekezett vissza Kenyeribe. Úgy választotta meg irányát, hogy Veszprémet látótávolságra útba ejtse, netán valami hiba jönne elő, leszállhasson. Óvatossága azonban feleslegesnek bizonyult, épségben ért haza. A szerelők megcsodálták a repülő romhalmazt, ami a 109-esből maradt. Csodálatos módon az összes kormányhuzal épen maradt, csak a főtartó gyengült meg, nagyobb sebességnél biztos lecsavarodott volna.

Hát szerencsére szükség volt, Moke jól tudta ezt.

Január 4-én kettős öröm érte Sanyit. A 3. számú ezredparancs értelmében, szakaszvezetőből soron kívül, őrmesterré léptették elő. Az ezredparancs szó szerint így hangzott el: „Előléptetem 1945. évi január hó 1-jével, vitéz magatartásáért kitüntetésképpen, soron kívül a 4. század állományába tartozó Tanács Sándor tsz. szakaszvezetőt, tsz. őrmesterré.

Nevezett 1943. július 7-től 1944. évi június hó 5-ig, majd 1944. évi szeptember 3-tól a mai napig arcvonal szolgálatot teljesített és mindvégig kitűnt vitéz magatartásával. Két igazolt légigyőzelme és egynek igazolása folyamatban van. Összesen 110 ellenség feletti bevetést hajtott végre. 1944. évi március hó 12-én fejlődést kapott, az ellenséggel szemben vívott légi harc közben.

Ezen előléptetés szolgáljon az ezred buzdítására, hogy minél több esetben alkalmam legyen a H. M. Úr által ráruházott soron kívüli elő-

léptetési jogommal élni, a haza iránti vitéz és odaadó kötelességteljesítés jutalmául. Aláírás: nemes belényesi Heppes Aladár őrgy. sk. ezred pk."

Ugyanakkor a németektől megkapta a 100 fölötti bevetésért járó arany „Frontflug Spange”-t, az arany frontrepülő jelvényt. Sanyi az utolsó napig, gépeink felrobbantásáig, 1945. május 5-ig harcolt és az ezred maradványával került fogságba. Parancsnokát, Füleký Béla főhadnagyot alacsonytámadás közben a szovjet légvédelem, lelőtte. Repülő hősi halált halt. Sanyinak kellett volna kísérnie, de mivel az ő gépében nem volt benne az ejtőernyő, el kellett mennie egy ejtőernyőért. Ez alatt egy ifjú hadnagy, aki a háború végén akarta részét kivenni a légi harcokból, elkunyerálta tőle a bevetést. Ő sem tért vissza. A sors útjai különösek. Tanács Sanyi ott volt azok között az „utolsó Puma mohikánok” között, akik könnyes szemmel nézték égő gépeiket.

MITŐL VÉRES A CSIZMA?

A veszprémi repülőtér bombázása

(1944. július 8. 11 óra 30 perc)

Amikor 1944. július 26-án, mint újdonsült Puma pilóta a veszprémi repülőtér földjére tettem a lábam, az újdonságon kívül mély benyomást gyakorolt rám az a sok-sok megsebzett fa, amelyek a repülőtér szélein elterülő kisebb-nagyobb erdőket szegélyezték.

Persze akkor nem ez volt számomra a legfontosabb. Igyekeztem beilleszkedni az osztály és a század életébe. Először is a jelentkezések, a besztás, aztán a hajózó-felszerelés felvételezése következett. Az osztály raktárába mentem, ahol megkaptam a hajóórát, a prémes bekecsemet, a rádiós fejhallgatóval és gégemikrofonnal ellátott haubémat, az oxigénsutorát a flexibilis csővel, a térképeket, a 9 mm-es Frommer pisztolyt két tárral. Már csak a cipzárás, úgynevezett fekete Messzer csizma hiányzott. Igen ám, de az én méretemre csak egy pár volt a raktárban, az is használt állapotban. A használságot nem annyira a kopás jelezte, mint az a körülmény, hogy a jobblábas példány belső fehér prémborítását nagy vérfoltok borították. Mit tehettem? Csizmára szűkség volt, a vér valamelyik bajtársam vére, nem taszított. A raktáros kérés nélkül jegyezte meg, hogy a csizma Gersy Tamás főhadnagy lábán volt a július 8-i bombatámadás alkalmával. Hát akkor lett véres a csizma, mert Tamás egyike volt a súlyos sebesülteknek. 1944. december 22-én még az én vérem is jócskán ebbe a csizmába került, de a ballábasba. Végül is mindketten túléltek a háborút, így nem bizonyult ez a csizma rossz ómennek, vagy kabalának, nevezzük úgy, ahogy tetszik.

Ama bizonyos nap - amikor bombatámadás érte a veszprémi repülőtér - súlyos véráldozatot követelt. Meghalt 64 katona és 15 polgári személy, megsebesült körülbelül 300 katona és polgári személy, ebből 70 fő súlyosan.

Mi történt, hogyan történt?

A Puma-osztály felállításakor, 1944 májusában még nem voltak mozgósított harci repülőalakulatok. Ilyen célra, tehát a veszprémi repülőtér

nem is volt berendezve. Nem volt légvédelme, rejtési lehetőségek, óvóhelyek, csak minimális mennyiségben álltak rendelkezésre. Májusban a gépeket még csak betolták az erdő fái közé. Harcálláspontok, anyag-lőszér és minden egyéb csak sátrakban volt. Június végére stabilizálódott annyira a helyzet, hogy elkészültek az osztály-, század- és raktárbarakok, gerendaházak, harcálláspontok, rádióállomások. Nem volt ez kis munka. Mindhárom századnak készült 12-12 úgynevezett boks. Ezeket a bokszokat hármásával telepítették, tehát egy bokszba három gép fért be, de az egyes gépek között is volt válaszfal. A bokszokat gerendákból, durván megmunkált fatörzsekből ácsolták kb. 4 méter magasságig. A falakat alkotó kettős gerendasorok közé pedig termésköveket raktak. A bokszokba vezető döngölt földutakat fehér murvával szórták be. Így aztán felülről még a bolond is láthatta, felismerhette, hogy ott vannak a gépeink. Kétségtelen, hogy nagyobb rombolóbombák csak telitalálat esetén tehetek volna kárt.

A harcálláspontok barakkjai és gerendaházai mellé egyszemélyes óvóödröket ástak.

„Erdő”-nek nevezték az osztályt bevetésen közvetlenül irányító adót, méghozzá hívőjele alapján. Ennek a hírközpontnak 8-án teljes erővel folyt új telephelyre történő áthelyezése. Az új hírközpont a repülőtér keleti oldalán húzódó erdő Várpalota felé eső oldalán készült. Teljes erővel folytak a földmunkák.

A gépkocsik és a műhelyek még mindig a szabadban voltak, tábori körülmények között, csupán a terepszínű sátrak védték a kényes gépeket. Légvédelmi tüzésége a repülőtérnek akkor még nem volt, csupán a századok barkácsoltak össze forgóállványra szerelt 20 mm-es gépágyúkat. Ezeket könnyű volt beszerezni, olyan gépekből vették ki, amelyek háromgépágyús kivitelben érkeztek a gyárból. Ezt a módszert a keleti hadszíntéren harcolt magyar repülőalakulatok találták ki, és sikerrel alkalmazták Ukrajnában.

Július 8-án a repülőtérén a 101. Puma vadászosztály három harci vadászszázada állomásozott körülbelül 40 db Messerschmitt Me-109G-6 típusú repülőgéppel. A repülőtérén települt az úgynevezett repülőtér gondnokság is, ők látták el az őrseget és más üzemeltetési feladatokat. (Konyha, étkeзде, meteorológiai-állomás stb.)

Ezen a gyönyörű nyári napon minden úgy kezdődött, ahogy ez az amerikai berepülések időszakában már kezdett szokásossá válni.



Gersy Tamás főhadnagy

Reggeli, utána 30 perces készség, fél 9-kor 15 perces készség, 9-kor startkészség, majd fél 10-kor ülőkészség.

Gersy Tamás főhadnagy eközben a „Drótkefe” (3. század) körletében üldögélt egy nyugágyban. Üldögélt, mert nemrég könnyebben megsebesült a lába, közben menyasszonyára gondolt, mivel két nap múlva, vasárnapra tűzték ki eljegyzésüket. A reggeli eligazításnál a századparancsnok, nem osztotta be Tamást a két készségi rajba, mondván: Tamás, te maradj tartalékban, hogy a vasárnapi „kinyírásodon” biztosan részt vehess.

Heppes Aladár is kitette a nyugágyát az osztályharcálláspont elé, ahol a nap zavartalanul süthetett.

A budapesti rádió adását időnként Dercze átkapcsolta a hangszórók hálózatára, ugyanis a műsorszórást mindig megszakították a stúdióban, amikor központi légoltalmi szerveknek időről időre tudomására hozták a berepülés irányát és az ennek megfelelő készségi fokot. Persze állítólag rejtjelezve. Ilyesmiket mondtak: Myo Budapest nagytérség, Krokodil gross, Bohnensalat. Amiről a németek is tudhatták, hogy korántsem kételtű hullókról és babsalátáról van szó, hanem négymotoros bombázókról. Az ország készült az óvóhelyekre, de ez a veszprémi repülőtérré nem vonatkozott. A Pumák ideje most jött el, a félelem megkezdte harcát a szívekben az akarattal.

Kovács Sándor hadnagy, az 1943. augusztus 20-án avatott kassai évfolyam egyike - akit bajtársai röviden „Palócnak” kereszteltek el ízes palóc beszéde miatt - éppen szolgálatban volt. Nem örült ennek, mert szerette volna légi győzelmeinek számát szaporítani, kitüntetésekért kapni. Különben közkedvelt egyéniségét a Pumáknál is megtartotta. Jól játszott minden pengetős hangszeren, a tangóharmonika is elég szépen szólt a kezében. Palóc, húzd meg a herflit! - buzdításra mindig készséges vigyorgással nyomta a Tango boletót, a La Palomát, a La cumparsi-



v. Heppes Aladár őrnagy, az „Öreg Puma”

tát és a többi, akkor kedvelt slágert. Bivalyerejű, de hihetetlenül békés egyéniség volt. Két nappal a szolgálatba lépése előtt ásott magának a gerendaház ügyeletes tiszti szobájának ablaka alá egy egyszemélyes óvógödröt.

Óvatos volt, nem akart meghalni. Lassan múltak a percek, sütött a nyári nap, izzadtak a század ülőkészültséget adó pilótái.

10.10-kor zöld rakéta repült föl az ég felé és megszólalt a hangosított hírrendszer: Pumának azonnal start!

A Honi Légvédelmi Parancsnokság elrendelte a bevetést az osztály részére azzal a céllal, hogy az Olaszországból Kelet-Ausztria felé tartó négymotoros köteléket, amely pillanatnyilag északi irányt repül, tartsa szemmel és ha kelet felé fordulnának, támadja meg azokat. Óriási dübörgéssel szállt fel az osztály. Közben folyamatosan érkeztek a harcáláspontra a jelentések. Az amerikai kötelékek kelet-németországi repülőtereket bombáztak, egy részük már Ausztria felett visszarepülésben van. Háromnegyed tízkor a légiriadót feloldották. Ez természetesen nem vonatkozott a levegőben levő kötelékünkre. Őket más szempontok alapján tartották készenlétben. Persze csak az üzemanyag engedte határig. A repülőtéren megindult az élet, mindenki ment a dolgára. Gersy Tamás főhadnagy a Drótkéfe század üresen maradt felállítási vonala előtt sétálgatott az erdőszélen. Ő is figyelte a hangszórókat. Néhány tartalék pilóta lézengett a kis erdőben, a szerelők a földön maradt gépeken dolgoztak. Tamás megállt, majd lefeküdt a fűbe. Hirtelen szokatlan hangú repülőgép zaj ütötte meg a fülét.

Kovács Sándor hadnagy ugyanakkor két írnokügyeletessel a kecskeméti repülőtér pár nappal azelőtti bombázásáról beszélgetett. Erre a repülőtérről pár ezer kis bombát dobtak le. A robbanótest köré úgynevezett spiáter öntvénysszalag volt tekerve, amely szilánkra szakadt a robbanás-kor. Egyikük olyan bombáról beszélt, amelynek állítólag egyméteres vékony rúd hosszabbítása van. A rúd hamarabb éri el a talajt, így 1 méter magasan történik a robbanás. Élőerők ellen igen hatásos. Ilyen és ehhez hasonló, nem éppen szakszerű szöveggel szórakoztatták egymást, amikor Heppes Aladár rontott be a hírközpontba.

- Riadó! Reptérkiürítés! - kiáltotta.

Fél perccel korábban - ahogy ő mondta - méhrajyszerű zümmögés ütötte meg a fülét, s ezt egy nagy repülőkötelék hangjának tulajdonította.

Sorra adta ki a kiegészítő parancsokat: Gépkocsik azonnal ki a repülőtérről! Mindenki óvóárokba!

Ekkor már látható volt a kötelék, amely északnyugati irányból közelített kb. 3000 méter magasságban. Két egymás mögötti oszlopban 30-30 négymotorossal.

Egy percbe sem telt, megkezdődött a zuhanó bombák iszonyú sivítása. Heppes kiugrott a barakkból és a pár méterre levő, kiásás alatt álló árokba vetette magát.

Közben Bráder és Dercze szakaszvezetők hasra vágták magukat a munkahelyükön, a hírközpont szobájában. Kovács hdgy. felkiáltott: - Vigyázzatok! Bennétek, ugorjatok az árkokba! Majd példát mutatva, nagy lendülettel vetette ki magát az ablakon, hogy egyszemélyes gödrébe csússzon. Ebben a pillanatban ért földet az első bombaszőnyeg. Az iszonyat percei tomboltak a reptéren. Dübörgés, robbanások, füst és porvihar uralt mindent.

Gersy Tamás főhadnagy felemelte a fejét, azt hitte, a Messzerek jönnek haza kötelékben. Majd a hangárok felé nézett az égre, és akkor már látta, hallotta, hogy onnan jön a Hang és a Halál. Szerinte siklással közelitettek, azért volt gyenge a gépzaj, magasságukat ő is 3000 méterre becsülte.

Közel hatvan darab gépet látott két csoportban, és még azt is megfigyelte, hogy az ezüstös csillogású gépek alja fekete, ami azt jelentette, hogy már kinyitották a bombatárak ajtajait s bele lehetett látni a belsejükbe. Rémületesen teltek a másodpercek. Hirtelen annyi minden futott át az agyán. Hogy lehet az, hogy nem észlelte senki ennek a hatvan gépnek az irányát? Hiszen olyan sűrű volt a légvédelmi jelentő-figyelő hálózata, hogy talán egy legyet is meg lehetett volna figyelni, és íme, semmi légveszély, semmi légiriadó. Ki volt a hibás? Elárultak minket?

Ilyen és ehhez hasonló gondolatok közben már rohant, mint a többiek, az óvóhely felé, amely nem volt más, mint egy, a vasúti töltésen átvezető átereszt, amelyet két oldalról védő betonfallal láttak el. 50-60 méter a távolság mindössze, de hát nehéz a repülőruha és a csizma. A hang erősödött, olyasmi volt, mintha orgona szólna. De száz orgona. Nem a megszokott rombolóbombák hangja volt ez. Innen pontosan idézem Tamás szavait:

„Tisztában voltunk, hogy repeszgránátokat kapunk, és akit nyílt terepen elkap egy ilyen bomba, azt szítaszerűen kilyuggatja és a gépek orra, haladási iránya egyenesen felénk mutatott.

Az egyre erősödő zúgás félelmetesen közeledett. Hogy ilyenkor mit miért tesz az ember, ki tudja. Egyet tudtam, ha rohanás közben találunk el, nagyobb a valószínűsége, hogy meghalok. Inkább lefeküdni, ha már nem érhetem el a futóárkokat. A kis erdő első egyedül álló fájához értem. Hasra vágtam magam, fejem a fa védelmében, jobbra meg kinéztem, nincs-e rés ebben a felém rohanó feketeségben.

Az utolsó pillanatig láttam, hogyan szántja föl a fűvet, a földet a szé-

les vonalban lezúduló és felém közeledő bombaszőnyeg! Amilyen kicsire csak lehetett, olyanra húztam magamat össze. Istenem, segíts, most meghalok! - kiáltottam és valóban, abban a pillanatban meglegyintett a halál. Ez a legyintés egy, a közvetlen közelemben becsapódó bombától eredt. Döbbenetes ütést éreztem a jobb felső combomon, miközben a légnyomás, jó két méter magasra feldobott, majd egy másik bomba légnyomása visszataszított a földre."

A villámló robaj távolodott, a bombaszőnyeg, mint egy viharzó préri-tűz átszaladt a Drótkefe kis erdején. A sokkos állapot határán álló Tamás még fektében lenyúlt a combjához. Az önkéntelen mozdulat eredményeképpen elszörnyedve tapasztalta, hogy teljes jobb ökle eltűnik egy nagy seb kráterében.

Fájdalmat nem érzett, de felfogta, hogy él. A dübörgés elhalt, de a nap alig tudott a gomolygó fekete füstfelhőn áttörni. A viszonylagos csöndet szörnyű ordítások, halálhörgések, jajkiáltások törték meg. Feltápázkodott és féllábon ugrálva vonszolta magát a századkörlet felé. Ezek a képek haláláig megmaradnak az átélők emlékezetében. Tamás emlékezetében is megmaradt a század repeszekről átluggatott személy-autójának képe, amely alól egy teljesen sértetlen, halálosan megrémült kisfiú mászott elő. Ma sem tudja, hogy került oda.

Mit sem törődve szörnyű, mély sebével, mindenáron intézkedni akart, hiszen Bejczy Dzsó, a századparancsnok még a levegőben volt, és utána ő, Tamás a rangidős. A Drótkefe két fabarakkja között legalább egy tucat sebesült feküdt a vérben, egyik-másik mozgott, vagy jajgatott, vagy csak nyöszörgött. Pokoli látvány volt. Egy öreg székely tartalékos nyöszörögve csúszott a földön, jobb kézzel, amely épen maradt, húzta, vonszolta magát, bal keze és két lába természetellenes helyzetben lötyögött a véres porban.

Másodszor már nem fordultak rá a repülőtérré a négymotorosok, de az első pillanatban mégis úgy tűnt, hogy jóvátehetetlen károkat okoztak. Ez a feltevés nem bizonyosodott be, de a hevenyészett számítások szerint kb. 12 000 db 10 kg súlyú repeszbomba hullott a repülőtérré.

Az „Öreg Puma” árokban vészelté át a támadást, nyugágyát és ráhelyezett zubbonyát több helyen repeszek ütötték át. Ahogy átvonult feje fölött a szőnyeg, felugrott, mert úgy látta, hogy ég a harcálláspont-barakk

belülről. Berohant és látta, hogy csak néhány irat gyulladt meg a bombáktól, de Bráder tizedes, aki utolsó pillanatig - parancs szerint - beszélt a mikrofonba és közvetítette a riadóra, illetőleg az óvóhelyekre való menekülésre szóló felszólításokat, vérében fekszik a földön és nyöszörög, az ügyeletes tiszt, Kovács hadnagy sehol. Heppes odaugrott az írnokhoz és azon mód, kezét nadrágjába törölve, hüvelykujját bele nyomta a sebbe és elnyomta az ütőeres vérzést. Így, ebben a helyzetben adta ki a szükséges parancsokat a város és a környék kórházainak riadótatására.

Megjöttek az első gépkocsik, amelyek a riadóparancs vételekor teljes gázzal robogtak ki a reptér területéről és elkezdődhetett a sebesültek szállítása. Heppes eközben szakadatlanul szorította Bráder nyaki ütőerét, csak akkor engedte el, amikor ujját már nem érezte. De ekkor már megszűnt a vérzés. Itt jegyzem meg, hogy Bráder tizedes alig egy hónap elteltével gyógyultan jelentkezett szolgálatra ismét.

Sajnos a derék Palócot, Kovács Sándor hadnagyot már csak holtan húzták ki az óvógödreből. Pontosan a fejére, vagy a vállára esett a bomba. Az összetartó, nagy tehetségű rimaszombati pedagóguscsalád elvesztette katonafiát.

Ha csupán hasra vágja magát a harcálláspont-barakkjában, akkor valószínűleg sértetlen maradt volna, de annyira bízott egyszemélyes óvógödrebén.

De térjünk vissza Tamáshoz, aki a vérveszteségtől összeecsuklottan, de eszméletén hevert a Drótkéfé barakkja előtt.

A század egyik írnoke, Kasztner Károly szakaszvezető, aki sértetlen maradt, lekapta derékszíjját, és megkísérelte Tamás felsőcombján szorítókötés alkalmazását, majd a lyukas gumijú személykocsiba tuszkolta barátunkat, aki súlyosan sebesülten is állandóan intézkedni akart. Az autóban már ott hörgött Rádonyi Kálmán tartalékos zászlós, akit hosszú szolgálat után éppen leszerelni készültek. Rádonyi eszméletlen volt, szájából világos, habos vér csordogált. Csak a zubbonyán látható kis lyuk jelezte, hogy szilánk hatolt a tüdejébe.

A lyukas gumikkal „bicegő” autó mégis beért a kórházba, ahol teljes volt a riadtság és a rémület. Ők ugyanis semmit nem tudtak a bombázásról és az a kocsí volt az első, amely hozzájuk érkezett. Percekkel később már sorra jöttek a különböző járművek halottakkal, haldoklókkal és sebesültekkel. A kórház egész személyzete zsongott, mint a méhkas.

Gyorsan próbálták a legsúlyosabbakat kiválogatni. Akik már meghaltak, azokat félrehúzták. Rádonyi Kálmán már holtan ért a kórházba.

Tamást félig bekötözték, de közben kétszer is otthagyták, mert súlyosabb esetek érkeztek.

Beindult a gépezet, a környékbeli kórházak megkapták az értesítést, riadólánccal hívták be a szolgálaton kívüli orvosokat és ápolókat. A kórház apácai nyakig véresen dolgoztak. Nem egy szörnyen sebesültnek már csak a bőr tartotta a végtagját, ezeket még a műtő előtt levágták a nővérek, menthetetlenek voltak.

Tamás lábát a főorvos le akarta vágatni, ki is adta az utasítást, illetőleg félreérthetetlen kézmozdulattal jelezte adjunktusának, dr. Penkov Ivánnak a láb eltávolítását, majd elment.

Tamás kiabálni kezdett, nem engedi a lábát levágni! Penkov doktor, aki már jól ismerte a Pumákat, döntött, megpróbálta a szörnyen szennyezett sebet kitisztítani, közben Tamásnak egy gumicsövet nyomott a szájába, hogy azt harapdálja... Pár hónappal később ugyanabban a műtőben nekem egy gézcsomót nyomott ugyanő a számba, ugyancsak harapdálás céljából. Persze, mivel Penkov Iván megszegte a főorvos utasítását, mindjárt el is „dugta” Tamást a szülészetre. A következő napok kritikusak voltak, a seb elfertőződött, penicillin akkor még nem létezett.

Megkezdődött a harc Tamás életéért. Vérre volt szükség. Penkov doktor kitelefonált a repülőtérre, és a harmadik század pilótái mind bejöttek segíteni. Végül is Molnár Laci vére bizonyult megfelelőnek. Az ő vére megmentően csorgott át Tamás vénájába. Lacinak akkor már csak húsz-egynéhány napja volt hátra az életből. De ő ezt nem tudhatta. Gersy Tamás még ma is megilletődötten említi, hogy őt nemcsak megmentette Molnár Laci vére, hanem benne tovább is él valami belőle.

Több hónapos kórház következett, de Tamás lába megmaradt, csak a bicegés emlékezteti ma is a szemlélőt Veszprém repülőtérének egykori bombázására.

DÓRA AMBRUS SZERENCSEJE

Dóra Ambrus őrmester vadászpilóta volt a második világháborúban. Nem volt hős, csupán katona, egy a sok közül. Én jól ismertem és igen kedveltem. Nem szolgáltam vele egy században, mégis tudok róla egyet s mást. 1944. október 12-én egy időben voltunk bevetésen, több hullámban támadták a Puma vadászok a szovjet csapatok dunai átkelési pontjait. A bevetésről nem tért vissza, megsebesült, majd eltűnt. Mintha a föld nyelte volna el.

1949-ben a sokat látott mátyásföldi repülőtéren láttam őt viszont. Őt is, engem is visszahívtak az újjáalakuló légierőhöz. A repülés szerelmei bíztak saját és az ország békés jövőjében.

Utaink rövidesen szétváltak, saját sorsom zuhanórepülésbe ment át, jóidőre elszakadtam a bajtársaimtól.

1989 nyarán a véletlenek játéka újra összehozott a „Pipással”, bár a megszokott pipát már nem tartotta egykor oly erős és fiatal agyarái közt.

44-es „eltűnése” nem hagyott nyugodni, rákérdeztem, és Ambrus barátom beszélni kezdett.

- Tudod, öreg bajtársam, Puma-testvérem, én igazán nem gondoltam még legényke koromban sem, hogy egyszer repülő, sőt büszke Puma vadász leszek. De - ne haragudj - előlről kell kezdenem a történetemet. Újpesten születtem, első élénk visításomat 1919. június 27-én hallották meg szüleim. Gyárimunkás családból származom. Elvégeztem hat elemi osztályt, a négy „polgárit”, csak később jártam ki. 1938-ban vulkanizáló segédmunkásként helyezkedtem el a nagytétényi Hungária gumigyárban.

Budaörsről nem messze élve, persze megszoktam a távoli motorzúgást, mégis a víz vonzott jobban. Ültem a parton, dobáltam a kavicsokat és a mélytengeri hajókról álmodoztam.

Egy reggelen megérett az elhatározás. Munka helyett irányt vettem a Duna-tenger Hajózási Vállalat irodái felé. Úgy éreztem, elindulok a Nagy Kaland irányába.

De a sors nem így rendelte az utamat. Amikor a Körtéren felszálltam a Pest felé induló villamos peronjára, megindultam a végzet rendelte utamra.

Az első megállónál felszállt az én peronomra egy jól öltözött, középkorú úr, kezében egy hatalmas bőrönddel. Láttam, hogy nehezen boldogul, így igyekeztem a segítségére lenni, amit ő igen udvariasan megköszönt. Kaptam az alkalmon, és megkérdeztem, meg tudná-e megmondani, hogy hol találom Pesten a hajózási társaságot.

Csodálkozva nézett rám, hogy ugyan már, miért akarom ezt a nehéz és piszkos munkát elvállalni és fél életemben mocskos hajókat síkálni. (Elmondtam ugyanis hirtelen elhatározásom indokát.)

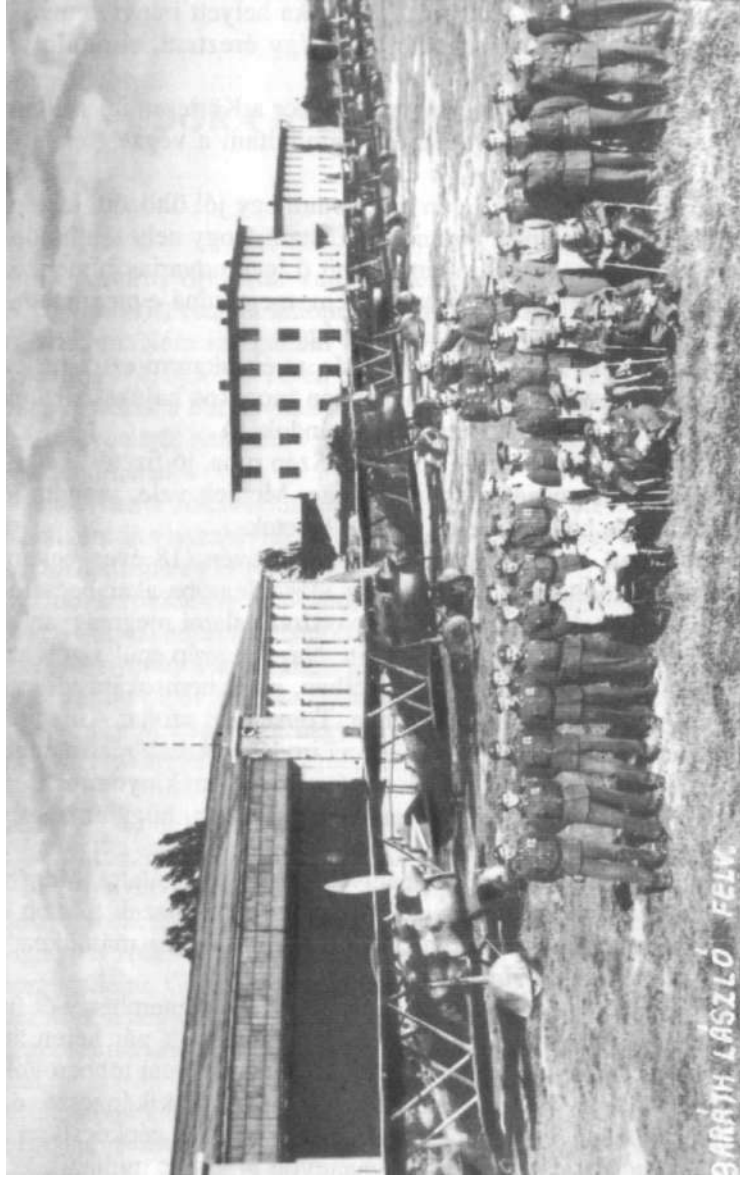
Miért nem megyek repülőnek - kérdezte. Szép ruha, jó fizetés, kalandok és maga a repülés csodálatos lehetősége. Menjek vele, mondta, ő bejegyeztet engem és ha megfelelek, repülő lehetek.

Szavai csábítottak, de fiatal és tapasztalatlan lévén (18 éves voltam akkoriban) arra gondoltam, hogy hátha az idegenlégióba akar becsalogatni. Volt erre példa akkor nem egy. De vonzott valami megmagyarázhatatlan. Ma se találnék el oda, ahová elvitt. Nagyon szép épület volt az, a budai oldalon. Engem leültetett az előtérben, majd nemsokára visszatért egy csomó nyomtatvánnyal a kezében. Töltsen ki azokat - mondta -, majd két héten belül vigyem vissza, ide az irodába. Azzal búcsút intett és többé soha életemben nem láttam és nevét sem tudtam kinyomozni.

A papírokat kitöltöttem, visszahoztam és megtudtam, hogy ez a szép épület a Légügyi Hivatal és ismeretlen jötevőm itt dolgozik.

A szememnek alig hittem, amikor behívtak orvosi vizsgálatra. Megfeleltem pilótának! Közölték velem, hogy egyelőre dolgozzak tovább a gyárban, mintha mi sem történt volna, azonban - közölték - mától kezdve a legnagyobb titoktartás vonatkozik rám.

Három hét múlva katonai behívót kaptam. 1938. szeptember 9-ét írtak. A budapesti laktanyában öltöztettek be és ugyanott pár héten át, rendkívül kemény újonckiképzésen estünk át. Száznál jóval többen voltunk. Megtudtuk, hogy Olaszországba megyünk pilótakiképzésre, de mint mondtam, a legnagyobb titokban. Éjszaka vittek ki gépkocsikon a Kelenföldi pályaudvarra, ahol egy holtvágányon már várt minket a kü-



Puma század Fiat CR-32-esei, Mátýásföldön

lőnszerelvény. A dél-olasz tengerparton, Tarantóban állt meg velünk a vonat. Itt két év alatt teljes harci pilóta kiképzést végeztünk és megkaptuk az olasz királyi légierő tábori pilótajelvényét, amelyet azután a bal mellünkön hordhattunk.

De a legnagyobb kitüntetésnek a jobb mellünkön hordható magyar Koronás Arany Sas számított.

Büszkeségtől dagadozó mellénnyel kezdtem meg hivatásos katonai pilóta életemet, mint címzetes őrvezető. Hja, akkor de sokat számított az az egy vékony ezüststráf! Keskenyvágányú hadnagyoknak csúfoltak minket.

Harmadmagammal Nyíregyházára kerültem a 2/2. Puma vadász századhoz, vitéz nemes belényesi Heppes Aladár százados úr parancsnoksága alá. Későbbiekben fontos tény, hogy az „Öreg Puma” már akkor és ott megismert engem. Itt aztán, már a „ki mit tud” alap döntött. Minket hazatérésünk óta, röviden csak DRT-seknek hívtak.

Két jó pajtásom: Kereki Károly és Tüske Lajos velem együtt vívta ki a híres században becsületét. Sok kalandon estünk át Fiat CR-32-eseket „lovagolva”! Ezekből majd elmesélek még néhányat, ha megérjük. Itt ismerkedtem meg egy kiváló műszakival, gépem szerelőjével, Dombi József szakaszvezetővel, aki később a Puma-ezrednél, a harmadik században, a „Drótkéfében” szolgált őrmesterként.

Egyébként a kassai bombázás idején, 1941-ben századunkat is riasztották. Akkor már én is hivatásos repülő őrmesteri rendfokozatot kaptam. A támadó gépeket nem láttuk, de a saját légvédelem alaposan megriasztott minket. Jó volt ez, szoktatónak a 44-45-ös időkre!

De térjünk a lényegre! 1941 őszétől '43 nyaráig vadásziskolai oktató lettem. Így nem kerülhettem ki a keleti hadszíntérre és 1943 nyarán, az elsők között helyeztek Börgöndre, az akkor alakuló Messerschmitt 109 E átképző tanfolyamra, amelyet németek tartottak. 1944 tavaszán a honi háború komolyra fordult, a harci riadó engem is elért. Elsők között kerültem a később oly híressé vált 101/2. vadászszázadhoz, Papp Tibor főhadnagy keze alá. 1944 nyarának nagy légi harcaiban részt vettem és túléltem azokat.

És akkor elérkezett életem nagy napja, szerencsém napja, vagy akár újjászületésem napja.

Két kedves őrmester bajtársam Kereki Károly és Tüske Lajos akkor már nem éltek.

Kerekit az első nagy amerikai-bombázó berepülés napján, 1944. április 4-én találták telibe a légi erődök lövészei, míg Tüske Lajos a saját, túlzott magabiztosságának lett áldozata. Lajos '44 nyarán került századunkhoz, a „Retek”-hez.

Iskolán volt oktató, így rendkívüli magabiztosságot tanúsított. Hiába magyaráztam neki, hogy a „Messzer” startja nem gyerekjáték, az óriási teljesítményű motort nem lehet másként, csak fokozatos gázadással felszálláshoz lódítani. Ő csak legyintett. Ott álltam és végig kellett néznem, miként „vágja” rá a gázt a gépre.

A „Messzer” meglódult, de a kormányok még nem fogtak, balra kezdett kitörni. Erre Lajos megpróbálta elemelni gépét a földtől. El is jött, de a kis sebesség miatt a légcsvár nyomatéka félorsóba vitte, majd a földhöz, azt követően háton csúszva a vasúti töltésnek vágódott! 1944. október 12-ét írtak.

Ezekre gondoltam, amikor a déli órákban az egész osztály startparancsot kapott. Alacsonyítamadás Csongrádtól Szegedig, az átkelésekre és mindenre, ami mozog az utakon. Szép feladat!

Zavar nélkül emelkedtünk a levegőbe. Századparancsnokunk, Papp Tibor főhadnagy Szolnokhoz vezette a századot kb. 4000 m magasságban, nyilván Szolnoktól déli irányban akarta végiglőni az utakat és az átkelőket. Mindannyian cipeltük gépünk hasa alatt a szivar alakú, 300 literes póttankunkat. Sajnos az én póttankom nem töltött, kénytelen voltam a főtartályt apasztani. Így történhetett az a végzetes dolog, hogy amikor Szolnoknál megkaptuk a parancsot a „tök” dobására, nekem már alig több, mint fél tartály benzinem maradt.

De akkor ezzel mit sem törődtem, a század oszlopban támadott mindent, ami élénk került. Szórtuk az „áldást” gépkocsira, pontonokra, lövegekre! Minden villogott, a torkolattüzek és a nyomjelzők sűrűjében rohantunk Szeged irányában. Itt nem láttunk mozgást, de kigyulladt a piros lámpám, jelezve, hogy csak 10 perc repülési időm van. Azonnal rádióztam a parancsnoknak, hogy ki kell válnom, nem töltött a póttankom, ég a piros! Recsegetve jött a válasz Papp Tibor úrtól: „Ne válj ki, megyünk haza!” Gondoltam, jól van, legfeljebb Taszáron leszállok tankolni. De szaladt a táj alattunk, mélyrepülésben elértük Siófoknál a Balatont és ahogy átrepültük a Kanizsa-Budapest vasútvonalat, Mustangokat pillantottunk meg tőlünk balra. Nem vettek minket észre. Papp Tibi mondta, hogy „Nem támadunk, nincs lőszer és kevés az üzemanyag! Irány Veszprém!

Leszállás egyenként!" Remélve, hogy sikerül „beesni” a reptérre, megkezdtem a leszálláshoz való helyezkedést. Már kiengedtem a futót, amikor észleltem, hogy az előttem leszálló gép körül villog és porzik a reptér talaja! Jobbról-balról Mustangok! Gépemen rövid sorozat ült, a rádióm elnémult! Egy Mustang balra előttem húzott, ráfordítottam és kilőttem az utolsó maradék lőszeremet! A Mustang benyomta magát a Danuvia erdei gyártelep kéményei közé, de nem esett le!

Elére vágtam a gépemet, a motor húzott még, meg se kíséreltem az újabb ráfordítást a leszállómező irányába, hanem döntöttem! Megpróbáltam Tótvázsonyt elérni, ott ismerrek egy szükség-hadirepülőteret. De



Dóra Ambrus őrmester

alig hogy rátértem a vasútvonalra, megtalálták a Mustangok, heten-nyolcan lehettek és nekem talán csak pillanatokra elég az üzemanyagom és semmi lőszer! Még az volt a szerencse, hogy a piros lámpám csalt, mert vagy 20 perce égett, már le kellett volna állni a légcsavarnak. A Mustangok közé fordítottam, haljak meg úgy, hogy egyet szolgának viszek a másvilágra! Zavarba hoztam őket, nem tudtak lőni, de újra sorozat ért, szikrárt hányt a légcsavaram, légcsavarlövés! A fényjelzők kaszáltak, milyen jó, hogy a motorzajtól nem hallottam a rettenetes lövöldözést. Az életem végigfutott előttem, elbúcsúztam tőle, szép volt, de rövid volt. Nem értem el Tótvázsonyt, amikor leállt a légcavar, a nagy csendet ekkor törte meg a sorozatok félelmetes zaja, valahonnan a légvédelem is lőtt, a jellegzetes 40 mm-es légvédelmi géppágyú ugatott, talán ennek is köszönhettem, hogy koncentrálni tudtam. Simának tűnő rét volt előttem, aztán erdő. Rányomtam a földre, de túl nagy volt a sebesség, visszapattantam, majd kissé lógó farokkal hasra csúsztam. Ütődés, perdülés, csikorgás és a gépem fékszárnyát elvesztve megállt.

Sokkos állapotban mozdulatlan maradtam és talán ez mentette meg az életemet, mert borzalmas 12,7-es sorozat verte a gépemet, ha felálltam

volna, szitává lőnek! Így védett a hátpáncél, de az elég keskeny volt. El is találtak, először hatalmas ütést éreztem a bal karomon és a bal combomon! Elszörnyedve néztem a karomat, bekecsem széttépve, húscsapatok, és kifehérett a felső karcsontom. Az ülésben fojtogató volt a gáz, lőporgáz, vagy égő olaj - nem tudtam... Önkéntelenül előrehajoltam, hogy levegőt kapjak, közben a következőnek rácsapó Mustang sorozata eltalálta a holttérből kimozduló jobb karomat, egy lövés repeszt szórt szét az ülésben. Újabb ütés a bal lábszáramon és a térdkalácsomon. Egy vérző ruha és húscsapat voltam. Próbáltam azt a látszatot kelteni, mintha fejlődést kaptam volna, lecsúsztam az ülésben, összehúzódtam, mint egy döglött ürge.

A közvetlen, erős gépzúgás csökkent, úgy látszott, megelégtették a velem való foglalkozást, így gyorsan kiugrottam a gépből, míg el nem vérzek. És ekkor éreztem, hogy ég a gép! Hát ezért hagytak itt, majd a tűz elintéz! Gyorsan, gyorsan, ki kell bírnom, ki kell másznom az égő korporsóból, míg el nem érnek a lángok! Előrehajoltam és nagy nehezen, egész testemmel segítve, emberfeletti erőfeszítéssel kinyitottam a súlyos kabintetőt és kicsusszantam, estem inkább a géptörzs mellett a földre.

Minden végtagomon letépve a repülő ruha, csontjaim két helyen is kifehélettek, mindenem csupa vér volt.

Főállni nem tudtam, de el kellett távolodnom a géptől, amelynek közepe már fehéren izzott, majd megsültem! Gurulni kezdtem, sebeim tele voltak földdel és piszokkal. 15-20 méterre jutottam a gépemtől, a motorzúgás állandó volt, csaknem énfölöttem, sorozatok dörrentek a földről is. Egyre gyengültem, amikor egy tüskés bokor közé végül is begurultam és fél könyéken néztem a lángoló, izzó gépemet, már az ülést is elborították a lángok, már égett az ejtőernyőm.

Nem messze voltam a veszprém-tapolca-i műúttól, robogtak a katonai gépkocsik, de engem nem vettek észre.

Az úttól eltekintve balra 100 méterre egy Fieseler „Storch” égett, pilótái köztem és a gépük között álltak és integettek, megláttak! Elrohantak, de segítségért. Közben egy fiatal próbacsendőr jött a domb felől nagy óvatosan, felém tartva puskáját. Odakiáltottam, hogy „Itt vagyok, pajtás, gyere gyorsan, segíts, mert meghalok!” Közelített, bambán nézve rám - „Gyere, én is magyar vagyok, segíts, amíg nem késő!” - Széthúztam mellem a kékekszürke német rep. ruhát, hogy lássa alatta a magyar zubbonyomat és a rendfokozatomat. Öt hold földet ígértem neki, ha

segít elkötni a gépágyúktól sérült lábaimat és a karomat. - „Van nálad kötszer!” - kérdeztem. - „Nincs” - ez volt az első szava, amit a rémületében kissé megnyugodva, ki mert mondani. Aztán odaadtam a saját zsebkendőmet, neki is volt egy piszkos zsebkendőféléje, ezekkel sikerült a legsúlyosabban vérző bal karomat és lábamat elkötni. Akkor megkértem, próbáljuk meg azt, hogy a kerékpárjára mászhassak. Nagy nehezen sikerült, mert erős volt, mint a bivaly, csak tele volt a nadrágja az ijedségtől. Akármilyen erős is volt, nem bírt velem. Erre kértem, hogy kerékpárjával siessen be Tótvázsonyba, hozzon orvost. Ekkor már közeltek a németek is segíteni, de még előttük megállt egy magyar autó, leugrott róla egy magyar repülő hadnagy bajtársam, úgy emlékszem, Forró Pálnak, vagyis Doberdónak hívták és felkiáltott: - „Úristen, Ambros, te vagy az? Láttuk a füstöt, azért jöttünk.” Fel a platóra, alá a pokróc, fejem alá csajka. Kérdezte, hogy Veszprémbe, vagy Tapolcára vigyenek-e. Mondtam, hogy Tapolcára.

Erre ő: - „Jól van, de előbb Füredre megyünk, hogy gyorsan ellássák a sebeidet.” - Ekkor láttam, hogy egy láblövéses szerelő is van a kocsin. Így aztán este lett, amikor Tapolcára értünk. A kórház lakója lettem pár hónapig. Vége felé jártunk a télnek, amikor megtudtam, hogy a kórház kitelepülésre készül Németországba. Na, mondtam, lógás innen, de gyorsan. Akkor már bottal bicegtem. Egy éjszaka meglógtam, kiszedve a léckerítés egy darabját. Mire felfedeztek, engem elnyelt a Bakony ködös homálya.

Másnap - jó távol Tapolcától - megállítottam egy német teherautót és kértem, vigyen el a veszprémi reptérre. Mankóval a hónom alatt rohantam a veszprémi harcálláspontra Ali papához, az „Öreg Pumához”. A találkozás örömteli, igazi bajtársias volt. Én szerettem volna a repülő léfásomat megkapni, de kiderült, hogy már minden irat össze volt csomagolva és indult hátra Kenyeribe. Miután Ali bátyámmal pár percet beszélgettünk, látta, hogy milyen gyenge állapotban vagyok, javasolta, úgy sem tudok ilyen állapotban gépre ülni, ha van olyan helyem, ahol meg tudok húzódni az oroszok elől - akkor maradjak. Ő ad nekem olyan írást, ami nagyon jó lesz a nyilasok bolygatása ellen.

Nagyon érzékenyen váltunk el egymástól.

De visszatérve a múltba, még egy pillantás a 101/2. „Retek” század gépeire és a pilóták felé, akik közül már alig ismertem valakit. Mind újak voltak, majdnem, akik a lelőtt öregek helyébe léptek. Könnyes

szemmel indultam el újra a bakonyi erdők sötét homálya felé. Hogy hogyan éltem át a következő heteket, az külön regény.

Így végződött az én háborúm, de repülőlételem még nem fejeződött be. Talán majd erről is érdemes lesz beszélni neked, öreg puma, légi kálóz bajtársam.

Nagyon tartoztam ezzel a történettel Ambrus barátomnak, akivel a háború után 1949-ben találkoztam újra Kecskeméten, majd Szolnokon, ahol közös erővel kezdtük el az új katonai repülőnemzedék kiképzését. Megpróbáltuk ebbe a kiképzésbe becsempészni azt a csodálatos hagyományokkal rendelkező magyar repülőszellemet, amely az első világháborúban, az Isonzónál és Asiago-Arsierónál kezdődött, a magyar királyi légerőnél folytatódott és úgy érzem, alapjában véve - ma is megvan.

Még egy mondat erejéig igazságot szolgáltatok Dóra Ambrus m. kir. rep. őrmesternek, akit megbocsáthatatlan módon kifelejtettem „Pumák földön-égen” című könyvemből ezredünk sebesültjeinek sorából.

A szerző visszaemlékezése a magyar légtér védelmére

AZ ELSŐ BEVETÉS

1944. augusztus 7.

A vonatunk késő éjszaka érkezett Veszprémbe. Az egyetlen szállodában, a Koronában már nemhogy szobát, szabad ágyat sem kaptunk, de az étterem egyik sarkában összetolt székeken, ruhástul „alhattunk”. Hajnalban gyalog indultunk a jutasi repülőtérre, hogy a reggeli osztályparancsnoki kihallgatáson jelenthessük áthelyezésünket.

9 óra lehetett, amikor végre szemtől szemben álltunk az Öreg Pumával. Megkaptuk a beosztásunkat: Lapos az 1. századhoz, én pedig a 3.-hoz. Jobban szerettünk volna egy századhoz kerülni, de hát alkudozni, azt nem lehetett. Itt váltak el útjaink Lapossal.

Öt perc múlva a 3. század, kódnevén a Drótkefe hajózóinak barakkjában voltam. Pávai-Vajna György főhadnagyot, a századparancsnokot és a többieket is ott találtam. Sok beszédre nem nyílt módom. Aznap nagy amerikai bombatámadás érte Budapestet, és az osztály nyolc gépe hat légigyőzelmet aratott. Velem nem sokat törődtek.

Felvételeztem a legfontosabbakat: a csutorát, vagyis az oxigénlégző-készüléket, a térképeket, a rádiós haubét, vagyis a børsapkát a beépített fülhallgatókkal, a meleg Messzer-ruhát és a csizmát. A csizmán látszott, hogy használt és kissé véres is. Gersy Tamás hadnagyé volt, akit a repülőtér bombázásakor repesz sérülés ért. Mivel az én méretemre más nem akadt, beértem ezzel. (Még nem tudtam, hogy december 22-én a saját véremmel is meg fogom „keresztelni”.) Délután befutott Pestről Nánási Kálmán is. Molnár Laci, a már sok légigyőzelmes hadnagy közölte velünk, hogy reggel megkezdjük az átképzést a G-6 típusra, a Gusztávra. Este a szállásunkat is megkaptuk Almádiban, méghozzá nem is akármilyen helyen. A Drótkefe szállása a BYC klubháza volt, mi az első emeleti teraszra nyíló egyik szobát kaptuk Kálmánnal (elesettek ágyait).

Másnap már a „terrorkocsival” (egy ponyvás, volt rendőrségi autóval) mentünk ki a reptérre. Kitolták a repülőgépünket, hogy megkezdjük az átképzést. A többi gép készséget adott, ez viszont, mivel a törzsben

húzódó kábelei lövési sérüléstől zárlatosak voltak, nem volt hadra fogható. Nekünk nagyon megfelelt. A zárlatosság mindössze abban nyilvánult meg, hogy nem lehetett vele rádiózni. Gusztáv-típus volt, az egyetlen gép a Drótkéfénél, amelynek a hátsó fejpáncélja még acélból, nem pedig páncélüvegből készült.

Molnár Laci nem sokat magyarázott, hanem elzavart, hogy rójunk iskolaköröket, de nem áttartolással - vagyis úgy, hogy leszállás után, már gurulás közben újra gázt adva ismét fölszállni -, hanem minden leszállás utáni begurulással, amíg a tankolás bírja. (Az áttartolást nem a 109-esnek találták ki.) Még aznap egy-egy óra műrepülésre is elküldött. Élveztük a nagy lóerőt! Nánási csinált egy olyan rácsapást, hogy azt hittem, ottmarad. Hát igen, itt nem járt büntetés a leszállás előtti cirkusért.

Nánási nagyon jól és vakmerően repült, követési gyakorlaton egyszerűen nem lehetett „lerázni”, de már a Messzer-tanfolyamon néha úgy viselkedett, mint aki nem teljesen komplett. Kiváló repülőtudása esztelen vakmerőséggel párosult. A tanfolyamon résztvettek közül ő lett később a legsikeresebb vadászpilóta.

Július 29-én az első feladatunk kötelékrepülés volt, Mölders-módszerrel, majd olasz módra, szűk ébken. Most már persze más gépeket is kaptunk. A parancsnokunk, Kovács „Paja” őrmester látta, hogy a Swarm-alakzatokat nagyon tudjuk, ezért két perc után abbahagytuk, és szépen beraktuk a szárnyvégeket Paja orra alá. Leszálláskor a szereplők azt nyilatkozták, úgy látszik, személyünkben nem éppen rossz pilótákat kapott a század.

Molnár Laci csak annyit mondott, hogy a Mustangok éppen ilyen balfácánok után sóhajtoznak valahol Olaszországban, és őrajta nem fog múlni ezen „óhaj” kielégítése.

Talán nem árt rávilágítani, hogy a Puma-osztálynál az igazi tekintélyt elsősorban nem a rendfokozat, hanem a tényleges repülőtudás, valamint a harci teljesítmények szabták meg. A tisztek kötelékparancsnoka és átképzője, Kovács Pál őrmester például legénységi állományú repülőkatonává volt. Ha ettől az íratlan törvénytől valaki, mondjuk egy fiatal tiszt eltért, könnyen megkaphatta a rendreutasítást valamelyik régebbi Pumás tiszttől. A legénységi pilótákkal fej fej mellett harcoltunk, és megbecsülésüket nem rendfokozatuk, hanem repülőtudásuk és eredményességük határozta meg. Közösén küzdöttünk, együtt étkeztünk, egy volt a szállá-

sunk. Csak az egyenruha megkülönböztető jelzései tettek közöttünk különbséget úgy, ahogyan a világ minden hadseregében.

Harmincadikán újra bevetés volt. Előző napi oktatónk, Kovács Paja lelőtt egy B-24, ismertebb nevén Liberator bombázót. Mi csak késő délután - a berepülések végeztével - jutottunk géphez. Nagyon élvezetes feladatot kaptam! Kirepülhettem a teljes tankot, mármint a benzint belőle. Magasság: 0-csúcsmagasság (mélyrepülés, közvetlenül a föld fölött), útvonal: az egész Dunántúl! Ez volt aztán a madárkodás! Ma is eszembe jut. Az összes dunántúli ismerőst felkerestem egy fülrepesztő rácsapás erejéig. Lajos nagybátyám Révfülöpön a botját rázta, Irmus néném hasalt a szőlőtőkék között.

Almádiba való visszatérésemkor Molnár Laci fülem hallatára közölte Pávai Gyurkával, hogy ha reggel lesz még idő a Papod-hegy oldalában egy-két farönköt szétlőni, a két újonc holnaptól kezdve készülséget adhat. Hát volt rá idő, mert egy hétig nem volt bevetés.

Augusztus hatodikának estéjén a Pannóniában vacsoráztam, ahol a Pumák részére állandóan foglalt asztalok voltak összetolva. Hallgattam a zenét. Buttola Ede és tánczenekara játszott Cole Porter ragyogó számát, a „Night and day”-t. Sehol másutt az országban nem volt ajánlatos egy zenekarnak ilyen amerikai sikerszámot játszani, úgynevezett „hazafias” okból. Mi tehattük, hiszen az amerikaiak ellen az országban csak mi harcoltunk szemtől szembe... 8 óra felé elhatároztam, hogy átmegyek a Budai-féle kisvendéglőbe, ahol ugyan nem játszott zenekar, de nagyon családias volt a hangulat és kitűnő (olcsó) a főztjük.

Nagy asztala volt ott is a Pumáknak. Ott találtam Molnár Lacit, Tóth Drumit és Debrődy Gyurkát is, akik kevés bor és sok béccsiszelet mellett a következő napról beszélgettek. Akkoriban minden nap más és más volt a „Puma”, azaz a kötelékparancsnok, akinek a rádióhívójele volt a Puma szó.

Másnap, hetedikén az esetleges bevetésre Molnár Laci volt kijelölve kötelékvezetőnek. Megtartotta az eligazítást. Ezek szerint bevetés esetén fölülről, hátulról, oldalról és lehetőleg a nap felől fogunk egészen szűk „olasz” kötelékben támadni a négymotorosokra, mielőtt a vadászaikat összetrombitálhatnak. A tűzparancsot rádión fogja megadni, szakadatlanul tüzelve belerohanunk a kötelékbe, zuhanás, felhúzás, rendeződés, a többit majd meglátjuk. Gyülekezési légtér: Tihany fölött 8000 méteren. Most is látom Lacit magam előtt, ahogy mély medvehangján kije-

lenti: - No, Tobak Cica, balról fogsz kísérni, majd a hónom alá veszek. Én viszem a zászlót, Boldizsár fog jobbról kísérni!

Hat nem sokat aludtam. De eljött a reggel és vele a felhőtlen égbolt. A terrorkocsiban senki nem beszélt, vibrált a feszültségtől a levegő. Ma biztosan jönni fognak. Óhatatlanul jöttek a gondolatok: milyen lesz? Találkozunk-e velük? Sikerül-e elérni a bombázókat a vadászösszezsapás előtt? Kísérőnk lesz-e a szerencse? Én bizony bevallom: félttem.

Így értünk fél hétkor a reptérre és rögtön az étkezdéhez hajtott velünk a terrorkocsi. Ott volt már a nagy khaki színű busz és a 101/1. század, a Zongora öreg traktora, sárgaréz reflektorokkal. 7.30-tól harsogtak a hangszórók: A Pumáknak 15 perces készültség! - 8 órakor a rádió: - Légiveszély! Bácska, Baja! - 8.30-kor a hangszórók: - A Pumáknak startkészültség! Drótkefe 1, a Puma.

A feszültség oldódott. Most először rohantam ki a barakkból a többiekkel, keresztül a ritkás erdőn, kezemben a térképpel, haubéval, csutorával az út széléhez, ahol ugrásra készen álltak a század gépei. Meleg volt. Sütött az augusztusi nap, de melegem lett volna most az Északi-sarkon is, azt hiszem.

A jó szerelőfiúk már leszedték a ponyvákat, beakasztották a kurblikat a motor jobb oldalába és átjöttek a kis erdő fáinak árnyékába. A gépek motorral az erdő felé álltak vonalban, tőlünk csak a keskeny makadámút választotta el őket, de amíg mi árnyékban ültünk vagy álldogáltunk, gépeink „napoztak”. A nagy hangszórók a Budapest 1-es adóra voltak kapcsolva, a jól ismert operettrészleteket meg-megszakították az „Orléköz”, az Országos Légvédelmi Központ nyílt szövegű vagy kódolt közleményei, például: Légiveszély Budapest!

9 óra már jócskán elmúlt, közel jártunk a 10-hez. A rádióban „Krokodil grósz” és a többi német kódszöveg közölte, hogy az Adria feletti nagy gyülekezés után több száz négymotoros Zágráb felé vette az útját. Az irány csalóka volt, ebből még könnyedén helyesbíthettek a támadó gépek Budapest vagy Szilézia felé is.

Ment a „szöveg” a starton, de valahogy igencsak erőltetetten. Azt tudom, hogy én nagyokat hallgattam. Főleg Molnár Laci beszélt. Egy mondat hűvös eligazítás, egy mondat hülyéskedés. A század „óriásai”, a kis Nyemecz és Huszár Pufi vitatkoztak valamin, amit Nyemecz állított és Pufi cáfolt. No és természetesen Nánásinak be nem állt a po... - szája.

Neki is ez volt az első bevetése, de Kálmán hangereje egy 100 bevetéses vén forduló-rókat sejtetett.

Még egyszer átismételtük a feladatot. Startnál elsőnek gurulunk ki, Lacit Boldizsárral szűken jobbról-balról kísérve, majd Karácsonyi Misu Nyemecz Jancsival, Huszár Pufival és Nánási Kálmánnal. Ez hét gép, ez volt a Drótkefe. (A többiek: Erdész örvezető, Domján őrmester, Mátyás őrmester, Bélaváry és Dániel hadnagyok szabadnaposok voltak Kovács Pajával együtt és Almádiban töltötték idejüket.) Mögöttünk a második lépcső: Tóth Drumi vezeti a négytagú Retek csapatot, vagyis a 101/2. századét, majd Debrődy zárja a sort, Bárány és Raposa őrmesterekkel és Málík Jóska is ott volt, később rátérek, hogy mennyire.

Közben megszólalt a „haláltangó”, a régi Zerkovitz-sláger, a „Manu-é-la”. Dercze szakaszvezető, aki az osztály harcállásponton a lemezjátszót kezelte, mint holmi telepatikus fenomén, mindig megérezte, mikor kell ezt a lemezt feltenni. Most is így volt. Nem beszélt már senki. A felénél megszakadt a zenemű és: - Bácska, Baja légiriadó! Összes közületek vigyázz! - Majd rövid recsegés-ropogás és: - Pumának ülőkészültség!

Ugrás a gépekbe. Jó 60 fok lehetett bennük. Felrántottuk a bekecseket. Derékszj, pisztoly akkoriban még nem volt divat. Minek?

Saját gépem még nem lévén, valamelyik szabadnapos gépét kaptam meg. Azt tudom, hogy a gép főszerelője Árvai Pali szakaszvezető volt, aki később legalább 20 bevetésen át gondozta a gépeimet hibátlanul és nagy-nagy szakértelemmel. Képes volt ottmaradni az út szélén és úgy lesni a hazatérőket. Talán jobban átélte a bevetéseket, mint mi.

A gépek a felállítási vonalon nem a harcászati sorrend szerint állottak. Jobbra tőlem Nyemecz kászálódott be az övébe, neki kicsit könnyebb volt, mint nekem a 190 centimmel. Nyemecz Jancsi fehér glaszékesztyűt hordott, le-föl húzogatta, ki tudja, miért? Tőle jobbra Molnár Laci atlétaalakja magasodott, amint fején hátratulolta a haubét, és beszállás előtt még volt egy „szava”, éppen hozzám. Szó szerint imigyen: - Jól nézzétek meg a Tobak hadnagy urat, mert ez az első bevetése és ma lelövik, mint egy majmot! - Ezen udvariasan illett mosolyogni, de nem hiszem, hogy részemről ez meggyőzően sikerült volna.

Aztán bekötöttük magunkat, előbb persze becsatoltuk az ejtőernyőket. A térképemet és a fénymásolt, kódolt térképhálót a csizmaszárba dugtam, hosszú lábaimat beraktam az oldalkormánypapucsokba. A térdem

majdnem az orromat verdeste, de én szerettem ezt a szűk kabint - az ember eggyé tudott válni a géppel.

A szerelők a gépek jobb szárnyán ültek. Korábban már ránk csukták a dekliket, de a zárt nem toltuk a helyére, mert indítás után a kurblit még be kellett adni.

És főttünk a napon. Újra szólt a haláltangó. A bekecsem alatt ömlött rólam a víz. Karácsonyi Miska tőlem balra volt és tovább balra a többiek. Légmozgás alig. Nem tudom, meddig ültünk így ülőkészültségben, amikor a zene elhallgatott és: - Pumának azonnal start! 1-es légtér 8000!

Mint a motolla, úgy járt a szerelők keze, minden bekapcsolva, kihúzza, benyomva, ahogy kell, majd Árvai rácsap a deklire és mindketten leugranak, hogy a fékbakokat kirántsák, majd felemelt karral „szabad”-ot és búcsút intsenek.

Indítókar! Dübörgés. Lacit figyelem. Porfelhő, majd kifordulás és a start felé gurulva ki-ki helyezkedik a szolgálati helyére. Hogy ilyenkor nem ütközünk össze - én legalábbis nem tudok ilyesmiről -, az szinte hihetetlen. Gurultak a többi századok, a parancsnokok rádióztak, és én, ahogy illett, hallgattam.

Startra álltunk. Laci raja legelől. A parancs vételétől talán 3 perc telt el, amikor Laci bedöfte a gázt. Egyszerre lódult meg a 16-18 gép. És ekkor hirtelen megnyugodtam. Már csak a teendőmkel törődtem és a vezéremet figyeltem, ahogy szűk kötelékben kell.

Laci szorgalmasan hívta az „Erdőt”, a saját rádióirányítónkat, az Erdő válaszolt a Pumának és közölte, hogy az irányítást átadja a központi vadászirányításnak, amely azon a napon a „Párduc” hívójelre hallgatott. Közben szépen emelkedtek a Gusztávok, bár a hasunk alatt hordtuk a „tököket”, vagyis a póttankokat, amelyek rontották a gépek teljesítményét. Az 1-es légtér Szombathely légtere volt, oda igyekeztünk. Csak időnként pásztáztam körbe tekintetemmel a légteret, többet a szűk kötelék nem tett lehetővé. Hogy, hogy nem, balról egészen mellém zárkózott Málik Jóska és elválasztott Karácsonyi Miskától. De ezt csak mint tényt rögzítettem, az én dolgom az volt, hogy Molnár Lacit figyeljem és a rádiót, amely most már nagyon is éles szövegeket recsegett a fülemben. Győr magasságában értük el a 8000 métert, amikor a Párductól új parancs érkezett: feladatunk a német nehézzadások biztosítása. A németek már látnak minket, jelezte a Párduc. (A németekkel nem voltunk azonos sávra hangolva.)

Eddig minden jól sikerült. Tényleg megláttam én is a németeket Győr irányából jövet, csak azt nem tudtam egyelőre, hogy mit értek „nehéz” vadászon. Kétségeim gyorsan megoldódtak, mert Laci nagy bal ívben a Balaton irányába repülő németek mögé kanyarította kisded csapatunkat. Alattunk voltak, cirka 6000 és 7000 között, amit Laci rendkívül helytelenített, ahogy a rádiózásból világosan kitűnt. Hát a nehézvadászok ugyanolyan G-6-osok voltak, mint a mi gépeink, csak háromágyús kivitelben, póttankkal. Század-ék alakzatban repültek. Pontosan tizenketten, kétszer is megszámoltam őket.

A Balaton keszthelyi sarkánál járhattunk, közben mi is lekeveredtünk 6000 méterre, amikor valaki beleordította a rádióba: - Fölöttünk kondenzek! - A kondenzcsíkokat én is észrevettem, amikor a németek északnyugati irányra fordultak, mi utánuk és a nap pontosan mögöttünk. Közben a rádióban: - Fölöttünk Mustangok! - Laci: - Párduc, azonnal kérek engedélyt emelkedni és szembefordulni! Mustangok felettünk! Értesítsék a németeket! Összes Pumák póttankot dobni! Géppuskákat, géppuskaikat bekapcsolni!

A másodpercek végtelennek tűntek. A németek - a legnyugodtabban - mintha iskolát repülnének! Most már elfajult a rádiószöveg: - A pifkék nem látják az amiket! - Biztosan nem is látták. Mi meg már póttankok nélkül táncoltunk, a szó szoros értelmében, az ideges feszültségtől. Drámai hangulat. Csak a három parancsnok beszél. Főleg Laci. Legalább négyszer kér parancsot a kiválásra és szembefordulásra. A válasz mindig az, hogy nem Mustangok, hanem német felderítőgépek vannak fölöttünk! Parancsot végrehajtani, a német egységet biztosítani! - Laci a velejéig katona volt. Ha nem az, tán ma is élne! Tartotta magát a parancshoz.



A könyv szerzője

Oldalt néztem, Málik Jóska úgy táncolt, mintha hatalmas termik dobálná, vagy én táncoltam, ki tudja? A feszültség fokozódott. Mindjárt összeütköznünk Jóskával, jobbra nem húzhatok, ott Molnár Laci van. Ekkor a rádióban jól hallom Drumit: - A Mustangok napból támadnak! - Majd Debrődy Gyurka félreismerhetetlen hangja: - Hátral légiharc!

Az események felgyorsultak, mint amikor a filmet felpörgetik. Molnár Laci úgy rávágta a vészjelzőt, hogy jó 50 méterrel elmaradtam tőle, de ezt a távolságot már tartottam. A németek előttünk repültek kb. 600 méterrel, 100-200 méterrel alacsonyabban, még mindig póttankkal. Laci mellénk akart repülni, és a parancsot végsőkéig teljesítve jelezni akarta nekik a Mustangokat. Már én is 100 méternél közelebb voltam a németekhez, Laci még közelebb, és ekkor Laci billegtetni kezdett és rövid sorozatot lőtt a németek elé, hogy vegyék észre magukat. Ebben a pillanatban apró villanásokat láttam Laci gépének törzsén és kis füstpamacsokat... Laci gépe kissé felhúzott, majd élesen jobbra bedőlve a föld felé borult, egyre több fehér és fekete füstöt húzva maga után. (De nem lángokkal égve!)

És ekkor sárga nyomjelzők áradata hátulról. Csíkos mintázatú farokrész, csillogó géptest, jellegzetes hassal, jobbra tőlem, tíz méterre, és legalább 80-100 km/óra többletsebességgel túlszalad rajtam. Ez lőtte le Lacit, villan belém a felismerés. Hátra se nézek. Látom, hogy beleszalad a célzókörömbé! Nincs messzebb 50 méternél. Minden fegyverből tűz! Más is lő, látom a sok találatot és a Messzerek nyomjelző lövedékeit, de azt is, hogy égnek a póttankos német gépek! Ezek úgy haltak meg, hogy azt se tudták, mi történt velük.

A Mustang nem gyullad ki, de meredeken lefordul. Én utána, de már látom, bekapta. Alattam egy elég nagy település, távolabb a Rába. Jánosházától délnyugatra vagyok. Ekkor fényjelző lövedékek süvítenek el a kabinom mellett. Nem kapok találatot, de a botot előre „feketedésig”, a gyorsuló zuhanásban fellépő erők miatt elfeketedik előttem a világ. Negatív szögben teljes gázzal zuhanok és csavarom, lépem a gépet. Közben trimmelek és olyan fizikai erőt fejtök ki, mint egy mozdony, akkorák a kormányerők.

A fényjelzők elmaradnak, a fülem úgy ropog, mint a géppuska. Fel kell venni a gépet. Már nem csak sötétülök, hanem csillagokat és vöröset is látok, ami nálam a végső jel. Kieresztem és csaknem 1000 kilométeres sebességgel robogok. Jobb kéz felől a Somló magasodik, ebből

tudom: Veszprém irányába tartok. A fejem pörög, de gépet nem látok, hangot nem hallok. Mélyrepülésben maradok. Nem valami dicsőséges a hangulatom. Mi van a többiekkel, Lacival? Nem volt-e részemről gyavaság, hogy földig zuhantam?

Ma már tudom a választ, de akkor nehéz perceim voltak. Végül is nem tehettem mást. Arra, hogy esetleg lelőttem egy Mustangot, nem is gondoltam, hiszen nem láttam becsapódni. Különben is, mások is lőttek rá.

Jutas fölé érek a Papod irányából. Leszállás közben látom, hogy két gép gurul be a felállítási vonalra. Olyan csendesen, rácsapás nélkül oldalgok a másik kettő mellé, mint akit megvertek. Ők se beszélnek. Huszár és Boldizsár. Boldizsár Laci a fejét csóválja, és csak szívjuk a cigarettát. Telefonon jelentjük az eseményeket, de minden századtól hiányzanak még. Nézzük az óránkat. Már nem jöhetnek, már lejárt a Messzer maximális repülési ideje. Lehajtjuk a fejünket. A mi századunkból nem tért vissza a kötelékpárancsnok, Molnár Laci, Nánási, Nyemecz és Karácsonyi... A Retektől nincs hír Tóth Drumiról.

Keservesen telnek az órák, majd jönnek a jelentések a csendőrőrsökről. Nyemecz Jancsi kiugrott, az ejtőernyőn lógott, amikor szétlőtték a hasát. Még élt földet éréskor, el tudta mondani, mit csináltak vele. A sümegi kórházban halt meg még aznap. Szombathelyről kapjuk a hírt: Karácsonyi Miska összeégett, de még él. Reméljük, megmarad. Kiugrott ő is ejtőernyővel.

Délután egy dunántúli grófi kastélyból üzennek, hogy két magyar hadnagyért küldjenek autót. Tóth Drumi és Nánási Kálmán még világosan megérkeznek. Légiharcaikat megvívva, szétlőtt gépeikkel ötperces időkülönbséggel értek földet a grófi porta közelében, éppen ebédidőben. Drumi volt az első. Hasra szálló gépe áttörte a kastélyt körülvevő kerítést és nagy csörömpöléssel a park közepén, a szökőkút mellett állt meg. Drumi kiszállt és a rá jellemző higgadt módon elnézést kért, hogy ebéd közben zavarta meg az odagyülekező grófi családot és személyzetüket. A grófné megkérdezte, hogy egyedül érkezett-e? Ebben a pillanatban, tőlük alig pár száz méterre újabb gép szállt hasra, álló motorral. Drumi feltalálva magát, újabb elnézést kért, és közölte, hogy immár ketten vannak, de reméli, hogy ez a szám már nem fog változni. Perceken belül megjelent Nánási is, és „híres” nyolcadik kerületi stílusában elrendezte a grófékat. Végül is ebédet kaptak, sőt Nánási még hónapokig levelezett

az egyik grófkisasszonnyal, akár a mesében. A szomorú napnak ez volt az egyetlen derűs mozzanata.

Molnár Laciról nem kaptunk hírt. A reményt - hogy még él, talán kórházban van - még nem adtuk fel. Eljött az este és a Pumának 60 perces készültség. Alkonyodott, amikor nagyon csendesen hazaindultak Almádiba a kocsik. Sehogy se fért a fejembe, hogy ami ezen a bevetésen megtörtént, az tényleg valóság volt és nem rossz álom. Hogy lehetett így szinte „cél repülni” a Mustangoknak? És egyáltalán, ilyen egyoldalúan csatát veszteni, méghozzá az első bevetésen!

Nem sokat aludtam azon az éjszakán.

Másnap, augusztus 8-án reggel, közvetlenül a 30 perces készültség után az Öreg Puma és Scholtz Miklós, valamint Újszászi „Apuka” sorra kikérdeztek mindenkit a tegnapi események felől. Laciról még mindig semmi hír.

A kikérdezések során világossá vált, hogy Molnár Lacit utoljára Boldizsár és én láttuk, hiszen Boldizsár jobbról, én pedig balról kísértem. Arra is jól emlékeztem, hogy a döntő összecsapás a Sárvár-Celldömölk-Jánosháza háromszög térségében kezdődött. Márpedig Molnár Laci gépe mindjárt az elején találatokat kapott.

Heppes őrnagy döntött. Elrendelte, hogy az osztály Storch gépével, Boldizsárral együtt azonnal startoljak a tegnapi bevetés térsége felé. Találjam meg Molnár Lacit élve vagy halva. Reggel 8 órakor már levegőben voltunk. Mélyrepülésben céloztam meg a Somlót. Rekkenő meleg ígérkezett, akárcsak tegnap. Nagyon figyeltük a légteret, nem akartunk újabb „áldozati bárány” szerepet játszani. Átrepültük a Bakonyt, megjelentek alattunk a Somló oldalának szőlősorai. Közeledtünk a tegnapi dráma színhelyéhez. Már jól kivehető volt a Ság-hegy is, amikor félbalra helyesbítve nyugati irányra álltam.

Jánosháza. Magasság 100-120 méter. A várostól nyugatra kb. 5 km-re, a grazi út mellett lucernát takarítanak be. Ketten rakják a szekeret. No, itt kezdjük. Gázt le, fékszárnny ki, nagy vöröskeresztekkel díszített gépünk diszkréten áll meg a szekértől 10 méterre. A két paraszt bácsi úgy megijed, hogy alig tudják a lovakat megfogni. Hogy mi volt tegnap? Hát igen, nagy lövöldözés volt odafönn, de a környéken nem látott gépet leesni egyikük sem. Továbbmegyünk, a frissen kaszált lucernás ki-tűnő felszállópálya. Balozsamegyesig még két helyen szállunk le. A

második helyen már tudnak valamit. A falutól északra, tán 1-2 km-re tegnap lezuhant egy Rata. Aki meséli, nem látta, beszélték. Ide-oda fészüljük a vidéket a mondott helyen.

Előbb vesszük észre az erdőirtást, aztán a gépet. Leszállunk, odamegyünk. Lapos szögben, valószínűleg félig háton ért földet, előbb azonban 300 méteren lekasabolta a ritkás pagony fiatal fáit. Egy csíkos farkú P-51. A szárnyak 100 méteren szanaszét szóródva. Nem gyulladt ki, de az ülés olyan, mintha satuba került volna. A pilóta még benne van, látni a rendfokozati jelzéseinek színét. Ezüstcsillag, de alig vehető ki a vértől. Egy pillanatig csendben adjuk meg a tiszteletet a repülő hősi halált halt ellenfélnek. Ez lett volna a tegnapi?



v. Molnár László hadnagy

Fotó: vitéz Mészáros

Lehet, hiszen eltaláltam. Egyáltalán nem kapkodok ezért a légigyőzelemért. Túlságosan valóságos és véres az egész, még nem szoktam meg. Géppuskáiból nem sok lőszer hiányozhat. Egészen biztos vagyok benne, hogy ez lőtte le Molnár Lacit. Most jól látom a gépre festett nőalakot, amit tegnap nem volt időm regisztrálni.

Csak jóval később derült ki, hogy sem ezt a Mustangot, sem azt a másikat, amely Sárvártól északkeletre esett le, nem igazolták az osztály számára, hanem a légvédelmi tüzéség „kapta meg”.

A légvédelmi parancsnokság csak annyi légigyőzelmet igazolt, ahány roncsot megtaláltak. Előfordult, hogy tévedtek, de ez senkinek nem jelentett problémát, volt elég bajunk enélkül is. Amikor a háború hazánk területére áterjedt, nem mindig lehetett a roncsokat megtalálni. Maradtak a tanúvallomások, az elkerülhetetlen tévedésekkel megtűzdelve. (Engem például december 22-én biztosan nem jelentett egy szovjet pilóta, mivel látszólag sikerült „meglőgnom” előle. Pedig két helyen is megsebesültem, de ő ezt nem tudhatta.)

Előkerül egy csendőr, jelenti, hogy ő őrzi a gépet. Nincs időnk tovább itt maradni. A csendőr szerint innen észak felé több gép zuhant le, G-6-osok.

A Rába mellékágának völgyében Sárvárig hat német gépet találunk. Kettő elégett. Kettő függőlegesen a földbe fúródott, az egyik Ikervár magasságában, mocsaras talajba, úgy, hogy csak a farokrész állt ki a földből. Ebben is benne van még a pilóta?

A hatodik német gépet kényszerleszállva találjuk Ikervár és Sárvár között félúton, csúnyán összetörve. Elég meredek szögben nyomhatta a földre a pilóta. Az ülésben véres égésnyomok, de az égést valami kioltotta. A sárvári futballpályán leszálok. Pillanatok alatt több száz főnyi tömeg. Mindenki mást mond. Legalább tízen állítják, hogy egy magyar hadnagy fekszik a kórházban, tegnap zuhant le. Mások szerint német az illető.

Boldizsár Laci őrzi a gépet, én egy rendőrautóval megyek a sárvári kórházba, ahol pillanatok alatt kiderül, hogy egy német hadnagy, súlyosan megégve, eszméletlen állapotban tényleg a kórházban fekszik.

Újra startolunk, de dél már elmúlt jócskán, igyekezni kell. Elindulok a Rába északnyugati oldalán. Nem messze Rumtól leszállunk, mert összeégett roncsot látunk. Szinte megállapíthatatlan, magyar-e vagy német, de az emberek azt állítják, hogy egy magyar pilóta sebesülten ért földet nem messze, ejtőernyővel. Így hát ez csak Karácsonyi Miska gépe lehet.

Felszállás után Celldömölk, illetve a Ság-hegy irányába fordulok, de közbe esik a szóba jöhető terület legnagyobb összefüggő erdős része, a káldi erdő. Az erdő déli szélén birkanyáj, amelyet nagyobbacska fiú legeltet. Leszállunk a rémült nyáj mellé. Hosszabb időbe telik, amíg a fiú (úgy 16 éves) szóra nyitja a száját. Beszél mindenféle csacskaságot. Mintha nem lenne teljesen épelméjű. Végül kinyögi, hogy igen, tegnap nagy sivítással beleesett az erdő közepébe egy repülőgép, de nem beszélt erről senkinek. Boldizsár Laci a földön marad, én meg elkezdek úgy repülni, mintha sorozatfelvételt akarnék csinálni az erdőről 20 méter magasságból. Sávról sávra repülök. És tényleg. A legsűrűbb részen, az erdő közepe táján, az erdőszéltől legalább 2-3 kilométerre fehér folt tűnik fel és összetört géproncs. Alig vehető ki, olyan sűrű ott az erdő. Mindenesetre nem gyulladt ki.

Kimegyek az erdő szélére, keresem Boldizsárt, hogy az irányt jelez-

zem neki, amikor látom, hogy csendőrök, vagy négyen lehetnek, beszélgetnek vele. Leszálok. A csendőrök is azért jöttek, amiért mi. Molnár Lacit keresik. Ők is úgy tudják, hogy az erdőben van a gép. Megadom az irányt, de már alkonyodik, velük menni már nem akarok. Nekem jelentenem kell, hogy megvan a bizonyosság: Laci már nem él.

Még egyszer megnézzük a roncsot. A fehérség az ejtőernyő, teljesen össze van törve minden, az ernyő a géproncsból nyúlik ki. Gyorsan leírjuk az utolsó tiszteletkört, Istenhozzádot mondunk magunkban Lacinak. Irány Veszprém, ahová még sötétedés előtt megérkezünk. Azonnal jelentéstételre sietünk: határozottan állítom, hogy Lacit találtuk meg. Jelentem a többit is, az egész szomorú listát. De nekünk most Molnár Laci elvesztése fáj nagyon. Másnap hajnalra már a hivatalos jelentés is parancsnokunk asztalán volt.

Így kezdődött az én személyes háborúm.

SZEZONVÉG

1944. augusztus-1944. szeptember

Az augusztus 7-i bevetés és az akkor elszenvedett veszteségek nyomasztóan hatottak az osztályra. Alaposan megcsappant a bevethető gépek száma. Több volt a pilóta, mint a repülőgép.

Kilencedikén nem kerültem bevetésre, azaz a reggeli eligazításon nem osztottak be harci készütségbe, viszont átrepülési feladatot kaptam. Ez azt jelentette, hogy légiriadó esetén a valamilyen okból nem bevethető, de repülőképes gépeket kitérő-repülőterekre kellett átrepülni, majd a riadó végén visszarepülni őket. Többé-kevésbé veszélytelen szórakozás volt. Ilyen kitérő-repülőternek számított a kenyeri és a várpalotai repülőter. Azon a napon a Drótkefétől Nánási Kálmánnak és nekem jutott az átrepülési feladat. Egy-egy Messzert kellett Kenyeribe repülnünk.

A riadó megjött, pontosan olyan körülmények között, mint két nappal korábban. Ugyanolyan időjárás is volt. Most azonban a startparancs vétele után, a legrövidebb úton, „fű alatt” söpörtünk át Kenyeribe Kálmánnal. A nagy hőség miatt csupán zöld kincstári ingujjban ültünk a gépbe, csak a csizmánk és a nadrágunk volt a megszokott. No meg az alumínium „dögcédula” himbálódzott a nyakunkban. Haubénk volt, de egyikünk rádiója sem működött.

A Kenyeri repülőteret majdnem teljesen néptelenül, gépek nélkül találtuk. Addig gurultunk az erdőszélen, amíg egy „népfölkelőkből” álló, őrszakasznak nevezett kisded csapatot nem találtunk. Akkor aztán „leparkoltunk”, gépeinket a katonák segítségével, farral betöltük a magas fák árnyékába, és elhatároztuk, hogy szundikálni fogunk a fűben.

Előbb persze gondoskodtunk a három fő harcászati feladatról: a feldeírásról, a biztosításról és az összeköttetésről. Az őrszakasznak volt telefonja. A riadó végét majd jelentik nekünk, így beszéltük meg.

Alig heveredtünk le a fűbe, amikor meghallottuk a közeledő négymotoros kötelék jellegzetes, mély, daráló zúgását. Természetesen a légteret kezdtük figyelni. Egy percen belül megjött a délnyugatról északkeletnek

tartó élcspat. A nagy hasú Liberatorokon megcsillant a napfény. Úgy jó 5-6000 méteren lehettek, amikor - a heves géppuska- és gépágyútűzből ítélve - megtámadták őket. A 8. német vadászhadosztály gépei, gondoltuk. (Biztosan csak később tudtuk meg.) Akkor csak azt lehetett megállapítani, hogy Messzerek a támadók, és hogy nincs a közelben amerikai vadászvédelem. Pillanatokon belül három négymotoros borult lángba, egyikük majdnem a Kenyeri repülőtér fölött. Mindhárom gépből sikerült jó néhány embernek kiugrania. Körülbelül 20 ejtőernyő gombafeje imbolygott a föld felé.

Egy gépszemélyzet hat ejtőernyőse pont felettünk himbálódzott. Kálmánál izgatottak lettünk. Hallottuk, hogy nemegyszer tűzharc alakult ki kiugrott amerikai gépszemélyzettel. Bár a mendemondának nem adtunk hitelt, mégis rossz érzés volt. Fegyvertelennek éreztük magunkat egy szál zöld ingben, ott a fűben.

Az öreg népfelkelők behúzódtak az erdőbe, nyilván nem akartak valamiféle harcba keveredni. Úgy döntöttünk Kálmánál, hogy lesz, ami lesz, azt a hat amerikait, akik fölöttünk lógnak, elfogjuk. A katonáktól elkértünk egy-egy puskát, egy-egy tárral. Öreg Mannlicher karabélyok voltak. Rohanni kezdtünk a repülőtér leszállómezejének cserjés szélé felé, a gyenge szél arra sodorta az amikat. Előbb értek földet, mint ahogy mi odaértünk.

Így aztán óvatosan elkezdtek átfésülni a bokros területet. Az amiknak semmi nyomuk, pedig alig pár perccel földet érésük után már körülbelül a tetthelyen voltunk.

Ezek elbújtak, állapítottuk meg. Elkezdünk kiabálni: - Hands up! - Semmi eredmény. Fogtam a puskámat és egyet a levegőbe lőttem, majd ismét elordítottam magamat, hogy: - Come here! - Szegényes angolságból ennyire tellett. Meg is volt a kellő hatása, mert szép lassan itt is, ott is megmozdultak a bokrok. Kezüket feltartva, lassan előjöttek az amik. Hozzánk képest rendkívül elegánsak voltak. Khakiszínű, sokzsebes overall, cipzárás, prémes dzseki, vastag, puha gumitalpú, fűzős cipő. Fegyver láthatólag egyiknél se - ha egyáltalában volt kézifegyverük, valószínűleg már a levegőben eldobálták.

Ugyanolyan fiatal fickók voltak, akárcsak mi. Hát ezek szórják ránk négycsövű géppuskáikból azt a rettenetes tűzáradatot? De azért őket is le lehet lőni, mint a mellékelt ábra mutatja. Persze ez alkalommal nem a mi érdemünknek volt ez betudható.

Miután nem szoktunk hozzá, hogy naponta foglyul ejtsünk amerikai katonákat, kissé zavarba jöttünk, és hogy leplezzük, egyenként átkutattuk őket. Kálmán, ahogy a filmekben láttá, gyorsan végighúzta rajtuk mindkét kezét, hónaljuktól a térdükig, én meg a puskámmal fedeztem. Fegyvert nem találtunk, és megállapítottuk, hogy foglyaink az átélt események hatására kissé sokkos állapotban vannak. Az egyik bicegett, a földet érésnél megrándult a bokája.

Felszólítottam őket, hogy üljenek le félkörben és engedélyeztem a dohányzást. Nem volt se cigarettájuk, se öngyújtójuk, ezért kiosztottam közöttük a nálam levő csomag Honvéd cigarettát. Igen hálásan köszöngték, amíg erőt nem vett rajtuk a heves köhögőroham. Hja, a Honvédet nem véletlenül hívtuk „koporsószegnek”.

Elkezdtem velük a töredezett beszélgetést „angol” nyelven. A gimnáziumban görögös voltam, angolt csak különórákon tanultam. Egyszerű kifejezésekre azonban futotta a tudományomból. Az ejtőernyőiket ott hagyták, ki-ki, ahol földet ért. Ez nem tetszett nekem, ezért egyenként küldtem vissza őket a földet érés helyéhez, hogy hozzák el az ejtőernyőjüket. Megkérdeztem, melyik közülük a pilóta. Kiderült, hogy csak az elsőpilóta van köztük, egy olajosképű, mexikói származású hadnagy. A másodpilóta és az egyik lövész nem tudott kiugrani.

Ahogy az ejtőernyők mind kézben voltak és a cigarettákat elszívták, elindítottam őket oszlopban a kb. 500 méterre levő őrség barakkja felé. Én mentem elől, Kálmán hátul. Így érkeztünk meg az őrséghez és gépeinkhez. Négy idősebb tartalékos honvédnak adtam át az amikat.

Elindultam a vagy 150 méterre, az erdőszélen levő tábori telefonhoz, hogy erősítést és gépkocsit kérjek a foglyok részére. A telefon teljesen süket volt. Azt se tudtuk, vége van-e már a riadónak vagy sem. Úgy döntöttünk hát, hogy az amerikaiakat végleg az őrség gondjára bízuk, mi meg majd figyeljük a Budapest I. rádióadót (az őrségnek volt egy ócska teleses készüléke) és ha lefűjják a riadót, akkor visszarepüljük a két Messzert Veszprémbe.

Egy pillanatra végigfutott a hátamon a hideg. Meggyorsítottam a lép-teimet. Mi lenne, ha ezek meglógnának a gépeinkkel? Aztán leesett a tantusz. Ettől nem kell tartanom. Először is nincs tele a tank, nem érnék el az Adriát sem. Persze Titót azért még elérhetnék. No de az indítás! Aki nem ismeri az indítás módját, az ugyan el nem indítja a Messzert. Ennek a srófját nem lehet „berántani”!

Megnyugodtunk. Hanem: se örök, se amik! Hát ezek hová lettek? Az erdőből hangokat hallottunk. Hát jön kifelé a sűrűből két „öreg” katonánk, mindkettő csodálatos amerikai dzsekiben. Egy karórán vitatkoznak. Kezdem megérteni mindent. Nagyon elszégyelltem magam. Rájuk ordítottam: - Hol vannak a foglyok?! - Itt, a tisztáson! - volt a bizonytalan válasz. Kálmánnal berohantunk az erdőbe. Alig pár méter után megláttunk egy csoport amerikai gatyában. Nem messze tőlük meg civakodó népfölkelők!

Amit üvöltöttem, azt nem lehet leírni. Addig békaügettek, amíg minden holmit elő nem adtak. Elmondtam őket mindennek. Ez a magyar lovagiasság? Foglyokat kifosztani? A jó ruhájukat elvenni, amire éppen a fogságban lehet igen nagy szükségük!

Az amik hálásan öltöztek be újra a ruháikba. Csak a cigányképű pilóta kutatott, keresett a holmijában valamit. Aztán kétségbeesetten letérdelt elénk és sírni kezdett. Nehezen, de megértettük, hogy a tárcáját is elvették, de nem adták vissza. Néhány újabb fenyegetés hatására előkerült a tárca is. Délszaki temperamentumú gazdája nem győzött hálálkodni. Boldogan mutatta a feleségét és két gyermekét ábrázoló fényképeit. Végül nekem adta a selyemre nyomott térképeit, vagy tízet. Megörültem neki, akkoriban igen nagyra értékelték a lányok mint sálat. (Ma már csak az utolsó van meg, ennek a napnak az egyetlen emléke.) Volt még a pilótánál vagy két-háromszáz USA-dollár kisebb papírcímletekben, mindenáron azt akarta, hogy Kálmán meg én tegyük el. Zavarba jöttünk. Egyrészt: hogyan fogadjunk el bármit az ellenségtől? Másrészt viszont: mivel mi ejtettük őket foglyul, hadizsákmánynak is tekinthető! Jó, mondjuk, ez az okoskodás érvényes a térképekre. De a pénz? Nem vagyunk mi martalócok! Különben is: 44 nyarán a dollár a mi szemünkben teljesen értéktelennek látszott.

Aztán eszembe jutott, hogy úgyis a németekhez kerülnek, azok mindent elvesznek tőlük. Így aztán „szuveníréként” elfogadtuk a dollárokat. El is osztogattuk, egyetlen egydolláros kivételével. (Lehet, hogy ötdolláros volt? 1945 decemberében Pesten egy pár női cipőt kaptunk érte a fekete piacon. Eszembe is jutott akkor, milyen marhák voltunk, hogy elosztogattuk a dollárokat. Egész kis vállalkozást lehetett volna velük kezdeni 45-ben vagy 46-ban!)

Azt, hogy honfitársainkat megszegyenítve kedveztünk az ellenségnek, sőt „cimboráltunk” vele, a Pumánál senki sem helytelenítette. A gé-

pét elhagyott repülőszemélyzet már nem ellenség, hanem szerencsétlenül járt repülő, bajtárs. Olyasmi eszünk ágába sem jutott, hogy rajtuk bosszuljuk meg azokat a társainkat, akiket ejtőernyőn lógva lőttek le. Gengszter a repülők között - legyenek bármilyen nemzetiségűek - csak kevés akadt. Nem általánosítottunk.

A kis mexikóit, de a többit is nagyon érdekelte a Messzer. Kérték, hogy mutassuk meg a kabin felszerelését. Szívesen megtettük. Csodálkoztak, hogy milyen kicsi a gépünk a Lightninghez és a Mustanghoz viszonyítva. Ám az idill nem tartott sokáig. Honnan, honnan nem, előke-rült egy teherautó, német katonákkal, és az amikat harsány - Schnell, schnell! - kiáltással fölterelték a platóra, majd eltűntek velük.

Vegyes érzelmekkel startoltunk el egy félóra múltán - közben lefűjták a riadót - Veszprém felé. Este elosztogattam a dollárokat. Azon gondolkodtam, vajon milyen sors vár eredeti tulajdonosukra? Hogy másznak ki végleg ebből a háborúból, amely ma látszólag véget ért számukra?

Ezekben az augusztusi napokban, talán éppen másnap, behoztak hozzánk egy koromfekete bőrű főhadnagyot. Ő is ejtőernyővel ugrott ki egy Mustangból, nem messze a repülőterünktől. Ott voltam a parancsnokságon, amikor az Öreg Puma - Huszár Pufi tolmácsolásával - kihallgatta, miközben a néger lábát a doki pátyolgatta. Ennek is megrándult ugyanis a bokája, amikor a Papod szélén földet ért. Hosszú legény volt, kis bajuszkával és megrendítően nagy pofával, nyeglén. Minden kérdésre azt válaszolta, hogy nem ad interjút. Ebben maradtunk.

Huszedikáig igazi nyaralás volt az életem. Voltam ugyan három bevetésen, de nem kerültünk harci érintkezésbe az ellenséggel. Több ízben repültem gépeket kitérő-repülőtérré, így Várpalotára is. Kellemetlen, lejtős volt ez a repülőtér. Egy ízben majdnem csúful jártam. Anyahajó-pilótának képzeltem magam ugyanis. Hátszélben startoltam csupa lustaságból. Úgyis lejt a repülőtér, mit számít a hátszél! Csak amikor a gázt „bedőftem”, akkor derült ki, hogy a hátszél kegyetlenül felerősödött. Nagyobb veszélybe kerültem, mint egy bevetésen. Alig-alig tudtam el-emelni a gépemet a földtől. Ekkor fogadtam meg igazán Rudi Rothenfelder, volt oktatóm és barátom tanácsát, hogy a Messzert felszállásnál sohasem szabad „tegezni”, minden felszállásnál úgy kell összpontosítani, mint az elsőnél! Ezentúl a háború végéig be is tartottam. Bár közel 1000 órát repültem a Messzeren, vezetéstechnikai hibát többé nem követtem el.

Akadtak szabadnapjaim, amelyeket sikerült Pesten, a menyasszony-jelölteméknél töltenem. Egyszer igen kalandos úton jutottam a fővárosba. Veszprémből egy Ju 86-os vitt el magával, azzal, hogy Budaörsig meg sem állunk. De már Fehérvár-Sóstón leszálltunk, mert állítólag az egyik motor túlmelegedett. Pedig egész jó helyem volt a bombatárban. Fehérvártól egy Tigris harckocsi „külső fedélzetén” zötykölődtem Érdig. Onnan egy tábori tarack mozdonyán ücsörögtem a Lenke térig. Milyen nagy tudott lenni ez a kis ország, ha az ember nem a levegőben közlekedett!

De elég gyakran jutottam fel repülőgéppel is Pestre. Tudatosítottam a harcállásponton, hogy én „jogosított Weihe- és Storch-pilóta” vagyok. (Erre volt jó futárrepülői előletem.) Így aztán, ha futárrepülésről volt szó, csak átszóltak értem telefonon, máris mentem, és volt egy pár óráam Budapesten.

Augusztus második és harmadik hetének időjárását a leszálló légáramlású, nagynyomású légtömegek jellemezték - magyarul jó repülőidő volt, így állandóan számítani kellett amerikai kötelékek berepülésére. A hajnalban Almádiból induló kocsik hangulata egyáltalában nem volt emelkedett. A Zongorának egy majdhogynem első világháborús jellegű, kopott, zöldre és fehérre mázolt autóbusza volt, nagy sárgaréz fényszórókkal. A terrorkocsi tulajdonképpen a retek kocsijának számított, de általában ezzel utaztak a Drótkefe pilótái is. Aki nem volt az országút szélén, amikor a „terror” érkezett, az csak a busszal tudott a reptérre jutni, az osztály tereptarka autóbusza szedte össze a törzsek és a földi szakszolgálat beosztottjait, meg az elkésett看ket a Retek és a Drótkefe pilótái közül. Ez még nem számított elkésésnek. (Az elképzelhetetlennek tűnt, hogy valaki a szállásán maradjon, hacsak nem volt szabadnapos.) A busszal a reptérre érkezni 5-6 percet jelentett. A busz egy-két perccel később indult, de a terrorkocsi sofőrjei civil életükben valószínűleg amatőr autóversenyzők voltak.

Jómagam mindig a terrorkocsit „használtam” századtársaimmal együtt. Kovács Paja hadnagy mindig utolsónak futott Grockkal, a kutyájával. „Titkárja”, Malina Pista hozta a nagy cipzáras hajózózsákot Paja után. A titokzatos zsákba „szemünk bele nem tekinthetett”. Elsősorban a legkülönbélebb élelmiszerek rejlettek benne. A készülségi barakkban Paja hónapokig nyúlt a zsákba, és hol egy darab sajtot, hol egy paprikát, hol egy paradicsomot, hol egy kis kolbászt húzott elő belőle. Kis „kato-

nákat" gyártott, gusztálta őket, majd egyet bekapott. Utánozhatatlanul csinálta. Közben Grock ott állt mellette és csorgott a nyála, de őrá csak akkor került sor, ha Paja befejezte. Ezt a szertartást Paja „pikkelésnek” hívta. Ha nem volt bevetés, egészen ebédig folytatta. Persze az ebéd már nemigen ízlett neki, pedig jó és bőséges kosztot kaptunk, ingyen.

Ingen? Bizony gyakran előfordult, hogy napközben változott az étkezési létszám. Ha valaki nem tért vissza, a pincérek szó nélkül kihozták az adagját, amit a közvetlen pajtásai, jó cimborái halotti tor gyanánt elfogyasztottak. Fiatalok voltunk és igen jó étvágyúak.

A halottainkért akkor, ott nem volt szabad könnyeket ejteni. Elgyengültünk volna, és ezt egy vadászpilóta nem engedhette meg magának. Szükség volt az erőltetett keménységre. Nem érelegtünk efölött, de mindig a halál árnyékában voltunk. Furcsa volt ez a dolog a honi légvédelem vadászaival. Almádiban laktunk, fürdőhelyi körülmények között, kényelmesen, fehér asztalnál étkeztünk, pincérek szolgáltak ki. Utána akadt néhány perc a klubszoba kényelmes foteljeiben, füstfelhőbe burkolózva. Valaki leült a zongorához és Artie Shaw modorában néhány jazz-taktust játszott, vagy felhangzott a korszak híres slágere, a „Csak egy nap a világ”... És mégis frontkatonák voltunk. Csakhogy más fegyvernemeknél, az igazi arcvonalban harc és összecsapás nélkül is csupa kényelmetlenség formájában jelentkezett a háború.

Ez a különbség határozta meg lelkivilágunkat. Az „Egy nap a világ” ránk is vonatkozott, de mi a készültség befejeztével élhattük világunkat. Csakhogy a havi jövedelmünk nem érte el a 400 pengőt (a 30 pengős repülési pótlékkal együtt).

1944-ben ez már nevetséges összeg volt.

Igaz, hogy mint mindenütt az országban, itt Almádiban vagy Veszprém-ben is szívesen látott vendégeknek számítottunk. Honfitársaink megbecsülésének jeleit nap mint nap tapasztalhattuk. Tudták, látták, hogy szembeszállunk a négymotoros gépek százaival. Persze csak a dolgunkat tettük. Többre nem tellett tőlünk: megakadályozni vagy alapvetően befolyásolni a háborút nem állt módunkban.

Augusztus 20-21-22. mozgalmas időszak lett az osztályunk életében. Angolszász „haverjaink” újra összeszedték a B-17-es és B-24-es repülőerődjüket és nagy támadásokat indítottak néhány repülőtér, vasúti híd és pályaudvar ellen. Mi is összpontosítottuk erőinket és maradék G-6-osainkat. Talán hitelesebb tudósítás, ha emlékezés helyett idézek augusztus

20-án megkezdett és 22-én befejezett egykori levelemből. (A menyasszony-jelöltemnek szólt.)

„Pumaszállás, 44. VIII. 20. ...Husadikán kezdtem el a levelet, de most már 22-e van. Az utolsó három napunk rendkívül meleg volt, olyan vagyok, mint egy kifacsart citrom. Három nap alatt négy bevetésem volt. Husadikán Pest fölött voltunk 8000 méteren, talán hallottad is a motorzúgást. heves harcunk volt Liberatorokkal, Lightning vadászokkal. Ezek kéttörzsű, csúnya állatok, ha lőnek, egészen lángba borul az orruk. Hétfőn, 21-én korán jelezték az ellenséget, megint Liberator bombázókat. Már 8 órától a gépek mellett ültünk, és szívtuk az egyik cigarettát a másik után. Egyszerre csak könnyítettek a készültségen, bemehettünk lefeküdni. Alig feküdtem 10 percet, már üvöltöttek a hangszórók, hogy: - Pumának azonnal start, irány Vác!

Képzelted a rohanást a gépekhez, a szerelők már dobálták le a motortakarókat. Ülttem be a gépbe, az egyik szerelő bekötözött, közben már szörnyű robajjal indult a motor. Indultak körös-körül a reptéren az összes gépek, porfelhő, pokoli dübörgés, aztán start! Mindez három perc alatt.

Öt perc múlva már zárt kötelékben úsztak az ugrásra kész Pumák Vác felé. Ott találkoztunk a német vadászokkal. Rádióan az egész köteléket Szolnok fölé irányították. 8000-en voltunk, jobboldalt lenéztem Pestre. Kerestelek, de persze olyan magasról a házat sem találtam meg a sok közül. Rövidesen négy fehér kondenzcsík húzott át előttünk az égen, rögtön láttuk, Mustang vadászok. De ők is meglátták sűrű sorainkat, úgyhogy pillanatok alatt kereket oldottak. Szolnok előtt már majdnem 9000 méteren voltunk, amikor egyszerre csak valaki rádióan bemondja: - Balra előttünk 7000-en ellenséges kötelék!

Pattanásig feszült idegekkel, de mégis nyugodtan kapcsoltuk be a célzókészüléket, markoltuk meg a löbbilentyűt és egyidejűleg dobtuk a pórtartályt, ami a gép hasa alatt függ, mint valami nagy bomba. Balról és oldalról estünk rájuk, rögtön láttuk lomha, nagy hasukról, négy motorjukról, kettős oldalkormányjukról, hogy ismét Liberatorokkal akadtunk össze. Ez már Debrecen tájékán volt. A következő pillanatban már lőttek, lángba borult az ég. Mi még nem lőttünk, még közelebb... most! Pokol tüze csapott ki derék Messzerjeink orrából és okádtuk a halált rájuk. Pillanatok alatt három fölrobbant, aztán sürgősen olajra léptünk, mert a Mustangok ránk estek.

Én egészen a földig zuhantam, és aztán Szolnokon leszálltam benzinhiány miatt. Valahogy így volt. A mait már nincs hely leírni. Sajnos két jó pajtasomat lelőtték..."

Megmaradt egy eredeti újságkivágás is ezekről a napokról. Így szól az MTI-jelentés:

„Légi harcok Debrecentől nyugatra. Aug. 22. ...észak-amerikai bombázó kötelék hétfőn, a délelőtti órákban dél felől berepült a dunai térségbe, és támadást intézett kelet-magyarországi célok ellen. Német és magyar vadászerek az ellenséges alakulatokat még céljuk elérése előtt a Debrecentől nyugatra eső térségben heves légi harcokra kényszerítették. Az eddig érkezett nem teljes jelentések szerint magyar vadászrepülők három négymotoros amerikai bombázót lelőttek. A német vadászerek és a térségben levő léghárító egységek eredményeiről a jelentések még nem érkeztek meg.”

Huszonegyedikén a póttankom csak akadozva töltött. Amikor ledobtam, még majdnem tele volt. Így aztán a főtartályt fogyasztottam, és éreztem, hogy Veszprémet nem érhetem el. Szolnok volt legközelebb. Mélyrepülésben közelítettem meg és húztam el a leszállómező felett. Olyan sűrűn voltak egymás mellett a bombatölcsérek, hogy lehetetlennek látszott a leszállás. Nem volt más lehetőség, mint a szandai rét. Akadémikus koromból jól ismertem, sokat szálltam le ott CR-42-essel. Az utolsó literekkel lebegtettem ki a gépemet. Az út szélére gurultam és vártam.

A látszólag néptelen környék percek alatt elevenedett meg. Negyedóra múlva több százán tolongtak a gép körül, alig tudtam megvédeni a szeretettéljes érdeklődőktől. Aztán előkerült egy csendőr, akit megbízam gépem őrzésével és gyalog elindultam a repülőtér felé. Alig tettem meg 100 métert, amikor egy khakiszínű Mercedes jött szembe az úton és benne egy hadnagy, akit a kassai akadémián előttem avattak. Láta a szandai réten leszálló gépemet, kijött elé. Üzemanyagot kértem sürgősen és egy távmondatot Veszprémnek, hogy semmi baj, csak üzemanyagot vételezek, aztán jövők.

A reptéren szívélyesen fogadtak a haverok. Meg kellett ebédelnem velük a tisztai étkezdében. Ebéd közben mesélték el, hogy a reptér tegnap kapta a bombatámadást, de csak a le- és felszállópályát tették tönkre mértani pontossággal. Délután 3 óra tájban indultunk vissza a géphez. A szerelők alig tudtak hozzáférni, akkora tömeg gyűlt össze körül-

lötte. A bámulat részben a híres Messzernek, részben a motordeklin díszlő pumafejnek szólt.

Kérdezték, honnan jöttem. Persze nem mondhattam meg, csak annyit felelhettem: - Valahonnan Magyarországról... Ami aztán még jobban fokozta titokzatosságomat. Megéjleneztek, ami nyilván nem személy szerint nekem, hanem a Puma-osztálynak szólt.

Hogy valamivel én is kimutassam a hálámat, start után meredeken húztam föl kétezerre, onnan bukófordulóval vissza le a starthelyre. Fül-repesztő rácsapással háláltam meg a csodálatot. Aztán ráálltam a veszp-rémi kurzusra. Sima út, és leszállás után még éppen elértem az Almádi-ba tartó buszt. Aztán reggelig megint csak „egy nap volt a világ”.

Az augusztus 22-i bevetés során az osztály két részletben startolt a berepülő négymotoros kötélékekre. Többen - így én is - mindkét bevetésben részt vettünk.

Az első bevetésen nem találkoztunk a berepülő kötélékekkel. Nyolcgépes kötélünk, amely a három század vegyes összeállítású csapata volt, Budapest légtérét védte 6-8000 méter magasságban. Kénytelenek voltunk azonban egészen 9000 méter fölé emelkedni, mert a saját légvédelmi ütegeink egészen ügyesen kezdték minket „belőni”. Bár a Libikkel csinálták volna ugyanezt! Hiába protestáltunk rádión, a makacs tüzelés folytatódott, úgyhogy szinte a sztratoszférába kellett emelkedni. Az automatikus oxigénadagoló berendezés 7000-ig még csak keverte az oxigént az egyre oxigénszegényebb levegőhöz, de 7000 fölött már tiszta oxigént szivornyáztunk, aminek az eredménye leszállás után jelentkezett, ólmos fáradtságban.

A második bevetés 13 óra tájban kezdődött, méghozzá a sziléziai célok irányából visszatérő kötélékekre. Néhány gép - a szerelők odaadó munkája következtében - ismét bevethető állapotba került. Így ezúttal tizenketten startoltunk, újra vegyes kötélékben, Irányi Pali vezetésével. Rövid tologatás után Pápa térségében megtaláltuk az egyik hazatérő amerikai kötélket, amelyet aztán alaposan elkaptunk. Sikerült nap irányából, balról magassági fölényrel rájuk fordítani, és szakadatlan tüzeléssel átrohantunk közöttük. Egy percen belül lezajlott az egész, de nekem végtelen hosszúnak tűnt. Eléggé zárt kötélékben támadtunk és tüztünk.

Kiszemeltem egy Liberatort, már 600 méteren elkezdtem a nehézgéppuskákkal „pötyögtetni”, hogy lássam a fényszalag irányát. Egy pillanat-

tal később már az egész kötelék lőtt felénk, pontosabban az volt az érzésem, hogy kizárólag felém. Rossz álmaimban elő-előjön egy ilyen rácsapás - minden fényjelző lövedék felém tart és én nem térhetek ki - aztán, mielőtt összeütköznénk a felém rohanó lövedékekkel, vagy inkább tűzgolyókkal, egyszer csak elhajolnak.

Ilyenkor egyetlen orvosság volt: lőni, lőni, lőni! A dübörgés és a lőporszag megnyugtató. A gépek méretei egyre nőttek, már jól kivehetők voltak a színes feliratok, ábrák a Libi oldalán. Hirtelen több négymotáros lángba borult, vagy füstcsóvát húzott, vagy darabok szakadtak le róluk. Aztán a gépet kantnira állítva (vagyis a szárnyak síkját függőlegesen fordítva, „szárnyvégen állva”) átzuhantunk a lépcsőzetes rendben alacsonyabban repülő Liberatorok között, szaknyelven a mélységi lépcsőn, majdnem összeütközve céljainkkal. Most aztán állapítsa meg valaki, hogy kinek volt lelövése!

Örültünk ilyenkor, ha aztán vadásztámadás nélkül minél messzebb tudtunk kerülni a köteléktől. Ezúttal nem voltak vadászok, de mi is elég messze kerültünk támaszpontunktól. A Száva fölül kanalizáltam haza a gépemet.

Ezen a napon halt hősi halált szeretett barátunk és bajtársunk, Kovács Paja őrmester. Liberatorok lövései találták el gépét és a Balatontól nem messze zuhant le. Örökké mosolygott és keveset beszélt. Veteránnak számított, mert már a keleti arcvonalon is ott volt az első magyar „Messzeresek” között. Ragyogóan repült, született vadászpilóta volt. Kis termetű ember lévén, a gépében, amikor behúzta a nyakát, alig volt észlelhető. Ő sincs többé. Nehéz lesz megszokni. Bár még egy hónapja se vagyok az osztálynál, már 5-6 kedves bajtársamat kellett csendben meggyászolni.

Ez után a bevetés után részünkre is elkezdődött a „különös háború”. Frontszolgálatot teljesítettünk és mégse kaptunk bevetési parancsot. Igaz, hogy fájó veszteségeket szenvedtünk, a gépeink száma is minimálisra csökkent, mégsem értettük teljesen, miért „pihenünk”.

Be kell vallanom az igazat: nem követeltük a bevetéseket. Én személy szerint úgy gondoltam, nem jó repülő-„kabala” stréberkedni. Később sem jelentkeztem soha önként készenlétbe. Ha a sor rám került, úgyis beosztottak, ilyenkor nyugodt szívvel adtam a készenlétet. Bíztam a szerencsémben. Nem féltem a haláltól, nem is gondoltam rá. Persze a félelem azért jött hívás nélkül is, csak éppen tudni kellett legyőzni. Aki-

nek ez nem sikerült, az nem sokáig maradt meg nálunk. Bizonyára így volt ez más nemzetek légierőinél is.

Akit a félelem jeges rémülete legyőzött, az előbb-utóbb módot találatott a tisztességes visszalépésre. Ez nem volt téma. Senki nem szólt meg azokat, akik ilyen, vagy olyan ok miatt kiestek az első vonalból. Csak néhányan voltak. Az ok végeredményben majd minden esetben érthető volt. Ha otthon sírt a gyerek és hazavárta az asszony a vadászpilótát, akkor már nem ment a játék. Ha beteg lett valaki és legyengült, ha elromlott a szeme, kikészült idegileg - kapott földi beosztást, és nem lett kevesebb a szemünkben. Inkább ez, mint a levegőben lelépni és fakép-nél hagyni amúgy se nagy számú kötelékünket.

Szeptemberben hát ráértünk. Fiatalok voltunk és divat volt valami extra „dolgot” csinálni. Például valaki kiszúrta, hogy Veszprém egyik üzletében sétapálcá kapható. Nosza vegyünk sétapálcát! Egy ideig a repülőtéren sétapálcás, „rozoga” öregurak jártak-keltek a repülőgépek között. Másik hír jött: napszemüveg kapható itt és itt. Másnap legalább húsz napszemüveges pilóta szállt le az autóbusról.

Elhatároztam, hogy pofaszakállt növesztek. Eredetileg kecskeszakállt akartam, de rájöttem, hogy az nem fog elférni az oxigénmaszkban. Mikor a „pofaszakállam” már látható volt, Scholtz kapitány észrevette. Nem azt, hogy szakállt növesztek, hanem azt, hogy borotvátlan vagyok. Én világosítottam fel, hogy szakáll készül.

Nem sugárzott sem öröm, sem megértés az arcán, amikor eléggé ridegen megkérdezte, hogy milyen alapon teszem ezt. Jelentettem, hogy a szolgálati szabályzat nem intézkedik a hivatásos állományba tartozó havidíjasok szakállviselése tárgyában, de állítólag még a Monarchia idejében történt egy állásfoglalás, hogy egy tiszt csak akkora szakállt viselhet, hogy az a rendfokozati jelzését ne takarja el. Mivel mi a rendfokozati jelzéseket a váll-lapon hordjuk, ezért úgy gondoltam, hogy jelentős méretű pofaszakállra tehetek szert. Mire a kapitány lakonikus rövidséggel közölte, mi történik velem, ha holnap reggelig nem borotválkozom meg. Megborotválkoztam.

Történt azért más is. Az osztályból ezred lett, egyelőre két osztállyal. A szolnoki fiúk alakították meg a 4. és 5. századokat. Az 1., a 2. és a 3. század néhány pilótát leadott az új alegységek számára. Így került el tőlünk Nánási Kálmán szobatársam. Csöndes lett a szoba nélküle. Rengeget locsogott összevissza, de mégis hiányzott, amikor elment.

Az augusztus 21-i bevetésen egymás mellett támadtuk a Liberátorokat, és ő úgy érezte, hogy biztos találatot ért el. Nem bírta magával és nem éppen „jólfészült” szöveggel ordította be diadalüvöltését a rádióba, adását az „összes Pumák”-nak címezve, és megfűszerezve a magyar nyelv nyújtotta minden lehetőséggel... Mire egy mély hang: - Rádiófejelem! Azonnal jelentse századának fedőnevét és szolgálati számát! - Csend lett az éterben. Senki se jelentett semmit. Leszállás után volt egy kis tessék-lássék kérdezősködés, persze senki sem hallott semmit, nem tudott semmiről.

Később megtudtuk a közbeszólás hátterét. Azon az augusztusi napon a honi légvédelmi parancsnok személyesen tisztelte meg látogatásával a Sziklaközpontot. De nem egyedül, hanem két serdülő leánykáját is magával vitte - hadd' hallják a leánykák azt, amit más leányka nem hallhatott az egész országban, tudniillik a légvédelmi vadászrepülők szolgálati beszélgetését a fedélzeti rádiókon. A „Sziklában” hangszóró bömbölte azt a menetközben kialakult szókinsű szöveget, amit mi váltottunk egymással célkeresés vagy légi harc közben. Különleges élmény lehetett karrösszékből végighallgatni. A lányok szókinséje - Kálmán „jóvöltából” - ugyancsak szépen kezdett gyarapodni, amikor a papa megelégedte a helyszíni közvetítést és belemordult az irányító mikrofonba, ahogyan az előbb idéztem...

A mély hang rejtélyének illetően megoldását egy futár mesélte el nekünk, aki szeptemberben jött le hozzánk a Lepságtól. Neki az Almádi-ban töltött nap más okból maradt bizonyára emlékezetes. Mivel igen fáradt volt, kért egy ágyat, hogy szundíthasson egy kicsikét. Kovács Paja hadnagy aznap Pestre ment, így a szobája, ágya üres volt. A futár levetkőzött ádámkosztümre, befeküdt Paja ágyába, fejére húzott egy lepedőt és már aludt is. Élt azonban akkoriban Almádi-ban egy igen harcias hölgy, kinek Kovács Pajával valami elszámolnivalója akadt. Mit sem tudott Paja távollétéről. Számláját rendezni akarván, „áttört” a fegyvertelen ügyeletesen, berontott Paja szobájába és bosszúért lihegve lerántotta a takarót az ott alvó futárról - akit Pajának hitt -, majd vészjósló kiáltást hallatott. Erre az ártatlan futár felébredt, és úgy ahogy volt, ruha nélkül megfutamodott. Megijedt a nő is, ő is menekült. Így futottak meg egymástól nem kis derűtséget keltve a szabadnaposok és az ügyelet tagjai között.

Ilyen és ehhez hasonló epizódok színesítették szezonvégi napjainkat. Szeptember elején még volt egy-két kellemes este a Pannóniában. Néhány művész jött le Almádiba, köztük volt Kazal László is, akinél „családi betegség” volt a rokonszenv a repülők iránt. Testvérbátyja, Kazal Tibor ugyanis repülőszázados volt, akkoriban megfigyelőtiszt. Kazal Lacit a pár nap alatt nagyon megszerettük. Akkoriban igen sokat ivott. Egyszer, miután a műsorát befejezte, az öltözőjébe vonult, hogy kissé felfrissítse magát. A frissítés annyira jól sikerült, hogy Kazal az üveggel a kezében elaludt. A pincérek keltették föl, mert a társaság hiányolta. Felkelt és levonult, de ing és nyakkendő nélkül. Csupán egy ki tudja honnan szerzett ezüstróka díszlett a felsőtestén. Így vonult végig az éttermen, méltóságteljesen, félméteres szipkából szívta a cigarettáját, miközben a zenekar tust húzott.

Egy napon meglátogatott bennünket Laci a BYC klubépületében. Minden megihatót megivott, pedig szép készleteink voltak. Végül italt keresve egy csatos üvegben megtalálta Paja tartalék üzemanyagát 125 köbcentis kis motorjához. Jó nagyot húzott abból is. Utána még évtizedekig élt az eset után.

Egy másik napon meg felkerekedett az egész művész társaság, elhatározták, hogy meglátogatnak minket a repülőtéren. A parancsnokság nem tiltotta, sőt kívánságversenynek tartotta megjelenésüket. Percek alatt elkészült egy tábori színpad oly módon, hogy az ágakkal álcázott tartalék benzinkészlet hordóira deszkák kerültek, a hordókat lombos ágak takarták. Sorra léptek fel a művészek, a Drótkefe kis erdeje még ilyen sikert nem látott. Ültünk a fűvön, élveztük a zenét, éneket. Kazal felülmúlta önmagát. Csak akkor merevedett le, amikor valaki megmondta neki, hogy több ezer liter benzin tetején bohóckodik. Kijelentette, hogy inkább repül, minthogy ezt csinálja tovább. Szaván fogtuk. Mivel az előkészületek közben elaludt, úgy tették be a Storchba alva. A levegőben ébredt és követelte, hogy azonnal szálljanak le vele.

Aztán valaki beindított egy 109-est és az önként jelentkező vendégek átmehettek a gép farka mögött teljes gáznál.

Legalább olyan jelenet volt, mint a Vidám Parkban az Elvárászlott kastélynál.

Szeptember közepe után Almádi elcsendesedett. A víz hideggé vált,

fűjtak az őszi szelek. Híre jött, hogy rövidesen itt hagyjuk Almádit, Veszprémbe költözünk.

A repülőtérrre sorra jöttek az új gépek, de már nem Győrből, mint eddig, hanem Bécslőhelyről. Olyan hírek jártak, hogy ezek az új G-14-esek olasz gyártású motorokkal vannak felszerelve. Ennek nem örülnők, mert megvolt a véleményünk az olasz gyártmányok minőségéről. Viszonylag sok baj is volt velük.

Elég sokat repültünk, gyakorlatban tartási céllal. Unatkozni már csak azért sem lehetett, mert az egyre romló harci helyzet bőven adott beszélgetésre okot. A román kiugrás és annak következményei előrevetítették a kétfrontos harc baljós előjeleit. Amikor hallottuk, hogyan garázdálkodnak az országban a román Messzerek, dühöngtünk, hogy nem kapunk bevetési parancsot. Adtunk volna nekik!

A napok egyre hidegebbek lettek. A szovjet hadsereg Magyarország területére lépett. A debreceni páncéloscsata után a Tiszántúl hamar elvesztett.

Kiss Laci, aki makói volt, egy szép napon átjött a Drótkefe barakkjába. Miközben lekezelt velem, így szólt: - Szevasz, ég a függöny otthon. - Aznap szerzett tudomást Makó elstéről. Attól kezdve, ha valamelyikünknek hasonló problémája akadt, csak közölte, hogy már náluk is ég a függöny. Nem lehetett ezt másképpen, csak így. Akasztófahumorrall. A mi nemzedékünk a trianoni béke revíziójának szellemében nőtt fel. Szilaj nacionalista nevelés sulykolta belénk: Előre az ezeréves határokig! És most még a trianoni határokról is vissza kell vonulni.

Veszprémbe a történelmi várnegyed Kisszeminárium nevű, egyemeletes épületét jelölték ki számunkra szállásul. Az épület ma is áll, a háború épségben hagyta. A Várkapun átmenve az út enyhén kanyarodik balra és elég erősen emelkedik. Itt találkoztunk egy novemberi délutánon Mindszenty József veszprémi püspökkel, teljes főpapi ornátusban. Egy csapat nyilas és gestapós rángatta a két karjánál fogva. Több papja ment mellette, vele együtt tartóztatták le őket.

A Kisszeminárium emeletén hét szoba volt, ebből négy a Vár utcájára nézett. Az egyikben laktam én Huszár Pufival. Szép, nagy sarokszoba volt. A legreprezentatívabb szoba Pajác volt. Otthonosan berendezte nagy zeneszokrénnyel, rengeteg lemezzel, egyik jobb volt, mint a másik. Az egész emeletnek egy WC-je volt, a folyosón. Mosdó nem létezett, így mindenki lavórban fürdött a szobájában, ami elég nagy pancsolással

járt. Lapos barátom százada, a Zongora, az úgynevezett Bécsi kanonok házába volt szállásolva. A Retek meg a Ferences templom mellett.

Lassan megszoktuk az új szállást. Ezekben a napokban jöttek bemutatkozni az új Messzer-tanfolyam végzősei. Majdnem kivétel nélkül [1944. augusztus 20-án avatták őket. Megismerkedtem és életre szóló barátságot kötöttem Pintér Gyula hadnaggyal, a kedves, jó és nagyszerűen repülő Öcsivel. Novembertől kezdve a legtöbb bevetésünkön együtt repültünk. Csak olyankor „hűtlenkedtünk”, amikor kórházban voltunk. Hol az egyikünk, hol a másikunk került oda. Soha, senki mellett nem éreztem magamat olyan biztonságban, mint Öcsivel géppárban. Egymás gondolatait is megismertük.

Ismerjük mind a mai napig.

Érdekes volt találkozásom Fekete Ottóval. Zászlós volt, amikor együtt bevonultunk a repülőalapi kiképzésre 1940 nyarán. Ő - szerencséjére - a legendás Nádi növendéke lett. Utaink Váton, a vadásziskolán váltak el. Én többedmagammal Kassára kerültem az akadémiára, ő pedig Takács Pajával együtt a Regvinél maradt mint oktató. Aztán jött egy „sturcolás” Búckerrel és a Búcker összetört. Hál' Istennek, Ottó nem. Am a példát statuáló megtorlás nem maradt el. Ottót meghurcolták, elvették tőle az Arany Sast, a tábori pilótajelvényt és leszerelték. Nagy sajnálkozással hallottuk balsorsát.

Október 9-én egy javított G-6-ost kellett a műhelyünkől Kenyeribe átrepülnöm. Szép nyugodtan, mélyrepülésben, élvezve a táj rohanását, átértem. Nyár óta nem jártam itt. Akkor teljesen kihalt volt minden, most viszont nyüzsgő élet fogadott. Rejtett gépek, gépkocsik, sátrak, katonák és sok kedves ismerős. Időm volt. A megbeszélés szerint egy idősebb őrmester jön utánam Búckerrel futárpilótaként, s a Búckerrel megyek majd vissza Veszprémbe.

Miközben az őrmestert vártam, ért a meglepetés. Fekete Ottó borult boldog mosollyal a nyakamba. Kiderült, hogy a civil életből hívták be egyenesen Kenyeribe, hadi szolgálatra, minden magyarázó szöveg és repülőorvosi vizsga nélkül. Nálunk aztán senki sem foglalkozott az egykori esetével. A legtöbben nem is tudtak róla. A századparancsnoka, Papp Tibor főhadnagy jól ismerte Ottót. Csak annyit mondott: - Ott egy Messzer, eredj el vele! - És Ottó elment. A Pumáknál senki nem firtatta, jár-e neki az Arany Sas, vagy sem. Ottó szépen újra fölvarrta. Végigharcolta a háborút, légi győzelmekkel. Ott volt velünk az utolsó napig, sőt

még hadifogságban is. (Velem üzentem meg haza az édesanyjának, hogy él.)

Megérkezett az őrmester. Indultunk haza. De szokásom szerint jobban szerettem, ha nálam van a knipli, ezért én ültem hátra, a vezetőülésbe. Így aztán én mentettem meg az életünket, amikor a majdnem földig ereszkedő ködben átvittem a Bakonyon a Bückert. Herend előtt az utolsó pillanatban sikerült elkerülni, hogy nekiütközzünk a hegynek és megtaláltam a vasútvonalat is.

Az ilyen kalandokkal nem lehetett feltűnést kelteni, elmondani is felesleges volt. Eltörpültek ezek a bevetések eseményei mellett.

A HIBA ÁRA: AZ ÉLET

1944. október

Október 10-én kaptam az első harcászati bevetési parancsot. Bejczy József - nekünk Dzsó - vitte az első rajt Csongrád térségébe szabad vadászatra. Ott most nagy harcok voltak a szovjet csapatok által kialakított hídfő körül. 5000 méter magasságban értük el Csongrád térségét. Ekkor láttam először életemben, milyen egy súlyos földi harc a levegőből, Magyarország földjén. Gyorsan meg kellett szokni, sajnos.

Fél órát töltöttünk a bevetési légtérben. Ellenséges gépet ebben a fél órában nem észleltünk, légvédelmi tüzet annál inkább. Ebből a szempontból is premiernek számított ez a bevetés. Bár többször is előfordult korábban, hogy a magyar légvédelem tévedésből tüzet nyitott ránk, ez mégis más volt.

A szovjet hídfő egyre tágult, bár tüzérségünk erősen lőtte. Motoros pontonokkal és rohamcsónakokkal keltek át, jól láthatóan építették az utászok a hadihidat. Mi nem kaptunk alacsony támadási feladatot. Az ilyesmit a zuhanóbombázók, a Stukák végezték, nem sok sikerrel. De mialatt mi a légtérben voltunk, Stukák se jöttek.

Magasságunkat állandóan változtatni kellett, mert a szovjet nehézlégvédelem kezdte elég jól belőni magát. Ekkor jelentette Pufi, hogy találatot kapott a gépe és rohamosan csökken az olajnyomás. Dzsó mondta Pufinak, hogy biztosítjuk a kényszerleszállását. 4-5000 méter között voltunk, így Pufinak sikerült siklásban elérnie a Szeged-Budapest közti főútvonalat. Nagy visszavonulás folyt rajta. Pufi nem messze az úttól tette hasra a gépét. Akkor hagytuk ott, amikor láttuk, hogy integet. Reméltük, hogy majd csak eljut valahogy Veszprémbe.

A második bevetés sem hozott légiharcot. Légtérbiztosítási feladatunk volt, ellenséges gépek nem jelentkeztek. Alacsony támadással fejeztük be a feladatot, nagy légvédelmi tűzben támadtuk a pontonhidat építő utászokat. Egyetlen rácsapást kockáztattunk meg mindössze, mert mindkét oldalról kaptuk az összpontosított tüzet. Négy gépünk nemigen aka-

dályozhatta meg a híd elkészítését, legfeljebb fél órát késleltettük. Az alacsonyítámadást fogadó pokoli légvédelmi tűz már nem volt olyan lélegzetelállítóan félelmetes, éppen azért, mert földközelségben repültünk a célra. Így elsősorban a könnyű és legkönnyebb légvédelmi eszközök (gyalogszági fegyverek) tüzet kaptuk, amelyeknek nem volt nyomjelzése. Amit az ember nem lát, attól nem fél! Szoktatásnak és gyakorlatnak mindenesetre megfelelt. Ilyen formában is átestünk a tűzkeresztségen.

Másnap a mi századunk nem kapott bevetési parancsot. A Zongora és a Retek század pilótái azonban járták a táncot Csongrád környékén.

Október 12-ei bevetésünk különlegesen emlékezetes számomra. Századunk két rajjal - nyolc géppel - adta az aznapi készenléti feladatot. Az 1. (századparancsnoki, „Villám”-) raj kötelékparancsnoka Bejczy, kísérője Boldizsár, géppárparancsnok Tobak, kísérője Murányi. A 2. raj parancsnoka Dániel, kísérője Domján, géppárparancsnok Bélaváry, kísérője Erdész. A délelőtti eseménytelenül telt el.

Ám ebéd után megmozdult a világ! A hangszórók sorra bömbölték: - Zongorának azonnal start! Feladat rejtjelezve! Idő 13 óra. Reteknek azonnal start! Drótkéfének készenléti feladat!

13 óra 15 perc. Már tudtuk, hogy a Retek is, a Zongora is alacsonyítámadásra megy, méghozzá meleg helyre. Csongrádhoz, ahol áll a bál a frissen létesített hídfő körül.

Mint utólag kiderült, kettős feladatuk volt: egyrészt a támadó német Stukákat kellett vadászok ellen biztosítani, és (csak másodlagosan) alacsonyítámadni. Elült a zaj. A két század, nyolc-nyolc gép, kelet-délkeleti irányban eltűnt.

Mi még vártunk. Feszültség. Szívtuk a cigarettát, már aki dohányzott. Nem sok szó esett. Ismertük egymást, százszor gyakoroltunk és megbeszéltünk mindent. Mégis premier elé néztünk, mert nyolcunkból hétnek ez lesz az első alacsonyítámadása. Egyedül Bejczy Dzsonának volt „éles” gyakorlata benne. Meg is vigasztalt minket pár keresetlen szóval: - Nem kell be... ni, fiúk! Richthofent is alacsonyítámadásnál lőtték le. - Felszabadult vigyorgás volt a válasz. (Manfred von Richthofen az első világháború legeredményesebb vadászpilótája volt.)

13 óra 30 perc. A hangszóróban elhalkul a „haláltangó”. Recsegés, majd: - Drótkéfének azonnal start, Kecskemét, 6000 méter, további parancs a levegőben! - Kezdődik a rutinmunka. Pillanatokon belül dübörögnek a gépek. A főszereplőm rácsap a deklire, felhördül a motor. Már

Kikapták a fékbakokat a fiúk. Dzsót figyelem, mikor pörög ki a helyéről Boldizsárral a nyomában.

Most! Balra tőlem Murányi Tibor, Topi pörög. Nem kíméljük a futókat jobbra betaposok, nagy gázfröccs, 180 fokos forduló helyben, Topi is ezt teszi, szerelőik integetnek. Utánunk Dániel raja. Szél alig van, startirány a Papod felé.

Három perce kaptuk a startparancsot, és már lökjük a gázt olyan szoros vonalban, négyesével, hogy a pápai Messerschmitt-átképző tanfolyam oktatói a fejüket fognák... Ha nem is vagyunk sokan, repülni azt megtanultunk. Póttankos gépeink, az olasz gyártmányú, W sorozatú G-14-esek elég lomhán fordulnak vissza délkeleti irányra. De hamar elérjük a 6000-et. Szívjuk az oxigént. Már látjuk Kecskemétet, 3-4 tizedes borultság, vagyis az égboltnak kb. 3-4 tizedrészét borítják felhők, gyenge szél, kissé párák a lég. Nagyon figyelünk.

Csongrád irányában füstfelhő. Még mindig szinte hihetetlen, hogy a háború már hazánk területén van. Nekünk már kétfrontos a háború. De ne politizáljunk, katonák vagyunk. - Erdő hívja Drótkefe 1-et! - Erdő, itt Drótkefe 1. Vettem, jelentkezem. - Drótkefe 1, itt az Erdő. Figyelje a szovjet csapatok mozgását Szeged térségében és jelentse bevetés után! Szegedtől délre hajtson végre fedélzeti fegyverekkel alacsony támadást utakon mozgó alakulatokra, majd térjen vissza 14. NHQ 65-re! Vége! - Dzsó nyugtázta a szöveget - a kód a repülőterünket jelentette: 14 Nándor, Helen, Quelle 65 - és féljobbra csűrve, Szegedre állt.

Felvettük a harci alakzatot. Elöl a Villámraj, mintegy 100 méter szélességben és 50 méter magassági lépcsőben. Dzsó jobbra van tőlem 9 órában. Plexijén szikrázik a nap. (Az irányt a repülőök gyakran úgy adják meg, mintha a megpillantott másik repülőgéphez a saját gépükhöz viszonyított helyzetét egy óraszám lap nagymutatója mutatná. A „9 óra” így nyugati - 270°-os - irányt jelent.) Dániel mögöttünk 100 méterrel és fölöttünk ugyanannyival. Nagyon jó érzés elöl lenni, de ez nem ment fel a légtérfigyelés alól. Nyomjuk. Sebesség 680-700 km. Ellenőrzöm a géppuskák és a gépágyú vezérlését. Még visszük a póttankokat. Az enyém most szépen tölt, jól látni jobboldalt az ellenőrző üvegsövön, bugyborékol a kék benzinpatak. Úgy látszik, Dzsó a végsőkéig tartani akarja a póttankot, hiszen anélkül csak 75-80 perc repülési időnk van. Messze vagyunk Veszprémtől. Úgy 220 km-re. Szeged fölött járunk. Mintha aludna a város, sehol egy ember, de szovjet egységeket se látunk.

Ebből a csöndből bármikor légvédelmi tűz lehet, de még nincs. Magasság 4000, ez nem jó, ebben a magasságban minden tűzfegyver hatásos. Ez a szovjet vadászgépek, a Jakok és Lavocskinok kedvelt magassága is. Kinézzük a szemünket, de nem látunk harci célt. Már a harmadik nagy kört húzzuk a város felett, amikor Dzsó megelégedi és parancsot ad a póttank dobására. Nagy megkönnyebbülés! Vége a lomhaságnak. Keményen nyomjuk a fűrészeket dél felé. Magyarkanizsa, Törökkanizsa, a fák koronájának magasságában szélvészkként száguldunk Nagy ívekben repülünk, a nap iránya a támpont, mutatja, hogy a Tiszától keletre vagyunk.

Figyeljük az utakat.

Zentától északra egy másodrendű úton végre tömött, gépesített oszlop. Nagy nyugalomban vonulnak, alig tartanak távkozt. Két méteren átsöprünk a fejük fölött, senki se lő, ahhoz már késő, Dzsó is jelezte: - Nem löni! - Tovább, mélyrepülésben, mintha nem vettük volna észre őket. Csak pár kilométerre - amikor már nem láthatnak - váltunk jobbra. Nagy négyszöget repülünk, Dzsó halál pontosan számította ki: a harmadik váltás után pontosan merőlegesen rohanunk az oszlop felé. Már messziről jól látni, amit az előző átrepülésnél is sejteni lehetett: gépvontatású tüzéség, 8-10 löveg, műhely- és löszerkocsikkal vegyesen. Magasság 2 méter, alattunk barna szántás, a raj kb. 200 méter szélességben rohan a jó 1000 méter hosszú oszlopra keresztben. A távolság 500-400-300, a célzókörben nagy sötét gépkocsi, tűz! Tűztenger. Látjuk egymás torkolattüzet és fényjelzőit. Hatalmas robbanás előtt, 100 méterre repül föl minden! Tizedmásodperc múlva átrepülök a füstfelhőn. Lőszerekocsi volt.

A második raj hatását egyelőre nem látjuk. Csak amikor jobbra felhűzünk, akkor tekinthető át az oszlop. Nincs mire másodszor rácsapni. A kis távkozók miatt a robbanó löszert elintézte a lövegeket is.

Gyors rendeződés. Mind a nyolcan megvagyunk, egyelőre nem rossz. Nyugati kurzust veszünk. Magasság 100 méter. Majdnem 3 óra. Hogyan telhetett el ennyi idő, ma sem értem. Igyekezni kell. Átszáguldunk Szabadka fölött, Pécsét bal kézre hagyjuk, irány észak-északnyugat. Fonyódnál érjük el a Balatont. Kigyullad a piros lámpa, kb. 10-15 percre van még benzin. Sima ügy. Túl sima, rossz az előérzetem.

A Balaton fölött megtörik a rádiócsend: - Légharc, támadják a repülőteret! Vigyázz! - Szentkirályszabadja, Veszprém. Dzsó rányomja a re-

pülőterre. A nap mögöttünk, se benzin, se lőszer! Murányi Topi és közém nyomjelzők vágódnak, Topit éles jobb fordulóban látom utoljára. Előtte a repülőtér, mint egy nagy aréna. Jobbra tőlem 10 méterre elzúg egy Mustang, akár egy gyorsvonat. Alattam a földön egy pilóta nélküli Messzer, nyitott deklivel „gyalogol”. Kié lehet? Mi van Dánielékkel?

Dzsót figyelem, közben finoman taposok a pedálokba, jobbra-balra, a gépem kígyóként tekereg. Ez a fogás be is jön, nem kapok találatot. Olyan alacsonyan repülünk, mint még soha az életben. Oszlopban vagyunk, elől Dzsó, utána Boldizsár, utánam senki. Már a Bakony fái fölött zúgunk Pápa felé, benzinünk utolsó literjeivel. Dzsó jól döntött, nem üldöznek, de hogy ezt az 50 kilométert meg tudjuk-e tenni, az kétséges. Továbbra is mélyrepülésben vagyunk, ilyenkor nem a legjobb egy leálló motor.

Szerencsénk volt. Pontosan dél felől érjük el a pápai repülőteret, felhúzzunk 300-ra. Látom, Dzsó futója már nyílik, Boldizsár is, én is nyitom a magamét, oszlopban szállunk le. Tekerem bal kézzel a fékszárny kerekét, köhög, majd elhallgat a motor. De még átsurranok a repülőtér szélén lenyűgözött He 111-esek fölött. Zörög a talajon a futóm, áll a légcavar, keresztben. Hagyom a gépet jól kifutni a hangárok felé, Dzsó és Boldizsár Laci a szervizbetonhoz álltak, 20 méterre tőlük állok meg. De nagy a csend. Rágyújtok egy összevissza görbült Leventére és körüljáróm a jó Messzert. Nincs rajta találat.

Néhány mondatban megbeszéljük a történeteket. Magyar gép és ejtőernyős egy se, gondolom, éppen házon kívül vannak, talán a Kárpátokban? Német bombázókkal van tele a repülőtér, legalább egy ezred. Heinkelek az olvadó óra vannak már „kamufálva”, sötétszürke alapon világosabb szürke pettyek díszítik őket. Az óránkra nézünk: mindjárt négy óra. Nemsokára lemegy a nap, jó lesz benzint szerezni. Tudtuk, mely repülőtereken lehet a nekünk szükséges B4 jelű, 86 oktános kék benzint vételezni, de itt hiába járjuk be a gondnokságot és az őrszárad-parancsnokságot, semmi! Jól nézünk ki. Nem marad más, mint a „sógorok”.

Boldizsárt a gépeknél hagyjuk, nehogy valami „kiépüljön” belőlük (ejtőernyők, térképek stb.) és Dzsóval a német parancsnokságra battyogunk. Cipzáras Messzer-csizmáinkban úgy nézhetünk ki, mint Zoro és Huru (de ezt akkor nem mertem Dzsó tudomására hozni).

Hanem amilyen kicsi volt, annál paprikavörösebben üvöltött Dzsó öt Perc múlva a német bombázók parancsnokával, „Bombergeschwader

Kommodore"-jával. A fölényeskedő alezredes lovagkeresztjét rázva a felindulástól, az asztalt verte és megesküdött, hogy egy csepp benzint sem ad! Egyrészt, mert tiszteletlenül betörtünk az irodájába, másrészt pedig azért, mert csak zöld C3 jelű benzinje van Jumo és BMW motorjaihoz, amivel mi: „Werden sofort nach dem Start abstürzen und kaputt gehen” - vagyis rögtön start után lezuhanunk és összetörjük magunkat.

Dzsó az íróasztalon áthajolva teli torokkal üvöltötte, hogy ő, mármint a német lesz a felelős, ha egy egész vadászszázad holnap parancsnok nélkül marad! Ez hatott. Kiadta a parancsot, hogy tankoljanak fel minket. De kijelentette, hogy a magasabb (100) oktánszámú benzin miatt mindhárman meghalunk, és ő ezt nem akarja látni, ezért azonnal a szállására megy.

Derűs vigyorgással és egy benzinkutató jeggyel loholtunk a gépekhez. Már fél öt volt. Kértük a német benzineseket, hogy két kocsiból kezdjenek tankolni, hogy még világosban érhesünk Veszprémbe. A veszprémi repülőtérnek ugyanis ekkor még semmilyen felszerelése nem volt az éjszakai leszálláshoz. A németek hajthatatlanok voltak. Ők csak egy kocsit használnak, az van szolgálatban, két kocsira nincs parancs, és egyéb német kifogások.

Gyorsan kellett dönteni. Azé a veszély, aki későbbben indul, mert esetleg már töksötét lesz Veszprémbe, amikor le kell szállnia. A nap már lebukott a láthatárt borító felhőrétegbe, nem lehetett érzékelni, hogy tulajdonképpen hány perc múlva lesz sötét. Dzsó Boldizsárt akarta elsőnek tankoltatni, mert rangban ő volt a legfiatalabb, de Boldival mindketten kértük, hogy ő menjen elsőnek. Csak neki van felesége, méghozzá Veszprémbe, miért aggódikjon oktanul? Minket csak a vacsora vár. meg 1 liter somlai nedű az ágy alatt. A tankkocsi elkezdte tankolni Dzsó W-021 számú gépét. (Dzsó nyerő számnak hívta. November 2-áig az is volt.) A tank megtelt, a gépet bekurblyztuk. Dzsó elstartolt. A teljes sötétig volt még biztos fél óra. Így aztán Boldi gépe csak fél tankolást, 200 litert kapott, és ő is elment. (Ez volt az a paraszthajszál, amin ő még becsúszott a már majdnem sötét veszprémi repülőtérre. De ez csak utólag derült ki.)

Elkezdtek tankolni a gépemet, döntenem kellett, megyek vagy maradok. Ép eszemmel tudnom kellett, hogy már nem érhetek el úgy Veszprémbe, hogy a leszállómezőt egyáltalában megtaláljam. Mégis mennem kellett. Csak nem maradok szégyenszemre egyedül Pápán? Mai szem-

mel talán nevetséges, de végül is az döntötte el bennem a kérdést, hogy nagyon éhes vagyok, Veszprémbe vár a vacsora. Meg az is, hogy meg kell tudnom, mi van a többiekkel? Hogy úszták meg a Mustang-támadást leszállás közben? Ilyen gondolatok keringtek a fejemben, miközben beültem és bekötöttem magam. Meredten néztem az égő piros lámpát. Amikor a tankot töltik, a lámpa akkor alszik el, amikor 10 percre való benzin már beömlött. Most! Kialudt a lámpa. - Los! - kiáltottam a németeknek. - Genug! - Megértették. Villámgyorsan kurblyzták be a motort és dobták majdnem a fejemhez a kurblyt. A motor egyből indult. A szétugró németek közt elkezdtem déli irányban a felszállást. Idő: 17 óra 15 perc. A Heinkeleket, amelyeket leszállásomkor olyan jól láttam, hiszen majdnem súroltam őket, most, a gázadás pillanatában már nem lehetett látni. Beleolvadtak az alkonyatba. Csak akkor vettem észre őket, amikor a futót behúzva dübörögtem fölöttük.

Irány Veszprém! Bizony, visszanézve már a pápai repülőteret sem láttam. Tartottam az irányt és figyeltem az órát. Nagyon gyengén még láttam a horizontot.

Sose vettünk részt a 109-cel éjjeli repülési gyakorlaton. Kifejezetten nappali vadászok voltunk, csak erre a feladatra képeztek ki bennünket ezzel a típussal. Alig értem 1000 méter magasra, újra kigyulladt a piros lámpám. Takarékoskodni kell a benzinnel. Rendkívüli feszültség volt bennem, most ébredtem rá, hogy tulajdonképpen mire is vállalkoztam. Esztelenség! Mit képzeltem? Hogy majd megáll a pályáján a nap, mert a mama kedvence le akar szállni? Esetleg fehér ruhás szüzek fogják tárcsával irányítani? Vagy mi? De azért a nagy önmardosás hál' istennek pánikot nem okozott. Szépen bekapcsoltam az ismertetőjel-adót, nehogy a légvédelem csellengő angol aknarakónak nézzon. Legalább egyszer kipróbálom ezt a híres készüléket. Az irányfényeket azért - biztos, ami biztos - nem kapcsoltam be. Miért adjak pontos célt valamelyik tűzérruhaba öltözött strébernek?

Figyeltem a horizontot. Tudtam, hogy a Balatont holdfény nélkül is meglátom. Pontosan alattam volt a fűzfői öböl. A légvédelem hallgatott. Veszprémnek se híre, se hamva. Fűzfő fölött 180 fokok forduló. Most alattam kell lenni a városnak, mondtam magamban. Olyan sötét volt, hogyha nem gyűjtanak rá a városban itt is, ott is emberek, nem veszem észre Veszprémet. De rágyújtottak. Az apró kis sziporkázások győztek meg, hogy a város fölött vagyok, 1500 méter magasan.

Elkezdtem nagy ívben fordulózni, és lassan emelkedtem. Legfeljebb 3 percre lehetett benzinem. A repülőtér sehol. Körös-körül töksötét, már a Balatont se látom. Mivel forogtam, azt se tudtam, merre van észak. Készültem a kiugráshoz. Lelki szemeim előtt megjelentem, amint a Bakony ember nem járta sűrűjében lógok az ejtőernyőn törött lábbal, vacsora nélkül. Nem volt derűs a hangulatom.

Ekkor, mint ahogy a fuldoklónak a vízbe berepülő mentőöv, úgy szaladt be a látómezőmbé féljobbra, alulról felfelé egy fehér csillag, majd rögtön utána egy másik! Mint a villám, kaptam le a gázt és félorsóval csaptam a fény felé, csak hogy el ne veszítsem az irányt. És a csillagok repültek az égre, egyre több és több. Csak néztem őket kiguvadt szemekkel. Egyre homályosabban láttam. Nem szégyeltem: megtelt a szemem könnyel. Először és utoljára sírtam repülőgépből.

Kirajzolódott előttem a repülőtér körvonala, pontosan éreztem a leszállás irányát a Papod felé. Nagy csúszófordulóval dőltem rá az irányra. Kezdtem visszafogni a gépet, nehogy hosszúra jöjjek, mert egy impasszt, vagyis megismételt leszállást már sem világító pisztollyal, sem benzinnel nem bírtunk volna. Egyesélyes volt a játék. Mindent úgy csináltam, akár egy precíz számítógép. Óriási erőt éreztem. Harsány, fals hangon énekeltem a repülőindulót. Erőt adott a tudat, hogy az a kis csapat bajtárs, a Pumák, épségben akarnak látni.

Megtették, amit az adott körülmények között csak meg lehetett tenni. Hihetetlen gyorsasággal, két gépkocsival vitte körül Tóth Lajos, vagyis Drumi és Debrődy Gyurka azt a 10-15 embert - sose tudtam meg, kik voltak -, akik a repülőtér szélén, egyenlő távolságokra ugráltak ki a meg sem álló kocsiból azzal az utasítással, hogy szakadatlanul lőjék felfelé a rakétákat, amíg csak tart belőlük.

Körülbelül 100 méter magasan húzattam be Jutas fölé, és most már pontosan éreztem, hol vagyok. Csak a felvétel pillanata volt kényes. A fékszárny már teljesen kinn volt, éreztem, hogy itt a föld. Ez nem Búcker. itt nem lehet pumpálva keresni a földet! És ekkor jött a szerencse. Egy visszahulló rakéta jobbra előttem puffant a földön, 1-2 másodpercen át szikraözönnel terítve be a repülőtér talaját. Ez elég volt hozzá, hogy a felvételt pontosan csináljam. Apró, könnyed ugrással értem el a földet. A Papod kontúrja az éggel finoman meghúzott vonalat adott, elég lett az irányításhoz a földön. De már nem tudtam begurulni. Leállt a sróf keresztben, ma már másodszor.

Percek alatt 30-40 bajtárs tolt a gépemet a boksok felé. Mindenki boldog volt, én persze a legboldogabb. Drumi, szokott módján csak annyit mondott: - Gratulálok. A Messzer éjszaka nem a legkezeesebb. - Több szó nem esett erről. Megértettem, hogy ami történt, az a legtermészetesebb.

Ilyen volt az ezred szelleme.

A szomorú epilógust két bajtársunk elvesztése jelentette. A repülőtéren leszállás közben vívott kilátástalan légiharcban repülő hősi halált halt a második rajunkból Bélaváry Pál hadnagy. A kedves, kisfiús arcú Spulnit mindannyian gyászoltuk. A Retek Balogh Károly főhadnagyt veszttette el. Erdész Károly, a Slajmi hasra szállt, nem messze a repülőtérről. Dániel Laci, Murányi Topi és Domján Paja a legnagyobb alacsony támadás közben szálltak le, de megúszták sérülés és a gépük elvesztése nélkül. Két Mustang is otthagya a fogát. Az egyiket Málík Józika lőtte le, a másik Lőrincz Mátyás őrmester utolsó légi győzelme volt.

A következő napokban jó néhány bevetésen voltam, csak éppen légi harcra nem került sor. Nem azért, mert kerültük a találkozást. Egyszerűen nem tudtuk megtalálni a Jakokat és a Lavocskinokat. A tordai harcok, a debreceni csata, a sikeres tiszai átkelések következtében a német és magyar csapatok általános visszavonulásra és arcvonal-rövidítésekre kényszerültek. A szovjet csapatok, majdhogya „menetben” törtek előre. Ennek következménye volt, hogy hadvezetésünk sok esetben az első vonalak helyzetét sem ismerte pontosan. Tőlünk, illetve a vadászfelderítéstől várta a pontos adatokat. Csakhogya a mi felderítési munkánkat semmilyen felszerelés, fényképező-berendezés nem segítette. Kizárólag a szemünkre hagyatkozhattunk. Így aztán a jelentéseink, az általunk szolgáltatott adatok legjobb esetben is kétes értékűeknek számítottak. Jobb azonban nem volt.

Nagyon jól tudtuk, hogy rövidesen nagy számbeli fölényben lévő vadászegységekkel fogunk találkozni. Jelenleg kissé könnyebb életünket arra használtuk fel, hogy sokat repültünk az új „fiókakkal”, az 1944. augusztus 20-án avatott hadnagyokkal. Szoktattuk őket a gépies rajrepülésre. Ez volt egész vadászharcazatunk alapja. Reflexszerű pontossággal kellett a négyes „Schwarm”-ot repülni, csak így összpontosíthattunk a légtérfigyelésre, biztosításra, ami az életet jelenthette. Így aztán a rajrepülést igen sokat gyakoroltuk.

Életünk talán legmegdöbbentőbb napja 1944. október 15-e volt. Úgy kezdődött, mint a többi őszi nap. Esőre hajló idő, teljes borultság. Légi-veszélyjelzés, a felhők felett átvonuló amerikai kötelékek hangját hallani is. Az egyik német híradó katona az öklét rázza az ég felé és ilyesmit ordít (persze németül): - Disznó kutyák! Megálljatok csak, majd a Führer! Majd az ad nektek új fegyvereket! - Ilyenkor nehéz volt a vigyorgásunkat visszatartani. (A háború után olvastam, hogy 1940 végén Molotov Berlinben tett „munkalátogatást” Ribbentropnál, amikor angol bombázók berepülése miatt légiriadót rendeltek el. A külügyminisztérium 15 méteres vasbetonnal védett luxus óvóhelyén Ribbentrop megnyitotta az ülést. Bejelentette, hogy Angliát tönkrevérték, és most az új európai helyzetet fogják megtárgyalni.

Erre megszólalt Molotov: - Jó, de akkor kik bombázzák Berlint, és egyáltalán, miért vagyunk bunkerben? - Így volt ez 1944 végén nálunk is, csak Molotov politikus volt, mi meg katonák. Lényeges különbség.)

Nem sokkal dél előtt hangzott el a kormányzó hadparancs. A nagy hangszórókon a pesti rádió adása szólt. Megszakították, és elkezdtek beolvasni a szöveget. Megdermedve kezdtük figyelni, mit is mond a rádió. A szöveg érthetetlen volt számunkra. Mi egyet tudtunk: mindenkinek van parancsnoka, a szükséges parancsokat meg kell, meg is fogjuk kapni. Ahogy az egész eddigi katonaéletünkben mindig is történt.

A német ezred katonái zavartalanul közlekedtek a repülőtérre. Mint ha semmiről se tudnának. Ezek ellen kellene most fordulni? Mivel? A 9 mm-es pisztolyunkkal?

Kommentárok nem hangzottak el, de Dzsó - mit se bízva a telefonokra - fogott engem és Makra Palit, beültünk a Wandererbe és irány az ezredparancsnokság. Mintha összebeszéltek volna, az összes egységparancsnok ugyanezt tette. Ott várakoztunk a parancsnokság előtt, a lépcsőfeljáratnál, míg az osztály- és századparancsnokok felmentek az Öreg Pumához.

Találkoztam néhány rég nem látott ismerős bajtárssal, de a pillanat nem volt alkalmas akadémiai emlékek visszaidézésére, sokkal komorabb hangulat volt annál. Mi történhet most az országban, elsősorban Budapesten? Szálasi a mi ezredünknel közutálatnak örvendett. A kormányzóban viszont feltétlenül bízunk, országgyarapító bölcsességében nem kételkedtünk. Nem értettünk semmit. Mi történt? És miért éppen

ma? Mi történik, amiről nem tudunk? Ilyen és hasonló gondolatok háborgtak bennem.

Mi mélyen elítéltük a románokat azért, hogy átálltak. Árulóknak tartottuk őket, mert akkor fordultak szembe a németekkel, amikor azoknak már reménytelen volt a helyzetük. Most mi is ilyenek leszünk? Hogy kell ehhez hozzáfogni? Erre nem voltunk kiképezve. Azt már jól láttuk, hogy a vesztes oldalon állunk. De erről mi nem tehattunk, sem akkor, sem később. Mi úgy éreztük, az adott helyzetben az a becsületes, amit mi csinálunk.

Nem telt el két óra, megjött a parancs a magyar parancsnokságoktól, hogy a harcot tovább kell folytatni, mintha semmi nem történt volna. Ment mindenki a helyére, de a hangulat továbbra is nyomott volt.

A nyilas hatalomátvétel következményei a mi életünket nem sokban érintették. Az első napokban a veszprémi nyilasvezérek valamiféle politikai ellenőrzést akartak gyakorolni ezredünk felett, amit Heppes őrnagy a legerélyesebben utasított vissza.

Az előírt eskü a hangárokból zajlott le. Nem vettük komolyan, nem mondtuk az eskü szövegét. Ez azonban a lényegen semmit sem változtatott. Papíron az ezred felesküdt Széllásira. Ez az igazság, bár már akkor sem voltunk rá büszkék. Az előírt karlendítéses köszönést - bár a parancsot felolvasták - a mindennapi érintkezésben nem tartottuk be, mint ahogy az este 21 órától érvényes kijárási tilalmat se vettük komolyan. A mi katonáinkkal a nyilas suhancok nem mertek ujjat húzni.

Még Pestre sem mehettem. Teljes együtt-tartás és szabadságolási zárlat volt. Mivel menyasszony-jelöltem, Erika, anyjával és öccsével október végétől Balatonakarattyára került, őket eléggé gyakran látogathattam, reggel és este is. A reggeli látogatások Messerschmitt-tel történtek, hiszen mindig volt berepülés vagy gyakorló repülés. És Veszprémből Akarattya igazán nem távolság. Így hát reggelente ébresztőt tartottam Akarattyán. Apósom rohant ki a házból először, és biztos, ami biztos, lehasalt az árokban. Erika nagyon élvezte az „alacsony támadásokat”. (Még egyikünk sem sejtette, milyen jó előkészítése ez a későbbi, ostrom alatti megpróbáltatásoknak.) Nemegyszer magammal vittem a rajt is, alacsony schwarm-repülést gyakorolni. Persze, Akarattya is útba esett. (Egy alkalommal még légiriadó is volt miattunk.)

A fiúk annyira koncentráltak a repülésre, hogy utána nem is tudták, merre jártunk, nem látták az integető embereket. Később persze minden-

ki megtanulta, hogy mindent lásson, vagy - meghalt. Más alternatíva nem volt.

Esti akarattjai látogatásaim közlekedési eszköze Kovács Paja kis Adler motorkerékpárja volt, jó szerkezet, csak a gumijai koptak tükörsimára. Veszélyesebb volt vele közlekedni, mint vadászgéppel.

A nyilas hatalomátvétel után majdnem két hétig nem voltak bevetések. November 2-án aztán szomorú esemény történt századunkban.

Az én századomnak, rádióhívó fedőnevén a Drótkefének, hivatalosan a 101/3. vadászszázadnak a parancsnoka, mint már említettem, Bejczy József százados volt, akit egymást közt Dzsónak hívtunk. Alacsony termetű, fekete férfi, kissé hajlott, keskeny orral és villogó szemekkel. Csupaszív embernek ismertem meg, aki nagyon szerette az életet és az embereket. Feleségével, Líviával külön szobájuk volt a veszprémi Várban, a mi szállásunkkal szemközti épületben. Gyermeük - Dzsó nem titkolt bánatára - nem volt.

Szeretett kártyázni. Harmincperces készültség esetén, ha nem voltunk a bevetések előtti feszült hangulatban, nem egyszer invitált a szobájába egy-egy partira. Rendszeresen vesztettem, ami nem jelentett semmit. A pénzre mint fizetőeszközre igen kevésbé volt szükségünk. Dzsó portréjához hozzátartozik az is, hogy kitűnő dzsesszzongorista volt, ezt a tudományát számos esetben bizonyította az Almádi Pannónia étteremben. Kicsit őrült volt ő is, mint a legtöbben az akkori vadászpilóták közül. Egy pillanat alatt fel tudta magát paprikázni. Egyszer egy nagy kanyarban kis híján összeütközött a Wandererünk egy szembejövő Rába-Botonddal, amely áttért a mi forgalmi sávunkba. A mi sofőrünk csak a járdára hajtván tudta a frontális ütközést elkerülni. Mi voltunk vétlenek, mégis a Botondból ugrott ki egy árpádsávos karszalaggal „díszített” tűzérőhadnagy. Talán Dzsó nem éppen herkulesi termetét látva, magas lóról kezdte a „legjobb védekezés a támadás”-t. Dzsó paprikavörösen ordított neki vissza, mire a nyilas a pisztolytáskáját kezdte kaparászni. Erre már én is a cselekvés mezejére léptem. Hátranyúltam a hátsó ülésre, ahol egy géppisztoly hevert, megmarkoltam, kiléptem a kocsiból, ráismételtem és Dzsótól jobbra tüzelőállást foglaltam el. Az arrogáns alak sietve porolt el a Botonddal. - Jókor a „gorillája” van ennek a kis embernek - gondolhatta.

Az a bizonyos november 2-ai nap a szokásos módon kezdődött. Regeli, majd 30, később 15 perces készültség. Az idő borongós, esőre haj-

ló, a borultság 10/10, vagyis az eget teljesen ellepték a felhők, szél alig volt érezhető.

Aztán megkaptuk a bevetési parancsot: erőszakos felderítés Szolnok és Cegléd között, megállapítva a szovjet élek helyzetét, lehetőleg az összetételüket is, a páncélos erőket és a mozgásuk irányát. Dzsó a saját raját indította futásban a starthelyre, az ő kísérője Boldizsár szakaszvezető, az enyém Huszár zászlós. Rajunk a gyorsaságáról kapta a becenevét: Villámraj (németül: Blitzschwarm). Ahogy ügettem azon a bizonyos 80 méter távolságon, úgy szedtem magamra a holmijaimat. Mire a startra értem, már komplett volt minden. Térkép, haubé, kariránytű, dög-cédula (más iratot nem vihettünk magunkkal), pisztoly és egy nyeles kézigránát.

Pest felé indultunk, föl húzva egészen a „plafonig”, a felhőrétegit, amely 1800–2000 méter között vastagodott a fejünk fölött. „Nem szeretem” magasság volt ez. Sziluettünk tökéletesen kirajzolódott a szürke felhőalap kontrasztos hátterén. Kitűnő célpontot mutatott az ellenség légvédelmének. Sőt a sajátunkénak is.

A Csepel-szigetet elérve jobbra tértünk Szolnok irányába és széles „raj-vonal”-alakzatban kezdtük a terepet figyelni. Ceglédig még láttunk gyér, nyugati irányú forgalmat az utakon, de a város után úgy látszott, megszűnt. Sehol semmi mozgás. Még az első vonalakat jelző, jellemző tüzek sem, mintha nem élnének ott lent emberek. Kissé balra tolódtunk, alattunk Újszász. Nem beszélünk. Úgy szól a parancs, hogy általában rádiótílalom van, csak akkor beszélünk, ha rendkívüli ok van rá, azaz, ha ellenséges gépek tűnnének fel.

Zagyvarékas, majd Szolnok. A város kihaltan látszik. A parancs szerint visszafordulunk. Lassan süllyedünk, magasság 1600 m. Még semmi érdekes. Jobb kézre, előttünk Abony és alattunk, ...alattunk őszi tarlók, de valami nagyon furcsa van a tarlón. Párhuzamos sötét nyomok, de rengeteg sok. Gépeink táncolni kezdenek, Dzsó gázt ad és egyes varióval süllyedünk (másodpercenként egy méter merülést mutat a variométer). Még nem látom a harcokcsikat. De tudjuk, hogy nagyban gyülekeznek alattunk.

És ekkor Dzsó, az öreg róka elköveti a hibát. Az életébe kerül. 180 fokos fordulót csinál és egyre jobban nyomja a gépét. Persze mi is.

Most bezzeg már okos vagyok, sőt pár perccel az események után is okos voltam már. Azt hitték ugyanis a szovjetek, hogy nem fedeztük fel

őket és ezért nem lőttek. De a hirtelen visszafordulás elárult bennünket. Nem lehetett tovább vitás számukra, hogy felfedezték őket. Amikor 1500 méter magasról végre megláttuk a nyomok végein a nagyon jól álcázott T-34-eseket, mintegy karmesteri beütésre elszabadult a pokol! Ezer nyomjelző indult el felénk. A borús időben még jobban láthatók voltak a fényjelző lövedékek, mintha sült volna a nap. Ez még fokozta a lélektani hatást. Sem korábban, sem később nem volt szerencsém ilyen mértékben összpontosított légvédelmi tüzet „élvezni”. Minden gránát pontosan felém jött, csak az utolsó pillanatban hajlott el. Sárga tűztenger árasztott el minket. Másodpercek telhettek el, még reagálni sem volt időnk, amikor a tőlem 30 méterre, balra repülő Dzsó gépe nagy villanással telitalálatot kapott. A póttankjainkat sem tudtuk még mindannyian ledobni, Dzsó legalábbis nem. Úgy láttam, hogy éppen a póttankot érte a találat. Ekkor már mind dobtuk a póttankot. Látnom kellett, hogy Dzsó gépe gyengén ég, de szerkezetileg láthatóan épnek tűnt. Élesen fordult a föld felé. Fejre állítottuk a gépeinket és a föld felé zuhanva igyekeztünk minél közelebb kerülni a gépágyúkhöz, ezzel a kétségbeesett manőverrel is nehezíteni a pontos célzást. Boldizsár egészen szűken követte Dzsó gépét a földig.

Szalmával álcázott harckocsik között önjáró, többcsövű légvédelmi páncélcocsik. Már szinte beléjük ütközöm, amikor nyomni kezdem a lőbillentyűt és lövök, míg csak tart a lőszeremből. Boldizsárt elvesztettem a szemem elől. Pufi tőlem jobbra. Elfogytak a páncélosok, lassan, földközelsben visszafordulunk, majd észak felé kitérve emelkedünk, kivonva magunkat a páncélos gyülekezés csapatlégvédelmének tűzkörletéből. Boldizsár nem jelentkezik a rádión, így ketten Pufival Nagykáta körül balra húzunk és felvesszük a veszprémi kurzust.

Utoljára azt láttam, hogy Dzsó gépe kb. 30 fokos szögben ért földet. Nem robbant és nem is gyulladt ki. Valami fehér folt volt látható a gépnél, mintha az ejtőernyő selyme bomlott volna ki egy kissé. Nem maradhatott életben, túl nagy erővel csapódott be - véltem. De meglátjuk, mit mond Boldizsár. Reméltem, hogy neki csak a rádiója hibás. Fáradtan fütött alattunk a táj. Összeszorult szívvel gondoltam át az elmúlt perceket. Mi lehet Dzsóval? Semmi körülmények között sem maradhatott életben.

Persze, csodák vannak, de ritkán.

Nem sokkal a repülőtér előtt futottunk össze Boldizsár Lacival. Úgy

szálltunk le, mint a megvert kutyák. Olyasfajta érzésem volt, mint augusztus hetedikén, Molnár Laci halálakor. Boldizsár akkor is velem volt.

Ki mondja meg Líviának, hogy a férje elesett? Ki más, mint én. Lívia minden este az ablakban várta a Wanderert, és benne a férjét. Nem tudtam fölnézni a rézsút szemben levő ablakra, ahol Lívia könyökölt, tolvajként osontam be a Kisszeminárium ajtaján. Átöltöztem. Közben besötétedett. Kiléptem a házból, átvágtam a túlsó oldalra. Felmentem az első emeletre. Lívia az első kopogásra ajtót nyitott, kisírt szemmel: - Dzsó? Meghalt? Ugye meghalt? - Igen, Lívia. Repülő hősi halált halt.

Fél órát tartózkodtam a lakásban, de szó nem esett. Nem áltattam hiú reménnyel. Repülőfeleség volt. Tudta, mi várhat ránk. Most bekövetkezett. Csak zokogott, majdnem hangtalanul. Másnap elutazott. (A háború után többen nyomoztak Abony térségében Dzsó után. De nem sikerült nyomot vagy tanút találni.)

November 3-án reggel már nem voltunk gazdátlanok. A parancsnokság gyorsan intézkedett. Debrődy Gyurka felgyógyult könnyű nyári sebesüléséből. A szomorú eset eldöntötte a beosztását: átvette a 101/3. vadászszázad parancsnokságát. Én maradtam első tiszt. Szomorúságunkat enyhítette a tudat, hogy az egyik legkiválóbb magyar vadászrepülő került a század élére. Ha jól emlékszem, 23-24 igazolt légigyőzelme volt akkoriban Gyurkának. Emberileg is nagyon szerettük a csupa szív Mandulát. Katonaként is megőrizte magában a cserkészideált. Minden repülőnek valóban példaképe lehetett. Nem beszélt sokat, de magvasan. Így mondta el korábbi frontélményeinek leszűrt harci tapasztalatait is. Sokat tanultunk tőle. Tisztességet, megbecsülést jelentett, ha valaki Debcsi (ez volt a másik beceneve) „zászlaja” mögött repülhetett. Megfontolt, lassúnak tűnő természete a repülőgépből átalakult. Hasonlatossá vált a prédájára leső, lecsapni kész saséhoz. Kitűnően látott a légtérben és azonnal reagált. Vele tanultuk meg, hogy ha megpillantjuk az ellenséget, nyomban reagálni kell: vagy azonnal támadni, vagy azonnal eltűnni és jobb pozíciót keresni. Gyurka tudott ravasz lenni, akár a róka. És bátor is, mint az oroszlán.

Engem megtisztelt azzal, hogy parancsnoki rajának géppár-parancsnoka lehettem, úgy, ahogy eddig Dzsóval voltam. A sokkhatás megszűnt. November negyedikén délelőtt, délután gyakorló repüléseket hajtottunk végre. Így következett el vasárnap, november ötödike.

ELMARAD AZ EBÉD

1944. november 5.

Az utolsó, igazán nagyszabású bevetés négymotoros kötélékek ellen olyan emlék, amely annyi év után sem fakult meg.

Az osztály akkoriban sok mindenen túl volt már. Folyt az átszervezés, a századból ezred lett. A Pumák nyara - úgy emlegettük: az „amerikai szezon” - véget ért.

Vasárnap. Ébresztő ötkor. Az autóbusz 5.30-kor indul a repülőtérre. 6 órakor reggeli a hajózőtkezdén. Senki nem gondol bevetésre, bár az idő teljesen derült. Nyáron ilyenkor bezzeg szólt már a „haláltangó”, elhangzott a készültségzigorítás parancsa. Most pedig már 8 óra, és az osztály még mindig csak 30 perces készültséget tart. (A készültségi fokokat már nem az erdőben elhelyezett hangszórók továbbították csupán, hanem vezetékes tábori távbeszélőrendszeren is megkapták a századok.) Novemberhez képest ragyogó, meleg az idő. A csaknem felhőtlen, valószínűtlenül kék eget csak 10 óra után kezdik alacsony szintű kis gomolyfelhők, kumuluszok szegélyezni. A rádióból megtudjuk, hogy erős amerikai kötelék van - bécsi iránnyal - rárepülésben. A Drótkefe hajózábarakkjában halk zsongás. Időnként Botta Feri szakaszvezető - a század „mindenese”, kitűnő portréfestő - mint ügyeletes századírnok felolvassa a légvédelem hírsziszterének helyzetközléseit.

11 óra. Az amerikai kötelék már közel van Bécshez. Mustangokról nem szól a tájékoztatás. Van, aki úgy tesz, mintha aludna, van, aki felal járkal, Domján Paja, Erdész Slajmi kártyáznak, Boldizsár kibicel. Dániel Laci a bokszkodnál beszélget Szomorú László hangármesterrel és két rádióssal.

A hangulat - ha nem is nevezhető nyomottnak - magán hordozza az elmúlt napok szomorú eseményeinek jegyeit. Huszár Pufi mély hangja nem hallható, bár máskor mindenre van „szövege”. Néhányan beszélgetünk. A fő téma az előttünk álló feladat, a légi harc a szovjet gépekkel. Mandulát hallgatjuk, tapasztalatairól.

A század október 26-án kapott újonc vadászpilótái is itt vannak. Az elesettek ágyait kapták. Pintér Öcsi, Frankó Bandi, Orosz Attila, Szőcs Lajos és Gáspárfalvi Jocó hadnagyok „betörése” most van folyamatban. Készültségi szolgálatot még nem adnak. Kapnak viszont tőlünk, „öregektől”, csodálatos jótanácsokat. „Csak az első öt bevetést nehéz megérni, utána az utolsót már könnyű”, és ehhez hasonlíthat.

Éhesek vagyunk. Az ember, különösen ha fiatal és egészséges, hamar megéhezik. 11 óra 30 perc. Rövidesen megy az egész század együtt ebédelni. A vasárnapi ebéd: tyúkleves Esterházy-módra, rántott szelet, diós torta lesz. Kovács Paja szomorúan néz maga elé. Sárgaságban szenved (emiat készülséget sem ad), csak sós vízben főtt krumplit ehet.

11 óra 45 perc. A körlet elé áll a terrorkocsi. Debrődy Gyurka épp elkiáltja magát: - Ebéd! Gépkocsira! - amikor éles hang kiált be a hajózószobába: - Pumának 12.05-től startkészültség!

Ez volt a bomba, de ez ám! Több mint két hónapja nem volt igazi amerikai bevetés. Ám ezt akkor egyikünk sem latolgatta. Megindult a gépezet, egy összehangolt cselekvésláncolat, amely azt célozta, hogy a közbeeső 15 perces készülség fokozásának kihagyásával, a század rekordidő alatt elérje a „startkészülség” állapotát. A Drótkefe körülbelül 5 perc alatt érte el. Az aznapi készülséget adó pilóták dolga volt a legegyszerűbb: az ebédre számítva ugyanis az összes Drótkefés együtt volt a hajózóbarakokban. A parancs vételekor teljes hajózóöltözetben ki kellett rohannunk a Drótkefe erdőszéli, felállítási vonalára. Közben öltöttük magunkra a holmijainkat. Mire a 100 méteres terepfutás véget ért, rajtunk volt a „harci jelmez”.

A gépek hajnal óta starton álltak, a motorpróbákat is elvégezték már hajnalban. Mire a pilóták kiértek, addigra a szerelők, fegyveresek, rádiósok az utolsó ellenőrzéseket tartották. Pilóták a gépek előtt, szerelők a gépek szárnyán, indító „kurblik” a helyükre dugva, Botta szakaszvezető a tábori telefontól. Egyszerre nagy-nagy csend lett. A század elérte a startkészülség fokozatát.

Szemben, a Reteknél és balra rézsút elöl, a Zongoránál ugyanez a helyzet. A beszéd kevés, idő sincs rá. Pontban 12 órakor telefonberregés, zöld rakéta repül meredeken az égnek, azonnal start! Startkészülségből, vagyis az utolsó készülségi fok, az ülőkészülség kihagyásával.

A csend és a nagy belső feszültség megpattan, mint a hibás kirakatüveg. A pilóták, akár a villám, ugranak az ülésekbe, a főszerelők az ülő-

ernyő hát- és vállhevedereit segítik a Pumákra. A névtelen, hű földi bajtársak szélesebben dolgoznak. Gyors mozdulatok a gépben. Egy perc le-
telt. Lábak a pedálokon, bekötés kész, mikrofonstekker bedugva, az oxigénlégző-készülék gégecsövének zárja becsattantva, a próbaszívást jól jelzi a „műtűdő”-műszer. Haubé, gégemikrofon becsatolva. Hálózat be! Rádiók, puskák működtetésének gombjai be! Benzincsap főtartályon, gázkar egyharmadra előre, hűtők zárva, légszűrő automata állásban, a reví, a célzóberendezés célköre világít, térkép a csizmaszárban. A rádiók már zúgnak, fűtyülnek, az Erdő hívja a Pumát, azonnal start, sorrend: Retek, Zongora, Drótkefe. Kötelékparancsnok a Retek század parancsnoka, ma ő a Puma. Irány 270 fok, Nagykanizsa-Tapolca vonal, 8000 méter. Visszatérő négymotoros kötelek, 800 gép, ebből 100-200 Mustang! Saját erő 18-20 Messzer. Szép arány. Nehéz megszokni.

Már eltelt két perc. Deklik zárva. Mindkét szerelő teljes erővel hajtja az indítókart, üveghang! A főszerelő tenyérrel nagyot csap az első pán-célüveg elé, és a kart kirántva leugrik a szárnyról. A segédszerelő a légszűrő előtt áll, jelzi, hogy a csavar „szabad”, nem áll előtte, mellette senki. Rántás az indítókaron, a hatalmas motor főtengelye átforog, lángnyelv, sötét füstfelhő, mély dübörgés, a fékbak el! Fék jobbra betaposva, nagy gázfröccs. Felemelt karral egy utolsó intés a visszamaradóknak. Megvillannak a napbarnított szerelőarcok, a tisztelő jobb kéz: Jó le-
szállást! Porfelhő, őrzőgő zúgás, dübörgés, helyben fordulás, és a sokat gyakorolt rajok négyesével döcögnek a startirány felé, ahol az elsőnek induló Retek gépei - nagy gázzal gurulva - már startra rendeződnek. A Zongora mindjárt ott van, a rádióban a Puma (Retek 1) hívja a Zongora 1-et, és a Drótkefe 1-et. A századparancsnokok jelentkeznek.

Fékszárnyak starthelyzetben, trimmelés inkább kicsit fejre, mint farkra. Utolsó igazodás. Startirány a Papod! Szélerősség kettes, iránya észak-északnyugat. A Retek meglódul. Pokoli porfelhő, a kabinokban forróság, de a feszültség az idegekben már megszűnt. A rajparancsnok felemeli a bal kezét, start! Egyvonalban startolunk el, jobbról a második a Drótkefe 1, Debrődy Gyurka, balról Huszár András zászlós kíséri, jobbról Boldizsárral ketten, mögöttünk Dániel László, Hoy Tibor szakaszvezető, Domján Paja.

A Messzerek megugranak, a sebesség nő, most, most belépni jobbra, fark föl, úgy, meg van fogva, most tartani kell a horizonton, nehogy be-
leverjen a földbe, teljes gáz! Egy zökkenés és már megy a láda, mint a

kés a vajban, repül! Futó be, fékszárny be! Hűtő automatára, benzin pót-tankra, reví kihúzva! Balról is, jobbról is himbálózna a gépek, látom a bajtársak arcát. A kötelékpárancsnok szabványosan „levelez” - rádiózik - az Erdővel, Erdő újra adja az irányt, a magasságot, persze rejtjelezve.

A Retek erős rajjal megy az élen, Drumi, a nagy ász és Fábíán István őrmester, a Koponya is ott van. Ő az ezred szeme, de a hangja - a rádióban - az rémes! Vékony és sivító, mintha hisztériás vénasszony lenne. Pedig acélember, és valószínűtlenül jó a szeme. Ha ő ott repül a kötelékben, akkor biztosan előbb látjuk meg az amikat, mint ők minket. A Retek második raja se utolsó. Szentgyörgyi, Lőrincz Matyi, Málík Jóska hadnagy és Gáspár Jóska zászlós, az Oktán. Drumit Ditróy Csaba hadnagy kíséri. A Zongorát Cserny, Kiss László, Michna hadnagyok, Bárány és Raposa őrmesterek, valamint végül, de nem utolsó sorban Buday Lajos szakaszvezető képviseli.

A felhők, a reggeli kis gomolyfelhők hatalmas hófehér karfiolfejekké alakultak, a borultság 4-5 tized. A plafon, a felhők alja 2000 körül, a tetjük 4000 méter táján. Mi már 6000-en vagyunk, alattunk a Badacsony. Egyre emelkedünk. A Drótkéfe van hátul, és úgy 500 méterrel magasabban, mint az előtte repülő Zongora, a Retek még lejjebb. Sajnos majdnem a nap irányába repülünk, ami nagyon megnehezíti a légtérfigyelést. A műszerek rendben. A raj majdnem vonalban halad 200 méter szélességi és 50 méter magassági lépcsőben.

Én sajnos bajban vagyok. Nem tölt rendesen a póttank, kénytelen vagyok főtartályra kapcsolni. Így nem 700, csak 400 liter benzinem van. Ki tudja, mennyire lesz még szükség?!

És ekkor Koponya felsívít: - Előttünk bombázók! - És tényleg, másodperceken belül én is látom őket. Délnyugati irányban tartanak hazafelé. Mint a halak az akváriumban, mind egyfelé úsznak. Betöltik az egész látóteret. Alig vagyunk magasabban, mint a felső lépcsőben húzó. B-17-esek? Mintha a felénk közelebb eső gépek azok lennének. De aztán már látom az osztott, kettős vezérsíkokat is. Liberatorok! Van, amelyik sötét, van, amelyik csillog.

Úgy érzem, mintha halotti csendben lopakodnánk. Pedig majdnem teljes gázzal repülünk. A rádióban kegyetlen hangzavar. - Póttankot dobni! - Dobom is, vagyis csak dobnam, mert újabb öröm, nem jön le! Ez az első ilyen eset, eddig mindig lejött. Nincs idő gondolkozni, repülnek bukfencezve a „tökök”, világoskék színük jól látszik a föld sötét

háttérben, és egyikükből-másikukból fehéren fröcsköl ki a benzin. Kisé lemaradtam, teljes gázt kell adnom. A gépem a rajta maradt póttank miatt lomha. Erősen fejre kell trimmelnem, így is vagy 50 méterrel a rajt után kullogok.

Az amerikai gépek nőnek, a másodpercek negyedóráknak tűnnek. A rádió serceg, zörög, veszi a géppuskák és az ágyútűz impulzusait. Töredékszavak. - Vigyázz, Mustangok! - hallok ki a hangzavarból. Talán 1200-1500 méterre az első Liberator ezüst teste. Már majdnem 100 métert maradtam le, így jól látom, hogy a Messzerek orra szikrázni kezd. Rövid, majd hosszabb sorozatok, akkora lángokat vetnek, mint egy lángszóró. A szükségteljesítményt is rányomtam, a cél még elég messze, de már én is lövök minden csőből, mert az előttem levő sávban nincs saját gép. Találok-e, ki tudja? Pokoli az elhárítótűz!

A rádióban újra hallani: - Vigyázz, hátul Mustangok! - Nem látok mást, csak a Libiket, béna Messzeremet egyre nyomom, a többiek már belezuhantak a négymotorosok mélységi lépcsőjébe. Minden nyomjelző felém tart, de ezt már ismerem. Utolsó pillanatban elhajlanak (ha nem hajlanának el, úgy most nem írhatnék róluk...) Persze nagyot hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem féltem. Ugyan ki nem fél? Talán a Drumi?! Ő nem ismeri a félelmet.

A félelem egyébként azért van, hogy legyőzzük. Lövök mindkét nehézgéppuskából és az ágyúból. Lőporszag a kabinban, a 30 milliméteres zárszerkezete a lábam között dörren ütemesen. Mellettem fényes csíkok hátulról! Mustangok! Mintha a kötelék elhárító tüze csökkenne. Már zuhanok két Liberator között. Keservesen trimmelek, a póttank rettenetes teher! A fényjelző lövedékek hol közelebb, hol távolabb süvítenek mellettem. Felhő alattam, habféhér, sajnos nem tudok most benne gyönyörködni. De azért örülök neki. Ha elérem, ha...

Majdnem függőlegesen zuhanok és próbálok lépegetni, hadd csússzon a repülőgép jobbra-balra. Az oxigéncsutorát ledobom, 5000 körül lehetek, jobban látok nélküle. Ahogy hátranézek, fölöttem, mint karácsonyfadíszek lógnak fejjel lefelé a Mustangok. Hárman biztosan vannak. Nem is díszek, csillagszórók, csak a csillagokat mind felém szórják. De szerencsémre nem találunk.

Már úgy érzem, egyedül vagyok és érdekes módon kezdek nagyon nyugodt lenni. Elérem az alattam levő hatalmas felhőtorony felső csücskét! Igen, elértem. Belemerülök a szürkességbe. Tartom a kormányt úgy.

ahogy bemerüléskor állt. Tudom, nincs vész, a felhő alja 2000 fölött van, nem roboghatok bele vakon holmi földi akadályba.

80 fokos szögben esem ki a felhőből. Alattam a Balaton kékes tükre és a keszthelyi öböl. Pattog a fülem és sötétülök - mármint a szemem előtt a világ sötétül el -, annyira szűken veszem fel a gépet, hogy gyorsan visszahúzzak a felhőbe, ha kell. Közben forog a fejem. Hol vannak? Nem potyog ki utánam egy sem? Nem. Úgy látszik - ők nem szaladtak bele a felhőbe. Talán ez volt a szerencsém. Végzetes tévedés lenne most elindulnom Veszprém felé. Nem esek bele ebbe a csapdába. Szorosan az egyik óriási felhőtorony mellett kezdek spirálozni felfelé. És most meglátom őket.

Négyen vannak és rám vadásznak. De már nem tartok tőlük. A felhő velem van, legalábbis ezúttal. Különben is én itthon vagyok. Veszprém ide csak egy perc, nekik pedig igen mesze van Olaszország. Ahogy nézem a műszereimet és az órám, van még egy fél órára, hogy Tihany felett bújócskázhassam a levegőben. Ők ezt nem engedhetik meg maguknak. Itt, a szűkebb pátriám felett most már nem fogtok hidegre tenni, morgom magamban. Észrevesznek, eszeveszetten rámcsavarnak, és nyomják kegyetlenül... A nap felé fordulok, és mielőtt lőhetnének, finoman a felhőbe nyomom a gépemet. A felhőtoronyok laposodó fennsíkján vagyok, és búvárhajósdit játszom. Mint egy tengeralattjáró periszkóposok. Lassan, finoman emelem ki a gépemet a felhőből, alig látszik ki a kabin meg az antenna a tejfölből. Játzópajtásaim a felhő csúcsa fölött köröznek, úgy vélik, lezárták az utamat. Tévednek. Ezt a játékot nagyon sokat játszottuk még a vadásziskolán Aradóval. Ha látom, hogy gépüket felém döntik, akkor vissza! Merülés!

Oldalt kiesen a felhőből, és újra keresem őket. Akkor vagyok nyugodt, ha ellenőrizni tudom a létszámukat. Ők meg engem keresnek. Így megy a fogócska vagy tíz percen át. Már kezdem remélni, hogy szerencsém lesz, sőt elkapok egyet közülük. De egyszerre csak hallhatóan csend lesz. Már másodszor járom körül a felhőt, és sehol senki!

Tihany fölött vagyok még mindig, magasság 6000. A fejem zúg, valószínűleg enyhe magassági betegségem van. Nyomom is lefelé a gépem. Az Erdő süket, hiába rádiózik. Egy órája startoltunk, a piros lámpám már villog. Hazaindulok. Rányomom Fűzfő felől gépemet a reptérre. Füstöt nem látok, de ott egy géproncs a leszállómező elején. Ki lehetett? Rakétát nem lőnek. Bukófordulóval állok a leszállóirányra a Papod

felé. Gáz le, egy csúszóforduló, futó, fékszárny ki, áthúzik három méter magasan a roncs fölött. De most másra kell figyelni. Kilebeg, keményen zötyög a gép. Begurulok. Az erdőszélen Debrődy, körülötte a fiúk, de Hoy és Domján hiányzik. Alig hallatszik hang. Száraz szájjal szívom a cigarettát.

Percek se telnek el, jön a parancs: minden bevetésben részt vett pilóta az osztály harcálláspontjára! Gépkocsival robogunk oda. A reptér szélén, a pumafejes székelykapu előtt „U” alakban, századonként egysoros vonalban sorakoznak a visszatért pilóták. A félkörben az Óreg Puma, Scholtz százados és Újszászy „Apuka”. Buday, Debrődy, Huszár, Tóth. Málik jelentenek Liberator lelövést. Hoy Tibi, Gáspár Oktán, Domján Paja, Lőrincz Matyi, Cserny Lapos, Kiss Laci és Ditróy Csaba hiányoznak.

A repülőtér szélén levő roncs volt Ditróy Csaba gépe. Siklás közben lőtték le.

Még élt, amikor Drumi - gépéből kiugorva - odarohant. - Gratulálok. Csabám, ezt jól megúsztad - így Drumi. Erre Csaba: - Tényleg, ezt jól megúsztam! - azzal meghalt.

Rövidesen jönnek a telefonbejelentések. Cserny megvan, épségben leszállt egy nádasban. Domján kiugrott, Kiss Laci, a Pici 500 kilométeres sebességgel hasra szállt, súlyosan megsebesült. Oktán, Lőrincz, a Lightningek réme, Hoy halottak. És Ditróy. Hiába, a Mustang túl jó gép és túl sok van belőle. Merészséggel ezt nem tudjuk ellensúlyozni. Ott settenkednek a négymotoros kötelékek körül és fölött, lehetőleg csak akkor támadnak, amikor az első rácsapásunk után szétszóródunk, vagy rendeződni készülünk. Ilyenkor egy-egy Messzerre akár féltucat Mustang is jut. Ez itt a vesztes oldal, már az is látja, aki nem politikus. Mi is. De a parancs parancs, és a katonabecsület katonabecsület.

Néhány fiatal jóbarát és bajtárs nem tért vissza. A túlélők dolga se könnyű, de kegyelettel őrizni kell a fiatal hősök emlékét, akik helyálltak mindhalálig.

Domján Pál kiugrásának története még abban a korszakban is, amikor a mai szemmel hihetetlen dolgok napirenden voltak, alighanem egyedülálló, mondhatni regényes. Domján a légi harc viharában nem vette észre, hogy élesen bedöntött gépe mellé - mintha csak kötelékben repülnének - odaállt egy Mustang. Az amerikai pilóta - lehetnek vagy öt méterre egymástól - jelezte Pajának, hogy nézzen hátra! Ég a gépe, ugorjon ki!



Málk József hadnagy (balra) és v. Tóth Lajos hadnagy

Domján hátranézett, látta, hogy lánkol a gépe, kioldotta magát, dobta a kabintetőt, és a gépet megnyomva kiugrott.

A következő pillanatban az amerikai gép összeütközött a gazdátlanná vált Messzerrel! A pilóta az ütközés során feltehetően olyan sebet kapott, hogy már nem tudott kiugrani. Égve zuhant le a két összeakadt repülőgéppel.

A hősi halált halt, lovagias amerikai Sümegen temették el, katonai tiszteletadással. Amíg egyetlen Puma él, nem fogjuk elfelejteni.

A következő napokban az első osztály századai csak néhány bevetést hajtottak végre. Ritkaságnak számított a találkozás ellenséges gépekkel. A szovjet csapatok gyorsan nyertek nagy területeket. Repülőcsapattesteik előrenyomulóban voltak, hogy követni tudják az előretörő éleket.

Esténként majd' mindennap Akarattyára jártam. Erikával dult a szerelem. Kovács Paja - mint már említettem - sárgaságot kapott (ma fertőző májgyulladásnak hívjuk), Pestre készült gyógykezeltetni magát. Hétpecsés titokként megszűgta nekem, hogy nem is fog visszajönni. Elmondta, hogy a betegsége következtében legyengült, az idegrendszere se a régi. Ószintén bevallotta, hogy tart a Jakoktól, és véleménye szerint az esetleges kiugrás, kényszerleszállás ellenséges területen nagyon veszélyes. Az ilyesmi után, vélte, nem jöhet más, mint... Jellegzetes kézmozdulattal jelezte, mi az a más. Megértettem. Az idegrendszerek különbözők. Az enyém jól bírta. És nem is fantáziáltam arról, hogy mi következhet be akkor, ha...

Paja hát rámhagyta Adler motorját. A novemberi napok nekem Akarattya jegyében teltek el. Elhatároztam, hogy megnősülök. Mire vártunk volna? Visszavonulás következik. Ha Erika, eljegyzett menyasszonyom (azonnali házasságra nem is gondoltam), a Kenyeriben gyülekező hozzártatózók közé kerülhet akkor viszonylagos biztonságban lesz az elkövetkező események közepette. Megtartottuk az eljegyzést, ami csak a gyűrűcseréből állt. Vendégeskedésre sem idő, sem lehetőség nem volt. Nem mindennapi gondot okozott az aranygyűrűk megszerzése sem.

November 16-án ismét másfajta eseményekkel dús nap következett. Az új pilótáink egyike, Pintér Öcsi lett a végleges kísérőm. Aznap átesünk együttesünk tűzkeresztjén.

Napok óta híre járt, hogy a 102/1. század Máthé főhadnagy és a 102/2. Pottyondy százados parancsnoksága alatt Budaörsről mindennapos csatákat vív Jakokkal és La-5-ösökkel a Duna és a Tisza között.

Erősen várható volt a mi bevetésünk is a Szolnok-Kál-Kápolna vonaltól nyugatra eső térségben.

November közepe volt, ám az idő majdnem teljesen derült. Amolyan késői vénasszonyok nyara. A nap fáradtan tört át a viszonylag erős párásban. Ilyenkor rossz a látás, de a levegőben könnyen képződik kondenzcsík. Reggel, akarattyai „beprepülésem” során, amikor kissé rácsaptam Erikáék házára, földközelsben is látható kondenzcsík vált le a szárnyvégekről.

Nyolc órakor már a barakk előtt melegedtünk, sütkéreztünk a fátyolos reggeli napsütésben. Debcsi nála szokatlan módon beszédes volt. Légi harcokról beszélgettünk. Rajta kívül senki nem volt a században, aki közvetlen párharcba került volna már szovjet vadászokkal. Felajzottnak (természetesen titkolt), belső feszültséggel vártuk az első találkozót. Debrődy óva intett mindenkit attól, hogy félvállról vegye a szovjet repülőket. Felhívta a figyelmünket a várható nagy számbeli túlsúlyra, amihez egyébként már ugyancsak hozzászoktunk. Félelemérzetünk csak annyi volt, hogy nem szívesen vettünk volna egy arcvonalt mögötti ejtőernyősugrást vagy kényszerleszállást. Úgy véltük, hogy a fogságba esést - adott esetben nem lenne könnyű túlélni. A hozzánk befutott hírekből kiindulva minden rosszat feltételeztünk. Nem is ok nélkül. Gyurka erősen sulykolta belénk, hogy a mi gépünk jobb, de főleg nagyobb magasságban. Ezért a legfontosabb a magassági fölény. Unalomig ismételte, hogy a szintben való fordulóharcot kerüljük!

Ilyen és hasonló témák megvitatása közben kaptuk a 15 perces készségszűrésből az azonnali startparancsot egy rajnak. Debcsi szemvillanás alatt döntött: - Gyerünk, Cica, nézzük meg őket!

És már rohantunk az erdő szélére. Debrődy és kísérője, Boldizsár szakaszvezető, jómagam és kísérőm, Pintér Öcsi. Botta Feri is rohant velünk a kurbis tábori telefonnal, amelynek kiépített csatlakozóhelye volt a felállítási vonalnál. Amíg mi „kötözködtünk”, ő már közvetítette nekünk a parancsot: - Erős vadásztevékenység Jászberény térségében, ahol csatarepülőket bevetése is várható. Feladat: szabad vadászat!

A legszebb vadászfeladat. Zsákmányra leső Pumák! Számunkra ez nem volt holmi patetikus szöveg. Szó szerint értettük.

Start! Motordüörgés, a négy gép szoros vonalban. A németek emiatt elég balgának tartottak minket, ők kerültek a szoros vonalban startolást. Alapjában véve igazuk is volt, mert a Messzer - ha hagyták - szeretett

kitörni és startrádlit csinálni. Akkor pedig mindig fennállt az összeütközés veszélye. De hát a magyar virtus! Élt az azért még '44 novemberében is.

Emelkedünk. Előre megbeszéltük, hogy Budapesten át megyünk, majd Gödöllő és Hatvan vonalon repülve, a nappal a hátunkban futunk be a kijelölt légtérbe. Nem sokkal Pest előtt egyszerre ordítottunk bele a rádióba mind a négyen: - Előttünk vadászok! - Debcsi: - Messzerek! - És már billegtetünk egymásnak. A budaörsiek. Az egyes arcokat nem tudjuk kivenni, de mindegyiküket ismerjük.

A pesti légvédelem - szokása szerint - kilőtt ránk néhány „salvét”. aztán már Hatvant hagyjuk el. Gyöngyös előtt délnek fordulunk. Hatezer magasságunkat alig veszve, erős gázzal robogunk. Fordulunk jobbra-balra, keressük az ellenséget. Felhő nincs, minden „dunsztos”. párás. - Felettünk kondenzek! - kiáltom, és Debcsi már löki a teljes gázt. Nap ellen fordulunk és meredeken emelkedünk. A Messzer úgy megy föl, mintha - akkori szóhasználatunk szerint - „s ...be lőtte volna az ármány”. Hátunk mögött a nap, hatezer fölött vagyunk. És a párában, előttünk, látszólag rendezetlenül tucatnyi békaszínű, vörös csillagos, csillagmotoros, egymotoros vadász. La-5-ösök!

Azonnal támadunk! Magassági fölényünk nem sok, talán 50 méter, de mienk a meglepetés előnye, és a napból jövünk. Gyurka még nem lő. Tőlem balra helyezkedik. Boldizsárt nem látom. A célt keresem. A jobb szélen repülő gép a mienk! Öcsi előbb kezd lőni, erre a La-5-ös felhúz jobbra. Én utána, Öcsi szorosan jobbra tőlem. Másodpercek - a Lavocskin majdnem loopingot csinál, fél háthelyzetben szűkítünk rá és lövünk! Füst, láng, leszakadó darabok, fáklya...

Nem érünk rá elmélkedni, emelkedünk és figyelünk. Még egy égő gépet látok, majd megpillantom Boldizsárt. 45 fokos szögben menekülő ellenfelét lövi. Jászberény villan el alattam, illetve inkább mögöttem. Milyen a kurzusom vajon? Az iránytű most nem ad megbízható választ, pörög összevissza. Kicsit egyenesen kellene repülni, hogy megnyugodjon, de erre nincs idő. A nap helyzetéből pontosan tudom, hogy Hatvan felé sodródunk. A párasság erősödik.

Hopp! Majdnem összefutunk egy Jak-köteléssel. Nem sokan vannak. 10-15 gép mindössze, de mi hárman vagyunk. Debrődy Gyurkát nem látjuk. A találkozás szöge és a látás olyan, hogy kölcsönösen rossz a támadási pozíciónk. Még látom, hogy néhány Jak előre lő maga elé, vil-

log az orra. Nem értem, miért? Véletlenül nyomták volna meg a löbilylentyűt? Nem latolgotam, hanem emelkedő fordulóba kezdünk hárman és keressük Gyurkát. A Jakok lefordulnak, nem provokálnak. Határozottan okosan teszik, ezen a magasságon jobbak vagyunk.

Debcsi a legnagyobb gondunk. Rádión nem felel. Boldizsár lelőtt egy La-5-öst, látta, hogy Gyurka is, de a légi harc közben Gyurka eltűnt a szeme elől. Majdnem Hatvan fölött vagyunk, amikor éles villanást veszünk észre vagy ezer méterrel alattunk. Egy gépet eltaláltak, az biztos. Igyekszünk ráborítani, de mielőtt jobban megfigyelhetnénk, a gép a földre csapódik. Szerintem nem Messzer volt.

Földközelségbe kerültünk, az pedig ilyen vadászáras esetén életveszélyes. Nyugati irányban emelkedünk, keressük tovább Debcsit. Sikertelenül. Üzemanyagunk fogytán. Nem póttartállyal startoltunk. Haza kell menni. Levert a hangulat, de reménykedünk, hogy Gyurka előkerül. Én valahogy egészen biztos vagyok benne.

A reptéren kiderül, hogy Gyurka nem szállt le. Nézzük az órákat. Még 5-6 percre való benzinje lehet. Eltelik ez az idő is. Reményünket veszítjük. Hacsak nem... Mindenki erre gondol. Hátha leszállt más reptéren. Vagy kényszerleszállt.

Jelentjük a harcállásponton az eseményeket, a légi győzelmeket, de igen-igen szomorúak vagyunk. Egész napon át keresi Gyurkát az összes lehetséges vezetékes és vezeték nélküli híradós szerv. Riadóztatják az összes légvédelmi jelentő és figyelő őrsöt, de semmi hír. Beesteledik.

Az osztályparancsnokság dönt: értesíteni kell a családot. De úgy, hogy a reményt hagyjuk meg. Hiszen nem látta senki holtan Debrődyt. Irányi Palival kettesben ülünk be a kis Wandererbe. Herendre megyünk, ahol Gyurka szülei élnek. A nagy bajuszú öreg Debrődy tartalékos főhadnagy, a légvédelmi tüzérségnél teljesít szolgálatot. Nincs két napja, hogy meglátogatta a fiát nálunk, a reptéren.

Nem kellemes feladat, annyi szent. De nincs jelenet. Gyurka édesanyja a hír hallatán hangtalanul kimegy a szobából. Édesapja töviről-hegyire kikérdez, mit tudunk. Igen, van még remény, de azért a legrosszabbra is felkészül. Kemény ember. Tudja, hogy a fia mi mindent vészelt már át, milyen helyzetekből küzdött ki magát. Jogosan reménykedik - velünk együtt.

Vegyes érzelmekkel térünk haza. Nem jön álom a szememre. Mindenki hallgat, vagy latolgatja az esélyeket és reménykedik. És nem hiába!

Másnap, alig pár perccel a reggeli eligazítás után lelkendező körtelefon az egész reptéren: Gyurka é! Súlyos sebesülten fekszik kórházban, Budán. Ez az első hír. A parancsnokság Storchhal repül Pestre, és délutánra már tudjuk a részleteket is.

Gyurka szembetámadott egy Jakot, kölcsönösen eltalálták egymást. A Jak felrobbant - ezt láttuk mi -, de a szovjet pilóta is eltalálta Gyurkát. Gépágyúval átlőtte a hasát. Debrődy ezzel a sebbel még hasra szállt. Hatvantól nem messze, a kétvágányú vasútvonal mellett. Csak akkor vesztette el az eszméletét. „Dögcédulája” aznap nem volt a nyakában. Nem tudták, kicsoda. Csak azzal törődtek, hogy minél előbb kórházba kerüljön. Így történt, hogy tegnap semmi hírt nem kaptunk róla. Bedöglött rádiója miatt nem találtuk meg egymást a levegőben.

Most kellemes kötelesség volt újra Herendre rohanni a jó hírrel! Meg is ittunk egy jó adag borocskát Debrődyéknél. Öröm volt látni a szülők nagy-nagy boldogságát.

Persze mire Gyurkát viszontláthattam, hónapok teltek el. Akkorra már százados volt, a Tiszi Arany Vitézségi Érem tulajdonosa. Élőként elsőnek kapta meg a Légierőnél. (Molnár Lacinak már csak halála után adhatták.) Ám azon a novemberi napon aratta utolsó két légi győzelmét. A sebéből a hasán csak sima rózsaszínű forradás maradt, de a hátán a kimeneti nyílás akkora volt, hogy a gyógyult seb után maradt üregbe belefért a nem kis méretű öklöm. Rossz bőrben volt, de az, hogy újra velünk lehetett, a bajtársi környezet segített. Bevetésre soha többet nem engedték. Végig velünk maradt, pusztá jelenléte vigasztaló, bátorító volt a háború későbbi, egyre nehezebb napjaiban.

Sebesülése később, furcsa formában érezte még egyszer a hatását. 1945 nyarán, amikor már a hadifogságban voltunk együtt, Ausztriában. Gyurkát szinte elviselhetetlen gerinctáji fájdalmak kezdték gyötörni. Végül is sikerült egy kórházban 1:1 méretarányú röntgenfelvételt készíteni sebének környékéről. Akkor derült ki egy szinte hihetetlen dolog. A felvételen - magam is láttam - a gerincoszlop mellé simulva tisztán kivehető volt egy 12,7 mm-es lövedék. A méreteit le lehetett mérni! Le is mértük. Szovjet gyártmány volt. Gyurka hasán viszont csak egy bemeneti nyílás volt, méghozzá egy 20 mm-es gépágyúlövedéktől. Ez távozott el a hátán szakított nagy seben át. De hogyan került a testébe a 12,7-es? Az egyetlen lehetőség, hogy a 20 mm-es lövedéket - pontosan a röppályáján - egy 12,7-es követte, és ugyanazon a bemeneti nyíláson

hatolt Gyurka testébe! Valószínűleg „utolérte” a 20 mm-est és azon gellert” kapva simult a gerincoszlop mellé.

Az ottani orvosok nem javasolták a műtétet. Levelezésünkből tudom, mennyit szenvedett Gyurka a későbbiekben. Míg nem aztán a hatvanas-hetvenes évek valamelyikében az amerikai légierő költségén(!) műtéti úton eltávolították a 12,7-es lövedéket. Attól kezdve Debrődy feje fölött függött - emlékként.

Ha valaki megírná Debrődy Gyurka repülőéletét, bizonyosan nagy közönségikert aratna a regény. Ugyanazt mondhatjuk el a többi magyar „ász”-ról is. Kétségbeejtően kevés, amit a ma élők tudnak róluk. Molnár László, Debrődy, Tóth Drumi, Szentgyörgyi Dezső harcainak és repülőéletének emlékeiből csak sziporkák maradtak, és azok is egyre halványodnak. Sajnos.

November 19-én a 101/3. vadászszázad megkapta új, egyben utolsó parancsnokát. Halasi Sándor főhadnagy nem volt Messzer-átképzésen. Kiképzett vadászrepülő volt ugyan, mégis a nyíregyházi repülőtávírársziskolán teljesített eddig szolgálatot. Vegyes érzelmekkel fogadtuk. Debrődy Gyurka után nagy volt a kontraszt. Halasinak nem voltak bevetési és harci tapasztalatai. „Menet közben” kellett megszereznie őket, ami nem volt neki könnyű! Magát a típust, a Me-109-est sem repülte. Ám hogy milyen jó repülőérzéke volt, azt az bizonyítja, hogy „egyből” ment el Messzerrel, és soha nem rádlizott vagy tört gépet. De az első időkben ő sem találta meg a megfelelő hangot a századdal. Jobban szerette a katonásdit, mint ahogyan az a Puma-ezrednél szokásban volt. Később aztán nem volt semmi problémánk egymással.

November második felének legfőbb eseménye a szovjet csapatok gyors átkelése volt a Dunán, Mohács és Apatin térségében. Ahogy az elsővonal-jelentéseket olvastuk, a katasztrofális földi helyzet elképesztett. A hónap első felében létesített apatini hídfő térségében csak igen kis létszámú magyar repülőköteléket vetettek be, elsősorban szabad vadászati feladattal. Én két bevetésben vettem részt, amikor a hídfő kiszélesítéséért folyt a földi harc. Egyik bevetés során sem találkoztunk ellenséges vadászokkal.

Aztán november végén harc nélkül feladtuk Pécsét. Sürgős távozást javasoltam apósoméknak, akik Balatonakarattyán Ábrahám kebelében érezték magukat. Nem akartak nekem hinni, amikor - látva a szovjet csapatok gyors dunántúli előrenyomulását - megjósoltam, hogy Aka-

rattya egy héten belül a front közvetlen körzetébe kerül. De mikor egy német tiszt őszintén tájékoztatta őket a siralmas földi helyzetről, akkor megjelentek Veszprém-ben. Ekkor már elhitte apósom, hogy Veszprém-ben sem maradhatnak, mert rövidesen frontváros lesz. Sőt már személyvonat sem megy Pestre, mert a szovjet ékek megközelítették a vasútvonalat. Apósomék ezek után „autóstoppal”, egy német teherautóval utaztak a fővárosba.

December negyedikén kora reggel kaptuk a tájékoztatást, hogy az egész I. osztály erőltetett bevetéseket fog végezni a Kaposvárt a Balatonnal összekötő útvonalakon.

Alacsony támadás! Kissé megborzogtam, ami alighanem magyarázatra szorul.

Pintér Öcsiék évfolyamában végzett egy Kovács Sándor nevű hadnagy, aki véletlenül névrokona volt a július 8-i bombatámadás során elesett, Palóc becenevű, szintén hadnagy évfolyamtársamnak. Az eléggé magas, sötét hajú fiú magatartása első pillanattól bizonyos feltűnést keltett. Nagyhangú volt, azt hitte, hogy az ezrednél imponálni lehet a mesterséges „hetyke”-séggel. Még meg sem kapta a beosztását - a Retekhez -, mindjárt az első napon, amikor az ezredhez bevonult, volt némi kis kellemetlensége leendő századparancsnokával, Tóth Drumival.

Kovács ugyanis jelentette a bevonulását az ezredparancsnokságon, aztán letelepedett a hajózóétkeзде előterének egyik foteljében, és várta az ebédet. Ekkor léptek be a Retek pilótái. Elöl Drumi, szokott, látszólag hanyag tartásával, mögötte Doberdó, aki akkoriban - ki tudja, honnan és miért - egy kézi autódudát hordott a hóna alatt, amelyet néha nyomatékképpen megnyomott, és jót röhögött a meglepetésen, amelyet a zöldfülűeknél a bekecse alól előtörő dudaszó keltett.

Szóval tódultak befelé az öreg harcosok, Kovács Sanyi pedig, bár senkit se ismert még közülük - harsány „Helló”-val üdvözölte őket. hozzátéve, hogy: - Na mi van öreg f...ok? - Drumi, aki akkor még szintén hadnagy volt - csakhogy micsoda különbség! -, megtorpant. Kovács fel sem állt, hogy bemutatkozzon. Keresztbe vetett lábakkal vigyorgott a fotelban. Drumi csak annyit mondott: - Dobjátok ki! - mire Doberdó kétszer megnyomta hónaljával a dudát, hogy nyomatékot adjon a századparancsnok szavainak.

Amikor megtudta, hogy kikkel nyegléskedett - éppen Drumi századához osztották be -, Kovács Sanyi kissé letört. De hamarosan magára ta-

lált ismét, bár ezután más századok pilótáit bosszantotta. Engem is kipécézett.

Úgy november 20. táján, egy ködös-borongós reggelen, amikor a busz megindult a Drótkefe szállása elől a reptér irányába, megszólalt mögöttem a buszban Kovács: - Cica, remélem tudod, hogy még két heted van az életből? Rendezd az ügyeidet, mert december negyedikén le fognak lőni, méghozzá az alacsonytámadásnál. - Hülye! - volt a tömör válaszom. - Ám Kovács Sanyi másnap, és attól kezdve mindennap emlékeztetett a jóslatára. Közölte, hogy ennyi és ennyi napom van még hátra, persze mindennap eggyel csökkentve a napok számát. Mondhatom, kezdett nagyon zavarni. Igyekeztem, nehogy meglássa rajtam. December elsejétől csak annyit mondtott: - Még négy nap! - Aztán: még három, majd kettő. Végül december negyedikén reggel közölte, hogy ma fogok meghalni. Aznap a „Barom!” szóval nyugtáztam a közlését.

Ám meg kell vallanom, igen megviselt az ügy. Amikor aztán megtudtam, hogy alacsonytámadni megyünk, nem kis fáradságomba került, hogy ne legyen rajtam észrevehető a feszültség és lehangoltság.

Csak a startparancs után, a gázbeadáskor nyugodtam meg. Most már csak a feladatra összpontosítottam. A rajt én vezettem, Pintér Öcsi volt a kísérőm, Dániel Laci a géppár-parancsnok, őt meg Szűcs Feri szakaszvezető kísérte. Nagy magasságban, 7000 méteren repültünk be Kaposvár térségébe, amikor gondoltam egyet, és nyomni kezdtem a fűrészt Nagyatád irányába. A községet elérve északnak fordítottam a rajt. Kiadtam az „Oszlop!” vezényszót, majd rányomtam a Marcali felé vezető útra, azzal a szándékkal, hogy egészen alacsonyan repülve, meglepetésszerűen végiglövünk minden járművet, amelyet az úton találunk.

Kisebb-nagyobb közökkel vonultak a lövészekkel megrakott gépkocsi Marcali felé. Somogyszob térségében kezdtük lőni az egyik oszlopot. Majdnem zavartalanul, mert a mélyrepülés miatt csak akkor vették észre a gépeinket, amikor már szórtuk őket a géppuskákkal és az ágyúval. Mire visszalőhettek volna, már túl voltunk hetedhét határon. Kis oldalkanyarral visszatértünk az út fölé, és újra lőttünk, amíg a lőszerünk tartott, egész Marcaliig. Egyikünk sem kapott találatot. Megzavartuk a felvonulást. A semminél ez is több.

Zavartalanul értünk haza. Begurulás után jutott eszembe Kovács Sándor jóslata. Közben telefonon érdeklődtem, mi újság a többi századnál. A Zongora és a Retek is bevetésen volt, válaszolták, a Retek már le-

szállt. - Veszteség? - A Reteknél Kovács Sándor hadnagyot alacsony-támadás közben lelőtték, valószínűleg meghalt. - És még ne legyen az ember babonás... Hogy mondják? Másnak halált jósolni - rossz ómen. Molnár Laci is jósolta a haláloamat, és azon a bevetésen meghalt. Most meg a Kovács... Mondogattam is eztán: mondhattok nekem, fiúk, akár-mit, csak a haláloamat ne jósoljátok, mert az életveszélyes.

December 5-én igen rossz időben, alacsonyan lógó felhők között mentünk Hatvan térségébe alacsonytámadásra. Szerencsém volt, hogy mindenki visszatért. Hatodikán úgy tűnt, javul az idő. A levegő még pá-rás volt, de az ég derült, csak a látóhatáron látszottak felhők. 9 órakor hívatott az osztályparancsnok. Közölte, hogy egy fontos vezérkari tisztet kell gyorsan és biztosan Budapestre vinni Storchhal. Vállalom-e önként, kérdezte. Persze. Reméltem, hogy viszontláthatom szeretteimet, vagy legalábbis megtudok valamit róluk. A Storch a napokig tartó eső után, a nagyon páras levegőben még igen harmatos volt. Az utas, egy rokon-szenves őrnagy, talán másodszor ült életében repülőgépben. Térkép nem volt nálam, de - gondoltam - Pestre, minek? Várpalota felé mintha sűrű ködréteg húzódott volna, de nem sokat nézegettem. Belöktem a gázt, a Storch teljes szélcsendben is hamar elkíváncozott a földtől a sűrű leve-gőben. Igen ám, de kezdett lassan balra dőlni! 5 méteren lehettem, ami-kor kapcsoltam, hogy nem ellenőriztem start előtt a csűrőmozgatást, a csűrőrögztítő bennmaradt. A pillanat tört része alatt kaptam le a gázt és ültettem le a gépet. Járó motornál kiugrottam belőle, kiemeltem fészké-ből a rögztítőt, bedobtam a gépbe és indulás. Az őrnagy mit sem értett az egészből.

Én meg nem magyaráztam.

Restelltem a dolgot, annyi szent. Sok időm azonban nem volt rá, mert felemelkedve már jól láttam, hogy Várpalotától északra és keletre földig érő, 300-400 méter vastag, végtelen köd borítja a talajt, és Veszprém fe-lé húzódik. Igazság szerint azonnal vissza kellett volna fordulnom.

De nem tettem. Miben is bizakodtam? Talán abban, hogy északkeleti irányban megláttam a gánti léggömbzár léggömbjeit. Túlnyúltak a köd-rétegen. No, mondom, ha odáig elérek, biztosan tudni fogom, hogy Gánt fölött vagyok. Magyarországon csak ott volt léggömbzár. Aztán majd meglátjuk. Arra, hogy közben a nyugatra hömpölygő ködréteg elzárja előlem a visszatérést, nem is gondoltam. A felhők feletti, szikrázó nap-sütés oktanul optimistává tett.

Így kerültünk vagy öt kilométer közelségbe a léggömbökhöz. Percek óta már alattam hömpölygött a vastag, tejfehér, földig tartó rettenetes köd.

- Vigyázz! Ellenséges gépek! - ordította hirtelen az őrnagy. Ütközé-sig előrelöktem a botot, bele a ködbe - aztán lassan, akár egy tenger-alattjáró, megint kiemelkedtem. Kidugtam a „periszkópomat”, azaz a kabint, és kerestem a gépeket. - Hol? - ordítottam hátra. - Ott! - muta-tott az őrnagy a léggömbökre. Mélyet sóhajtottam.

Aztán mégis vigyorgni kezdtem. Megláttam ugyanis valamit. Vala-mit, ami kilógott a most már a teljes horizontot lezáró tejfölből. A Pilis! Arrafelé indultam. Közben figyeltem a léggeret kegyetlenül. Az amerikai gépek bármikor jöhettek. De nem jöttek, viszont elértem a ködből kilógó sötét foltot, ott köröztem fölötte. Még cserkész koromból ismertem a do-bogókői menedékházat. A kis fennsíkra akár le is szállhattam volna. De ugyebár nekem Budapestre kellett érnem!

Hát csak köröztem és figyeltem, most már déli irányba, hátha kilóg a budai hegyek valamelyik csúcsa. És ekkor egy petty! Épp hogy meglát-tam, aztán eltűnt a távolban. Csak a János-hegy lehet! Az a legmaga-sabb.

Bátraké a szerencse. Itt voltam a ködből elő-előbukkanó kilátó fölött. El-eltűnt, majd újra láthatóvá vált a torony. Tulajdonképpen most dőb-bentem rá, milyen veszélyes játékot űztem, milyen könnyen pórul jár-hattam volna. Az meg se fordult a fejemben, hogy nem vagyok még a földön. Még jöhet valami újabb, nem várt bonyodalom.

Talán két perce körözhettem a kilátó fölött pár méterrel, amikor a Svábhegy irányában a szemembe villant a golfpálya. Oázisként zöldellt a lustán gomolygó ködtengerben. Kantnira állított géppel fordultam rá a megmentő kis foltra. Mielőtt újra összezárulhatott volna a tejeles fazék, már lázasan tekertem a teljes fékszárnyat, és a Storch engedelmesen li-begett a kinézett placc irányába, a lehető legkisebb sebességgel süllyed-ve. Kissé sok volt a környéken a fa, de valahogy mégis sikerült az egyetlen jó irányt megtalálni. Még néhány méter... Érzem a fő „műsze-remen”, hogy sebesség már nincs. Itt a föld... Egy pillanatra erős gáz-fröccs, hogy megfogja a süllyedést, majd csodálatos puha zörgés, lassú kifutás. Enyhe ívben fordulok két fa közé. És már áll a gép, szétterpesz-tett lábakkal, csak a motor duruzsol üresjáraton, majd kikapcsolok és végtelen csend. Az őrnagy töri meg. - Te, kérlek, úgy látom, ez nem a

budaörsi repülőtér? - Mit sem értett az öregfiú az egészből. - A rossz idő miatt kénytelen voltam a Svábhegyen leszállni - mondom. - Szíves elnézését kérem, őrnagy úr. - Jól van. Egyébként szépen landoltál, kérek.

Megjelent két tábori csendőr, és elképedve állapították meg, hogy itt vagyok. Közöltem velük, hogy bizalmas küldetésről van szó, és holnapig állandóan őrizniük kell a gépet. Elvállalták. Gyorsan lenyűgöztem a Storchot, majd az őrnaggyal elindultunk telefont keresni. Sikeresen telefonált, mert félóra múlva már vitt bennünket egy fekete HM-gépkocsi. Az őrnagytól másnap reggel 9-ig szolgálatmentességet kaptam.

Rákóczi út 6. Keresztanyám sírt a boldogságtól. Megtudtam tőle, hogy édesanyámék utójára Jászberényben voltak, de hogy most hol lehetnek, azt nem tudja. Irány Rákosfalva, a menyasszonyomék. Hátha ott jobb hírek várnak. Erika végtelenül megörült nekem. Ő annyit legalább tudott, hogy édesanyámék Gödöllőn, vagy Pécelen vannak.

Másnap reggel 9-kor az őrnagy még türelmet kért. Közben megtudta, hogy a tegnapi ködreplés nem volt teljesen veszélytelen... Mondanom sem kell, az idő mit sem javult. „Tök-köd” volt ez a javából, akárcsak előző nap. Erikával, aki elkísért, délig üldögéltünk a Honvédelmi Minisztérium egy sötét folyosójának szegletében és búcsúzkodtunk. (Csak a háború után láttuk újra egymást.)

Déltájban közölte az őrnagy, hogy visszamehetek Veszprémbe. Ő egyelőre Pesten marad. Autót se adott, így a fogaskerekűn indultunk Erikával bele a ködbe. A gépet a csendőrök lelkiismeretesen őrizték. Bejártam a golfpályát. Ahogy a fennsíkról Budaörs irányában lefelé néztem, a „dunszt” kissé ritkábbnak tűnt. Döntöttem: indulok. Elbúcsúztam Erikától (nem ment könnyen). Végső búcsút intve gurulni kezdtem, aztán hirtelen elhatározással teljes gázt adtam. A Storch felkapta a fejét, mint egy harci paripa, de nem engedtem emelkedni. A fák magasságában tartottam, meresztettem a szememet... lejteni kezdett alattam a hegy, és én süllyedtem a lejtő fölé. Ahogy 150 méter magasságba kerültem, megláttam magam alatt a falut, Budaörsöt. És a látás legalább 5 kilométeres lett! Hurrá!

Torbágy fölött földközelen balra tartottam, hogy elérjem a fehérvári vasútvonalat. Elhatároztam ugyanis, hogy „fél másodikon” szép kényelmesen fogok Veszprémig utazni. Gondolataimba mélyedhetek. Felettem 200 méteren teljes plafon. Ugyan ki zavarhatna? Egy lélek se.

De... Mi a fene? Valami gyanús lett. Mintha sötét szobában lennék, de tudnám, hogy rajtam kívül van még egy ismeretlen a szobában. Ezt a különös érzést utoljára a Bejczy Dzsó halála előtti percben éreztem. Mindenesetre szorosan a földhöz lapulva értem el a Velencei-tavat. Az időjárás nem változott, teljes borultság, plafon 500-600 méteren. Egyre jobban figyelem a légtérrel és az utakat alattam. Kis-Velence teljesen kihalt. Már Gárdony felett „repeszték” 130 kilométeres sebességgel, amikor futkározó katonákat pillantok meg magam alatt, földszíni egyenruhában.

Teljes gáz! Maradok földközelségben. Egyre több katona emeli felém kézi fegyverét. Kopogás a jobb szárnyon! Kissé egyoldalú vadkacsavadászat. Változatossá teszem: a vadkacsa visszalő. A Storch padlóján ott hever vagy 20 nyeles kézigránát. Egyenként meghúzva kezdem őket kidobálni a gépből. (Ez volt életem egyetlen „bombatámadása”.) Közben élesen jobbra döntöm a gépet és Pákozdot megcélozva, a nád közé nyomom a Gólyát. Jól belenyomhattam, mert találat több nem ért, de a farkcsúszón elhoztam emlékül néhány nádszálat.

A túloldalt elérve, a változatosság kedvéért kaptam néhány rosszul célzott lövést. Aztán rakétázás következett, mire békésen bevettem az irányt, északra tartva Fehérvártól. A továbbiakban már nem volt okom izgalomra. Három lyukat számoltam meg a jobb szárnyon, de létfontosságú alkatrész nem sérült. Simán értem haza Veszprémbe.

Nyolcadikán két bevetésen is voltam. Az első szabad vadászat volt Martonvásár térségében. Mélyrepülésben alacsonytámadtunk, de egyetlen célra se tértünk vissza kétszer, így nem is volt veszteségünk. Ellen-séges gépek nem mutatkoztak. Délután két (!) Me-210-est kísértünk majdnem a Duna vonaláig, ahol leszórták a bombáikat és visszafordultak. Mi közben a légtérrel figyeltük a felhőalap alatt. A két 210-est Várpalotáig kísértük.

Ekkoriban ismertük meg Hartmannt és Barkhornt, a két német nagyágyút. Nagy esemény volt, amikor a német JG-52-es az 52. vadászezred Veszprémbe települt. Persze - afféle magyar büszkeségből, anélkül, hogy összebeszéltünk volna - úgy tettünk, mintha mi sem történne. A németek körülményei, étkezésük nem volt jobb a mienknél, sőt. Sokkal inkább tábori jelleggel éltek, mint mi, akik végül is egy állandó repülő-tér „lakói” voltunk. Hullámsávjuk más volt, mint a mienk, így nem zavartuk egymás rádiófogalmát.

A német és a magyar parancsnokság úgy látta jónak, hogy a pilótákat be kell egymásnak mutatni. Valamikor november végén a veszprémi Korona Szálló két egymásba nyíló nagytermében találkoztunk. Hatalmas „U”-alakú asztal közepén ült a két parancsnokság és az „ászok”. A két száron egy német - egy magyar sorrendben következtek a „közpilóták” terítékei.

Mi - nem mint magyarok, hanem mint repülők - némileg megilletődünk attól, hogy nagy nevű pilótákkal parolázhattunk. A németeket általában nem tartottuk magunknál felsőbbrendűeknek. A háborús évek óriási veszteségei miatt pilótáik, a repülőtudást tekintve, alatta maradtak a mi ezredünkben megkövetelt átlagnak. A nagy nevek viselői azonban - Hartmann, Krupinski, Birkner, Lipfert stb. az egy Barkhorntól eltekintve - közvetlen, „felvágástól” mentes, igazi repülőemberek voltak.

Barkhorn a leghíresebb porosz katonacsapadatok egyikének sarja volt. Kisgyermek korától katonának nevelték, és ez meg is látszott rajta.

Erich Hartmann, a második világháború legeredményesebb vadászrepülője (352 légi győzelemmel) Barkhorn ellenpontja. Debrődy Gyurkához hasonlítanám. Civilben szürke kishivatalnoknak vagy szabóságának tűnne. Halk beszéde a fülemben csendül, metsző kék szemét egyhamar nem felejttem el.

Akkor már túl volt 300 légi győzelmen.

Azon az estén, a bemutatást követően néhányan körülvettük és megkérdeztük, mit tart a legfontosabbnak az után, hogy az ellenséget megpillantotta? Mosolyogva vallotta be, hogy sajnos nem tartozik a jó lövészek közé. Ezért számára a legfontosabb az ellenség „draufgangerisch” rámenős megközelítése, és az, hogy „der ganze Reviekreis muss total schwarz sein...” Vagyis ő olyan közel megy, hogy az ellenséges gép teljesen kitölti a célzókészülék sárga karikáit és csak akkor lő.

Hartmann egyik légi győzelmének szemtanúja voltam novemberben. Egy nap néhány alakulatától elcsellengő Mustang (talán csak ketten voltak) végiglőtte a veszprémi repülőteret. Valamiért éppen a Várban tartózkodtam. Meghallván az idegen gépzajt, másodpercek alatt fölrohantam a tetőre. Még éppen végignézhettem, amint egy bevetésből hazatérő, német felségjelű Messzer elkapja az egyik Mustangot. A földközeli kialakult légiharc fél percig tartott. A Mustang hajmeresztő légi akrobatikával akarta lerázni a németet a háta mögül. A metanol-befecskendezés félelmetes erőt adott a Messzernek. A Mustang végül is földközeli

bőí függőlegesen rántotta föl gépét, a hátára csavarta - és ebben a helyzetben kapta be az őt szorosan követő Hartmann rövid sorozatát.

Hartmann volt az egyetlen szemtanúja Bertalan György hadnagy hősi halálának. Gyurka már az első bevetéseinek egyikén elesett. Szertelenül vakmerő, félelmet nem ismerő egyénisége sokban hasonlított édesapjára. (Bertalan Árpád őrnagy a hazai ejtőernyős fegyvernem egyik alapító vezéregyénisége.) Gyurka nagy hibája volt a túlhajtott önbizalom és a szemben álló ellenség oktan semmibe vétele. Ez okozta vesztét. Mindenáron, gyorsan légi győzelmeket akart szerezni. Jól repült, de az USA-tól kapott Bell P-39-es Airacobraék szovjet pilótái lelőtték. Hartmann mindezt látta, de nem ért oda időben. „Mensch, dieser armer Kerl ist im Einsatzraum Ziel geflogen” - mondta utána. Azaz Bertalan szerint úgy repült, mint holmi célszák, ahelyett hogy állandóan változtatta volna az irányát és a magasságát. Ez a szüntelen mozgás jelentette az életet.

Málnássy Feri évfolyamtársamnak is volt egy jó kis esete Hartmannnal. Egy alkalommal, amikor Málnássy hadnagy Hartmann-t a „titka” felől faggatta, Hartmann azt javasolta Málnássynak, hogy a következő bevetésen startoljon velük, és semmivel - még a légtérfigyeléssel - sem törődve, támadjon és lőjön le egy ellenséges gépet. Ő, mármint Hartmann majd biztosítja. Felszálltak. Málnássy kiszemelt magának egy közelék szélén repülő Il-2-est. Semmi másra nem figyelve, méterekre megközelítette, lelőtte, majd hazatért. Hartmann végig mögötte volt. Három Jak-9-est lőtt le Málnássy mögül.

Az ismerkedési estély galiba nélkül ért véget. Kissé tartottunk ugyan is attól, hogy némi koccintások után esetleg „súrlódás” támad majd magyarok és németek között. A földi alakulatoknál ilyesmi nemegyszer előfordult. Hogy itt ilyesmi nem történt, ez elsősorban annak volt tulajdonítható, hogy mindkét fél visszafogottan viselkedett. Nagy „mellbőségre” nem is volt okunk, sem nekünk, sem a németeknek. A háború akkor már sokkal keményebb volt a levegőben, mint akár csak hónapokkal korábban is.

Víszonylag nyugodt napok következtek. Az arcvonal egyelőre megmerevedett. December 10. és 19. között nagyobb harccselekmények nem voltak. Mindkét fél lélegzethez jutott és készült az újabb kölcsönös akciókra. Nekünk sem ártott egy kis kikapcsolódás. Inkább csak több pihenésről lehetett szó, hiszen a készséget tartani kellett.

Én beadtam a nősülési kérelmemet. Csodák csodája, pár napon belül meg is kaptam az engedélyt. Csak éppen nem volt menyasszony. Erika Pesten volt ugyan, de én ezt akkor nem tudtam. Kaptam ugyanis egy táviratot azzal a szöveggel, hogy Erika apjával együtt elindult a Győr melletti Koroncóra. Holott a valóságban Pesten maradtak. Én meg egyre azon törtem a fejemet, hogyan juthatnék el Koroncóra. Ám ez annyira lehetetlen volt, mintha az Északi-sarkot akartam volna elérni. Így aztán nőtlen maradtam a háború végéig.

AZ ELSŐ SEBESÜLÉS

1944. december 20. - 1945. január 2.

December 20-án reggel 9 óra tájban kaptuk a hírt, hogy nagyarányú szovjet támadás indult a Balaton és Velencei-tó közötti frontszakaszon. A rendkívül erős ágyúdörgés reggel 8 órától kezdve hallható volt a veszprémi repülőtéren is. Ez újdonság volt. Ez ideig csak a légvédelmi tüzéség dübörgését hallottuk.

Nem volt megnyugtató érzés. 10 órakor rajom maradéka ülőkészültséget adott. Az ülőkészültségnek akkoriban már más jelentősége volt, mint az „amerikai szezon” idején. Akkoriban ugyanis az ülőkészültségből 99%-os bizonyossággal jött a startparancs. '44 késő őszére - a közeli arcvonalak miatt - az ülőkészültség a közvetlen repülőter-védelmet látta el. Hajnaltól napestig, kétórás váltással, általában - az időjárás viszonyoktól és az arcvonal helyzetétől függően - géppár- vagy rajerővel. A reptérvédelmi ülőkészültség az esetek többségében szépen letöltötte a két órát, utána meggémberedett tagokkal vánszorgott a barakkba, és alvás következett. Mindent összevetve, a startparancs valószínűsége 20-25% volt.

Ezekben a decemberi napokban elég sok bevetésünk volt, méghozzá a legvegyesebb feladatokkal: szabad vadászat, vadászfelderítés, vadászvédelem csatásoknak, a Me-210-es típussal repülő gyorsbombázóknak, német Heinkel He-111B-1-es bombázóknak. Igen gyakran riasztottak valamilyen meghatározott légtérben működő Il-2-esek ellen. Vagy megtaláltuk őket, vagy nem.

Elég gyorsan kialakult a harcmodorunk a szovjet gépek ellen. Az Il-2-esek leküzdésében - ami a repülőgéptípust illeti - csupán az erős páncélozás jelentett nehézséget. Problémánk a vadászokkal volt, akik sűrű falában nyüzsögtek, általában 3-4000 méter magasságban, mármint a La-5-ös, a Jak-3-as vagy Jak-9-es típusok. (A két utóbbit sohasem tudtam a levegőben pontosan megkülönböztetni. De a La-7-es elég jól elkülöníthető volt a La-5-östől.)

Az Il-2-esek majdnem mindig vadászvédelemmel „működtek”, keserves perceket szerezve a földi alakulatoknak. Ha az időjárás kegyes volt hozzánk, a mi taktikánk nagyon egyszerű volt. 6000 méter alatt lehetőleg nem hatoltunk be a bevetési légtérbe. 6000 fölé szovjet vadászok ritkán jöttek, a mi motorunk pedig 6000 és 8000 között volt a legjobb.

Gyávának nem lehetett mondani bennünket. De az életet azért mi is szerettük, és - főleg - szerettük volna túlélni a háborút. Így aztán óvatosak voltunk. Erre tanítottak meg már korábban a Mustangok. Mostanában egy másik, új tényező is belejátszott a szemléletünkbe: a fogságba esés lehetősége. Ettől tartottunk. Ha a veszélyét elhárítani nem is lehetett, a valószínűségét óvatossággal csökkenteni igen. Korábban azt hittem, hogy az óvatosság nem vadászserény. 1944. november-decemberre ezt a véleményemet igencsak módosítottam.

Szóval, azt szerettük, ha viszonylag biztonságos magasságból nézhettünk szét és kereshettük az Il-eket. Jól lehetett látni a sorozatok porfelhőit és a kis bombák robbanásait. Maguk a gépek nagyon jól voltak „kamufálva” fölülről. Alul kékre festették őket. Egy-egy rácsapás utáni felhúzott fordulóban fölülről is jól láthatóan, árulóan megvillant kékes hasuk. Többnyire nem volt idő mérlegelni: vagy felfedeztük a vadászokat azonnal, vagy sem, mindenesetre támadtunk.

Tóth Drumi mondása volt: „Áttörtük a vadászgyűrűt!” Erre volt jó a magassági fölényünk. Széleseben csavartunk lefelé, szemünk egyre az Il-eken, nehogy elveszítsük őket. A sebességet annyira fokoztuk, hogy a 3-4000 méter körüli „gomolygó” Jakokkal és Lavocskinokkal szemben tempó- és sebességfölényben legyünk, és amikor elérjük őket - ha rövid ideig is -, úgy tudjunk rájuk tűzcsapást mérni, hogy hátrafelé ne kelljen figyelniük. A sebességtöbblet révén ezt el is értük, de nehéz volt kiszámítani azt az optimális pillanatot és magasságot (írányt!), amikor a gépünket zuhanásból felvéve, hátulról-alulról, kb. 20-30 fokos szögben támadhattunk. Nagyon gyorsnak kellett lenni, megkockáztatni az összeütközést, és a hűtőbe lőni. Ez a módszer az Il-eket rendszerint meglepetésszerűen érte, de eredményes csak akkor volt, ha „volt vér a pucánkban”, azaz egészen közel mentünk a célhoz.

Egy-egy ilyen támadás egy percen belül lezajlott. A célra zuhanás közben derült ki, vannak-e kísérővadászok? Ha egy négyes raj, miután áttörte a vadászgyűrűt, az első rácsapás után visszafordult, hogy második tűzcsapást zúdítson az Il-ekre, biztosan számolhatott veszteséggel.

Addigra ugyanis már minden egyes Messzerre két-két Lavocskin vagy Jakovlev jutott. Ha nem észleltünk vadászoltalmazást, akkor csökkentett sebességgel meg lehetett ismételni a támadást.

A találatok megfigyelésére rendkívül kevés idő állt rendelkezésre. A biztos találatokat robbanás követte - ez jól megfigyelhető volt, vagy a sorban következők látták az előttük rácsapó Messzer sorozatának eredményét. Biztos légi győzelmet természetesen csak szigorú bizonyítás alapján jelenthettünk. Így könnyen előfordulhatott, hogy tényleges légi győzelmek kimaradtak a harceredmények értékeléséből.

Rossz időjárási viszonyok - alacsony plafon, többretegű, vastag, teljes borultság - esetén a helyzet kegyetlenebb volt. A feladatot ilyenkor is végre kellett hajtani, csak éppen sokkal veszélyesebb körülmények között. Ha a légeret jól át akartuk tekinteni, akkor a felhőalap alatt kellett a bevetési légeret elérnünk, ami teljesen keresztülhúzta rejtési szándékainkat, könnyen felfedezhetőek voltunk. Minden felhőfoslány új veszélyeket rejlhetett.

Gyenge vigasz, hogy az ellenfélnek legalább annyi oka volt meglepetéstől tartani, mint nekünk.

A csapatlégvédelem kedvenc magasságában, 4000 m alatt repülve mind a saját, mind az ellenséges elhárítás tűzének ki voltunk téve. A mi gépünket alulról gyakorlatilag semmi sem védte, egy jól irányzott pisztolylövessel le lehetett lőni bennünket.

December 20-án valamilyen okból nem az egyes századok felállítási és készségi vonalán kellett adni a repülőtervédelmi ülőkészültséget, hanem az I. osztály parancsnoki harcálláspontja közelében, az erdőszenlen, azaz a repülőter kelet-nyugati tengelyének a keleti oldalán. Igen ám, de az előző napok nagy esői következtében a harcálláspont közelében jó 150 méteres sugarú félkörben bokán felül ért a víz. A gépek tengelyig merültek a sártengerbe. Ezért a készség felállítási vonalát a száraz részre, kb. 150-190 méterre északra ki kellett tolni.

Rajom három tagból állt. Dániel hadnagy és kísérője, Szűcs Ferenc szakaszvezető gurultak át velem a túloldalra. Gépünket orral a Papod felé állítottuk, és vártuk, hogy leteljen a nehezen múló két óra. Azon morfondíroztam, hogy a megsüllyedt gépemnek legalább teljes gáz kell majd ahhoz, hogy start esetén egyáltalán meginduljon, és ugyancsak be kell majd „lökni” a gázt, hogy a startirányban szürkellő hangárok felett át tudjunk húzni. Nyakig sáros katona caplatott a gépem mellé. Jelentet-

te, hogy a készültségi raj parancsnoka rögvest menjen az (200 méterre levő) osztályparancsnoki harcálláspontra azonnali eligazítás céljából.

Meglepődtem a szokatlan parancs hallatán. Ülőkészültségben eddig kétféle parancsról hallottam: vagy azonnal start, vagy begurulás a bokszokba. Most itt a harmadik féle. Mit csinál a jólnevelt fakatona? Teljesíti a parancsot. Kikászálódtam az ülésből és neki a 200 méteres víz- és sártengernek. Egyet azonban nem tettem meg, pedig megtehettem volna. Nem tájékoztattam Dániel Lacit, hogy miért és hova megyek ülőkészültségben. Mint utólag kiderült, tátvá is maradt a szája.

Idő: 10 óra 15 perc. Gyalogolok a bokáig érő latyakban. Már 50 méterre vagyok a Pumaszállás feliratú harcálláspont-bejárattól, amikor látom, hogy az osztályparancsnok gesztikulálva magyaráz valamit a csaknem 200 légi győzelmes németnek, Helmuth Lipfertnek. Épp készültem jelentkezni, amikor a német harcálláspont ügyeletes altisztje kirohant a barakkból és habzó szájjal üvöltötte: - Alarmstart! Dreizehn Il-zwo (Riadóstart! Tizenhárom Il-2!) - és máris lőtte a zöld rakétát. Amire nekem kellett volna azonnal startolnom. Nekem, aki e pillanatban 200 méternyi vízre és sárra voltam a gépemtől!

Egy pillanatra megdermedtem. Több pillanatra már nem volt időm. Félelmetes dübörgéssel, összes fegyvereiből tüzet okádva már itt is voltak az Il-2-esek, 100 méter magasságban a fejünk fölött. Ami annál is figyelemre méltóbb, mivel a plafon 200-300 méter között volt, a látás legfeljebb 1000 méter és a borultság 10/10!

A pillanatnyi rövidzárlat után rohanni kezdtem a sártengeren keresztül, ahogy csak erőmtől és nehéz téli repülőruházatomtól tellett. Közben - mintha rettenetes dokumentumfilmet néznék - láttam, hogy gépem szerelői vadul futnak az erdő felé, de Dániel és Szűcs gépeit hevesen terkerik a szerelők. Szűcs gépe beugrik, de Dániel csavarja nem pörög át! Kétségbeesetten látom, hogy Dániel - mit is tehetne mást - kiugrik a gépből és ő is rohan a szerelőkkel az erdőszélen ásott óvóárkok felé, mert az Il-ek ugyancsak tüzelnek.

Azt is megfigyeltem, hogy a németek gépei, mint felriasztott darazsak indulnak a Jutas felőli sarokból. Annak ellenére, hogy ők nem is adnak most ülőkészültséget!

Torkom szakadtából ordítom, hogy: - Vissza, vissza! - Előkapom a pisztolyomat, futás közben a levegőbe lövök. Két szerelőm visszafordul. Most már hárman dagasztjuk a sarat lélekszakadva a gépem felé. Szűcs

a géppárparancsnokát figyeli. Miután Dánielt futni látja, ő is leállítja a motort, és a gépből kiugorva ő is fut Dániel után az erdő felé.

Hiába ordítok. Nem hallják a nagy lövöldözésben. Odaérek a gépemhez. Már a Retektől is indul két gép. Ezt a szégyent nem akarom túlélni, öngyilkos dolgot csinálók: miközben a szerelők mint az örültek, hajtják a kurbli, beugrok az ülésbe, nem veszem fel az ejtőernyőmet, nem kötöm be magam, hanem magamra rántom a deklit, és húzom az indítót. A szerelők a földre vágják magukat, én nyomom a gázt a sárban, és vérben forgó szemekkel indulok az II-ekre.

Csakhowy mire a futót behúzom, már egyetlenegy sem látok. Legalább 20 Messzer rohangászik az alacsony plafon alatt. Elmegyek a főzői Balaton-partig, majd Ösküig és vissza – sehol ellenség. Jó húsz percet keresem – nincs. Gondolom, az utakat támadták, és véletlenül futhattak a repülőtér fölé, ahol egyébként semmi kárt nem okoztak, csak az alacsony felhőket lőtték szitává.

Futó ki, leszálok. Mint egy megvert kutya, úgy gurulok vissza a készségi vonalra. Egy szót sem szólok Dánielhez, aki teljesen magába roskadt. Futok a harcálláspontra. Az osztályparancsnok felindultan üvölti, hogy a németek áttelefonáltak, gyávasággal gyanúsítják a magyar készségi rajt!

Jelentem, hogy a startparancs vételekor éppen őhöz voltam eligazításra rendelve. Dánielnek nem indult a gépe. Szűcsnek pedig mint kísérőnek, a parancsnokát kellett követnie. (Mint később kiderült, Szűcs nem tudhatta, mi van Dániellel. Az ő gépének már járt a motorja, kiáltást nem hallott, rádión semmit nem hallhatott – Dániel már kiugrott használhatatlanná vált gépből –, ezért aztán a parancsnok példáját követve leállította a motort és futott az óvóhelyre.) Fatális véletlenek egybeesése. Az osztályparancsnok megértette és elbocsátott. Így az ügy látószólag elintéződött. Azt senkinek sem árultam el, hogy a történetek milyen mélyen megaláztak. Nem voltam a régi. Szavamat se lehetett venni.

Ráadásul egy buta baleset megfosztott nagyszerű kísérőmtől, Pintér Gyula hadnagytól, az Öcsitől. December 14-én, riadóstartos bevetésnél súlyosan megsebesült. Vonalban startoltunk négyen, én csak annyit vettem észre, hogy emelkedés után egyszerre csak nincs kísérőm. Rádióntisztáztam annyit, hogy ne is keressem. A reptér körül egy kört leírva, megláttuk a hatalmas porfelhőt és a roncsokat a Papod még kopár tövé--n. A parancsot végre kellett hajtani. Így már csak hárman, Dániellel és

Szüccsel Fehérvár térségében FW-190-es mintájú csatarepülőgépek alacsony támadását biztosítottuk.

Amikor hazatérvén leszálltam, a baleset helyszínére siettünk. A hely, ahol Öcsit megtalálták, 600 méterre volt a gép első földbeütődésének a helyétől! Az ülés - Öcsivel együtt - kiszakadt a törzsből. A motor 10 méterre, a szárnyak 200 méterre voltak az üléstől, amelyben ott hevert a véres ejtőernyő. A föld még nem szívta be Öcsi véré. Messzer-csizmám talpszegélyig véres lett tőle. (Ki gondolhatta akkor, hogy Öcsi élve megússza? Sőt, hogy 1945 márciusában újra egy géppárban repülünk? Vannak ilyen csodák.)

Start után valamelyik dugattyú „kikönyökölt” a motorból. Leállt a sróf, ömleni kezdett a forró olaj. Öcsi nem látott semmit, de ösztönösen előrenyomta a fűrészt. Szárnyvéggel kapta el a földet, akkor kezdődött a 100 méteres cigánykerekezés. Szerencsére nem gyulladt ki.

Öcsi megúsza egy sebhellyel a homlokán. Napokig marhaságokat beszélt a kórházban. Még a menyasszonyát sem ismerte meg. Nekem jutott a kínos feladat, hogy Ildikóval tudassam a szomorú esetet. „Tapintatos közlésemet” a századnál még napokig emlegették, történt pedig ez olyképpen, hogy a reptérről jövet, a kórházba még nem tudtam bemenni, de - mivel fel se tételeztem, hogy Öcsi megmarad - azonnal Ildikóék szálására siettem. Rémes zavarban voltam.

- Mondja, Ildikó, maga menyasszony? - kérdeztem. - Igen. - válaszolta Ildikó, már rémülten. - Nos, hát nem menyasszony, eladó lány! - bökte ki ostobán. Csak akkor jöttem rá kegyetlen tapintatlanságomra, amikor Ildikó majdnem összeesett. Szerencsére egy óra múlva már tudtuk, hogy Öcsi nem hogy nem halt meg, de már meg is szólalt, ha félre is beszél.

Rossz közérzetemhez az egyre erősödő ágyúdörgés is hozzájárult. December 21-én reggel, az elsővonal-jelentésekből világosan kivehetjük, hogy megkezdődtek a harcok Székesfehérvárért. Az ágyúdörgés egyre erősödött és állandósult. Bármelyik pillanatban várhattuk az áttelepülési parancsot Kenyeribe. Tudtuk, hogy a földi helyzet kritikus. De azzal is tisztában voltunk, hogy éppen ezekben az órákban milyen nagy szükség van ránk, egyre fogyatkozó Pumákra.

Délelőtt parancs jött, hogy december 22-től készségi szolgálatra be kell osztani azt a néhány pilótát, akik pár napja érkeztek meg Németországból, ahol 1944 tavasza óta Me-109-eseket és FW-190-eseket repül-

tek ki a gyárakból a keleti arcvonalra. Önként kérték magukat haza, az ezred személyi veszteségeinek pótlására. Egyik gyakorlottabb volt a Gusztáv vezetési technikájában, mint a másik, viszont harci tapasztalatuk egyenlő volt a nullával. Ezért aztán mondvacsinált átképzést kellett velük végigcsinálni, ami majdnem kizárólag a cirkusz - a követési gyakorlat életre-halálra - gyakorlásából állt. Elkezdtük jó 8000 méteren és földig csináltuk. Az „öregebb” beintett és leborított, a másik, a „kezdő” utána. (A „leborítás” fontos figurája a vadászrepülőeknek. A cél az, hogy helyet cseréljenek. Valójában az öregebb meg akarta mutatni, hogy nem-hiába van már 10-20-30 bevetése, rövid harc után be tud ülni a másik „farkába”, szabatosabban a farka mögé, lövési helyzetbe. Vagy nem. Mindenképpen presztízs kérdés volt. És csak itt leírva ilyen egyszerű...) Akinek könnyen sikerült a háta mögé kerülni, annak ez komor jóslatként árnyékolta be a túlélési esélyeit.

Nekem Fuszek Rudi hadnagy jutott „kezdőként”, repülőalapi és akadémiai évfolyamtársam és igen közeli jóbarátom. A bátyja, Henrik, alig egy éve halt repülő hősi halált a keleti hadszíntéren, szintén 109-essel. Rudi jó pilóta volt, de - soha nem mertem neki megmondani - nem vadásznak való. Minden másnak igen, de vadásznak nem. A vadászrepülés akkoriban tébolyultan gyors reflexeket és századmásodperc alatt hozott döntéseket kívánt - és Rudi kissé lassú volt. Már az iskolákon is látszott, fizikailag mennyire igénybe veszi a műrepülés, az alacsony támadó és szűk kötélekrepülések, illetve a kötélek-műrepülés. Jól hajtotta végre a feladatokat, de mégis...

A szeme sem volt az igazi, szemüvegre lett volna szüksége, de kívülről tudta a repülőorvosi rendelők összes leolvasó tábláit, így aztán soha nem leplezték le. Erős akaratú, szorgalmas, igen művelt fiatal tiszt volt. Vezérkarinak készült. (Jókor...)

Amikor a kassai Akadémiára bevonultunk mint karpaszományos címzetes tizedesek, még egy utolsó felvételi rostán kellett átjutni. Aki azt hiszi, hogy ennek az elméleti és gyakorlati vizsgának bármilyen köze volt a repüléshez, az téved. Boldog emlékü matematika professzorunk, Hollós alezredes, elsőfokú egyenletet és aránypárt íratott velünk. Ez volt az elmélet. A gyakorlati vizsga: az Akadémia uszodájához kellett kerekedni. - Így napnál világosabban kiderült, hogy a jelölt tud-e kerékpározni? Aztán az uszodában 25 métert kellett végigúszni. A húszvalahány jelölt közül ketten egyáltalán nem tudtak úszni. (Mi többiek tudtuk ezt.)

Az egyik, szegény Szabó „Pemete” túlélte a háborút, hogy aztán hazatérés közben egy osztrák folyócskába fulladjon. Nem sikerült olyan módon átkelnie rajta, ahogyan azt egykor, az Akadémia felvételi vizsgáján, az uszoda medencéjében tette: gyalog, de a fenéken. Elsüllyedt, a fenéken előrearaszolt, fellökte magát, levegőt vett, elsüllyedt és így tovább. Az ellenőrző sporttiszthelyettesnek később valószínűleg rémálmaiban kísértett ez a 8-10 perc, de Pemete megtette a 25 métert!

Rudi - ő volt a másik, aki nem tudott úszni - más taktikát választott. Csapkodott, elsüllyedt, felbukott, fuldoklott, vizet nyelt. De centiméterenként araszolva a vízben előre, „leúszta” a távot. (Utána orvosi ápolásra szorult.) Volt akarateroje.

Rudit december 21-én délelőtt „képeztem át”, így csak délután kellett készülséget adnom. 15 órakor kezdődött. Alig negyed óra elteltével startparancsot kaptunk. Rudi volt a kísérem, ez volt az első bevetése. Az egész készülség a mi géppárunkból állt. Azt a parancsot kaptuk, hogy 15.45-kor, Mór fölött 3000 m magasan fel kell venni egy német He-111-es bombázóköteléket (hozzájuk kell csatlakoznunk), és vadászvédelmet kell számukra biztosítanunk, amíg végrehajtják a bombázást. Pontosan „óra 25”-kor - 15 óra 25 perckor - startoltunk, és 2-3 perccel a megadott találkozási idő előtt, 3000 méteren, Mór fölött voltunk. Az időjárás hidegre fordult. A tájat hófoltok borították. Szél alig, a látás jó, a borultság 8/10, a plafon magassága 4500 körül.

Nagy ívben köröztünk a felhőalap alatt, amikor megjött Pápa felől a hat Heinkel. Olyan tökéletes volt az álcázófestésük, akkori szóval kamuflázsuk (szürke alapon fehéres foltok), hogy fölülről alig lehetett észrevenni őket. Rádiózni az eltérő hullámsávok miatt nem tudtunk velük, így élesen bedöntve gépeinket, húztunk el az orruk előtt, hogy jól kivehessék az egyébként igen diszkréten látható felségjeleinket. Billegettünk, jelezve, hogy a védelmet átvettük. Én a „saját” gépemmel voltam, a W-131-essel. Rudi szépen kísért, nem beszéltünk egymással.

A Heinkelek maradtak 3000-en, mi pedig felmentünk a felhőalap alá. himbálództunk fölöttük és mögöttük. Igyekeztünk azt a látszatot kelteni, mintha nem ketten, hanem többen lennénk. Tartok tőle, hogy ebbeli igyekezetünk meglehetősen hiábavaló volt. Rövidesen láttuk, hogy egyenesen Érd térségébe húznak a bombázók. Ott volt ugyanis a legújabb hídfőállás és pontonhídverés, nyilván azt akarták bombázni. A nap vörös korongja egy pár pillanatra felbukkant a nyugati horizonton.

Odalent feltűnt a föld, a hazai föld, füstfelhőben és torkolattűzek villámlásában, de némán, mert csak saját gépünk monoton dübörgését hallhattuk. Kegyetlen légvédelmi tűz fogadta védeenceinket, de a bombavetés megtörtént, találat láthatólag nem érte őket.

Ekkor láttuk meg a La-5-ösöket. 8-10 tereptarka példány spirálozott a Heinkelek felé, alulról. Ez volt a Heinkelek szerencséje. Így volt időnk nagy sebességtöbblettel elhúzni a bombázók hátsó alakzata mögött és ezzel mintegy jelezni, hogy nem védtelenek, itt vannak a Messzerek! Rögtön észre is vettek a Lavocskinok, és nem sokat mérlegelve szerény létszámunkat, sorra borítottak le a Vasmű irányába.

A Heinkelek közben megfordultak, és rövid emelkedés után a felhőbe húztak. Feladatunk ezáltal véget ért, de nem mehettünk a La-5-ösök után, mert tempó- és időkésésben voltunk. A nap lement, haza kellett érni Veszprémbe. Akkor már volt a reptér északi-déli tengelyében földbeszülyesztett lámpasor, az alkonyi leszállások megkönnyítésére.

A felhőalap alatt vágattunk hazafelé, amikor fenséges, de szörnyű földi színjáték tanúi lehettünk. Fehérvártól délkeletre nagy páncéloscsata zajlott a hófoltos mezőkön. A gyenge alkonyi fényben éles kontúrokkal rajzolódott ki mindkét első vonal. A tűzek... A tüzelő páncélosok és a telitalálatok. A villanások és a fekete füstgomolyok. Leírhatatlan volt. Az volt az érzésem, hogy nekünk a levegőben sokkal könnyebb a feladatunk, mint a földi harcosoknak. Mi minden bizonnyal ágyban alszunk ma este és nem a havas, sáros árkokban...

Később, amikor hadikórházból hadikórházba vittek, ott a tüzérek, a lövészek, a páncélosok mind azt mondták, hogy jó-jó, de nekik legalább föld volt a lábuk alatt. Semmi pénzért nem csinálták volna a mi mókáinkat.

Simán szálltunk le a világító lámpasor mellé. Rudi túl volt az első bevetésen. Jellemző, hogy nem is látta a La-5-ösöket.

Este megtudtuk, hogy a következő napok döntőek lesznek. Fel kell készülni Veszprém elhagyására, de egyelőre fokozni kell tevékenységünket. Ennek jegyében - és egy liter forralt bor után - valóban kényelmes ágyban, mély álomba merültem. Mit sem zavart a szakadatlan ágyúdörgés, sem a rendszertelenül robbanó bombák hangja. A kis kétfedelű, kétszemélyes Po-2 repülőgépekben - a háború után a mi sportrepülőink is használták őket vontatógépként - főleg nőpilóták ültek. Kézzel dobálták ki a kis bombákat. A „csotrogányok”, ahogy mi hívtuk

őket, nem annyira jelentős tényleges kárt okoztak, mint amilyen idegesítő volt váratlan, ötletszerű felbukkanásuk.

December 22-e igen mozgalmasan kezdődött. Már reggel 7 órakor megkaptam a parancsot, hogy délelőtt Veszprém és Győr között két fuvart kell csinálnom Storchhal. Akkor igen dühöngtem amiatt, hogy mivel igazolt Storch pilóta is vagyok, így nem juthatok a délelőtti folyamán bevetéshez. A kétségbeejtő helyzet a végsőkéig fokozta a harci kedvünket.

A Storch-fuvar abból állott, hogy a Bécsújhelyről érkezett új 109-esek német pilótáit vissza kell szállítani Győrig, ahol autóbusz várja őket. Közben minden kilátás megvolt rá, hogy bármiféle szovjet gép útközben lelőjön bennünket, mint a védtelen barmokat. Hát azért vigyáztam az egészségünkre. Jól ismerve a Bakonyt és a Cuha völgyét, olyan szépen kerülgettem a fákat, akár egy erdőkerülő.

A második fuvar alatt a felhőzet olyan alacsonyra ereszkedett, hogy szorosan a Zirc-Bakonyszentlászló vasútvonal sínei fölé tapadva tudtam csak áthatolni a Bakonyom Közben áldottam egykori katonaföldrajz tanáromat az Akadémián, aki bemagoltatta velünk az összes alagút, híd és állomás nevét!

A Storch elvileg két személynek készült, ám igen bőszégesen. A jó nagydarab pifkék - egymás között ez volt nálunk a németek gúnyneve - sportot csináltak abból, hányan férnek be mögém. Mindkét hónom alatt lógott egy-két csizmás láb. A legtöbben heten voltunk. Starttól a leszállásig maradt a teljes gáz. Olajhőmérséklet végig a piros tartományban, de azért az Argus-motor vígan darált.

Aztán befejeződött az utasfuvarozás, és úgy 12-13 óra között néhányan elindultunk a hajózóétkezde felé. A félúton, az út mellett állt a készülségi géppár. A mi századunk, a Drótkefe adta a készülséget. Halasi és Fuszek Rudi ültek a gépekben bekötve. 14 órakor kell majd nekem és a most mellettem lépkedő Huszár Pufinak leváltanunk őket. Csorgott a nyáruk, ők még nem ebédeltek.

Ebéd után ráérősen, cigarettázgatva ballagtunk a barakk felé, újra elvonulva a két készülségi gép mellett. Halasi Sanyi kiszólt, hogy ugyan már, lennék-e szíves 10 percre átvenni a készülséget, hogy ebédelni mehessen. Megesett a szívem rajta, egyen, ha éhes. Ráálltam a cserére. Gyorsan kiugrott a gépből, én meg igyekeztem még gyorsabban bekötni magamat, nehogy időkiesés legyen a készülségből. A rövid és nekem

túl magasra állított üléssel bíbelődtem. Bosszankodtam, nem tetszett, hogy nem az én alakomra vannak a dolgok beállítva. De hát ezt a pár percet csak kibírom.

Múltak a percek. Az út fordulójában épp feltűnt már Halasi Sanyi alakja, amikor éles csattanás, repült a zöld rakéta az ég felé. Riadóstart! Már startoltunk is, helyből.

Amikor a fejemre húztam a kabintetőt, minden rossz sejtelmem bevált. Az ülés túl magasra volt állítva, csak kissé előrehajtott nyakkal fértem el. Alig tudtam hátranézni. (Ez aztán majdnem végzetes lett.) Fűtyült a rádió: - Székesfehérvár térségében, Várpalota közelében Il-ek alacsonytámadnak, több hullámban, erős vadászkísérettel. - Mi csak ketten, de hát ehhez szoktunk, az állandó többszörös túlerőhöz.

Elég erős szél fúj a Bakony felől, hordta a szakadozott felhőket. Több rétegben, a fekete, szürke és fehér minden vigasztalan árnyalatával rohantak felettünk délkelet felé. Néha-néha mintha megcsillant volna a nap. De nem. Csak a pillanatra elvékonyodott felhőkön világított kissé erősebben át. A rádióban egyetlen szó sem hallatszott. Ketten, ki tudja mi és hány ellen. És már hányadszor... Emelkedni nem lehet, a legalsó felhőréteg 500-600 méter csupán. Minden irányból tüzet kaphattunk. Gondolom, ezt Rudi is sejtette. Rettenetesen zavart, hogy nehezen forog a fejem.

Átsüvöltünk Várpalota felett. Minden csöndesnek tűnik. Gépet még nem látunk. Ilyen hátrányos felhőviszonyok között nem is vágyódom utánuk. Fehérvár fölött élesen észak felé fordulok. Ezt a mozdulatomat Rudi még jól láthatóan követi. Ebben a pillanatban előttem, de még távol, sűrű légvédelmi zárótűz csíkjaait veszem észre.

Éppen fölöttem megszakad a rohanó felhő, a következő réteg már 1000 méter fölött lehet. Meghúzom a gépet éles mozdulattal, egy pillanat alatt töröm át a felhőt. Mintha bálterem ajtaját rántottam volna föl, vagy a cselekmény közepén menne föl a függöny a színházban - benne vagyok a sűrűjében! Velem egy magasságban és azonos irányban úgy 100 méterre 15-20, nagy vörös csillagos Il-2-es repül. Azonnal kiszűröm, alig fölöttünk, a Jakokat is, soros motorjukkal és vörös csőrükkel.

És Rudi sehol. Valahol a felhő alatt maradt. Rádión hívom - nem jelentkezik! Lekapom a gázt és feltűnés nélkül lemaradok. Úgy látszik, nem vettek észre a vadászok. Most helyezkedni kell! A szívem a torokban dobog, de a fejemet alig tudom forgatni, ez rettenetesen zavar.

Egy felhőfoslány védelmében a csóri repülőteret azonosítom. Földközben repülve, nyugatias irányt tartva egy világosszürke Weihét pillantok meg. Kikerülök a felhő takarásából, de a szememet nem tudom levenni a Weihéről. Szerencsétlen, egyszerűen célt repül. Világos színe ordítóan elüt a sötétebb tájától.

Az események szédületesen felgyorsulnak. Éles bal fordulóval követem a Weihét. Jól kiveszem rajta a magyar felségjel világos keresztjét. Átvágok jobbra, hogy körülnézzek. Látom az Il-kötéléket. Erősen süllyed, nyilván alacsonytámadásra helyezkednek. Egy Jak-9-es kiszúrja a 200 kilométerrel ballagó kétmotorost. Saját kötelékének irányától csaknem 180 fokkal eltérve borít a Weihe irányába. Még eléggé távol van, kb. 2000 méterre lehet, de a vagy 1000 méteres magassági és jó pár száz kilométeres sebességi fölényével ez semmi!

A színjáték előttem játszódik. De közben már én is színre léptem. Valamivel távolabb vagyok a Weihétől, mint a Jak, de én gyorsabb vagyok és keresztezni készülök. A Jak láthatólag nem észlel, a célra tör meredeken. A Weihe kétségbeesetten fordulóba dől. Együtt zuhanunk a Jakkal, pályánknak még időben kell keresztezni egymást, különben végük a Weihés fiúknak! Kettőnk repülési pályájának szöge 40-45 fok lehet, amikor a két nehézgéppuskámmal hosszú sorozatot lövök a Jak elé. Ezt látnia kell, ha nem is talállok. Látja is. Úgy 200 méterre a Weihétől, állandóan tüzelve, kifordul balra, de láthatólag nem találja el őket. Hanem a balra fordulással felém kanyarította magát, és nagy célt mutat a revikörömben. Össztűz! A másodperc törtrészéig nyeli a lövedékeket, majd lángra lobban, mint a gyufa és belerohan az erdőbe.

A Weihét majdnem elsodorva, meredeken húzok az ég felé és figyelem, van-e valaki mögöttem, de nincs. Fehérvár felé fordulok, amikor elmaradt, egyedül repülő Il-2-est pillantok meg, 500 és 1000 méter között. Börgönd felé tart.

Azonnal támadok. Lekapott gázzal és lapos szögben, felülről és hátulról nyitom meg a tüzet. A hátsó lövész kitűnően lő, el is talál, érzem a gépemen, de nem veszélyesen. Az én sorozatom is ül. De az Il-2-es megy tovább, csak a lövész szünteti be a tüzelést. Amikor tán 20 méterre elhúzok tőle, akkor látom, hogy a hátsó lövészülés 30 mm-es találatot kapott. A harci láz olyan erős bennem, hogy a nagyon szűk ülésben nem forgatom kellően a fejemet, amivel erősen véték a törvény ellen. Csak a célt figyelem, nem törődök eléggé a mögöttes légteremmel, 50 méterről

lövök gépágyúval az Il-2-es hűtőjébe. Aztán ahelyett, hogy éles fordulóval eltűnnék, ahogy kellene, levett gázzal, várva, hogy a földbe csapódjon, tovább lövöm.

Magasságom nem több 20 méternél, amikor úgy érzem, mintha vilám csapna a gépembe. Sorozat talál el. Fűlsiketítő dübörgés a gépemen, a botkormányt valamilyen hatalmas erő majdnem kiveri a kezemből. Éles ütés a testemen. Valahogy mégsem érzem, hogy itt a vége szerény pályafutásomnak. Teljes gáz és metanol-befecskendezés a motornak, amely úgy húz, mint még soha. Nyomom a fák közé és finoman csúsztatok jobbra-balra. Tűzcsíkok a gépem mellett, ahogy a fényjelzők elsűvítenek mellettem. Óráknak tűnnek a másodpercek, hátránézni csak most van időm. Egy Jak maradozik el tőlem, már elég messze van. Valószínűleg nem érti, hogy miért nem robban szét ezer darabra ez a Messzer, amikor olyan jól eltalálta! Még egy utolsó, lekonyuló sorozat, alighanem elfogyott a lőszere.

Sokkolt állapotomban eszembe sem jutott, hogy most nekem kellene támadni. Csak robogtam a Bakony és a móri horpadás felé. Ekkor jutott el a tudatomig, hogy a bal kezem csupa vér, és spriccel a szívem ütemében föl, egészen az arcomig. Bal lábamban tompa fájdalom. Fékszárnykerék nincs, trimmelő nincs, a sebességmérő és iránytű helyén sötét lyuk tátong. A gép igen erősen húz balra és szirénázó hangot ad, de a motor sűrítve dolgozik. Visszaveszem a gázt és döntök. Félúton vagyok Veszprém és Budaörs között. Azt tudom, hogy most kórház következik. Pesten vannak a szeretteim, de Veszprémben a bajtársak. Pestet körül fogják zárni. Tehetetlen sebesültként ki tudja, mi vár rám? Balra fordulok. Irány Veszprém!

A plexi is hiányzik jó darabon, a bal karomon a bekecset mintha farkas tépte volna szét. A bal lábam el van zsibbadva, de tudom az oldalkormányt mozgatni. A bal csűrőm fele hiányzik, a műszerek egyike sem működik, de a futóműgombok épek. Vajon fog-e működni a futó? Közben folyik a vérem.

Így érem el a repülőteret. Egy nagyon-nagyon papos, lapos rácsapást csinállok, a rossz csűrőmmel bénán billegtetek. Szándékom, hogy még egy kört csináljak a második billegtetéshez, de közbeszól a vérvesztésem. Elgyengülök. Érzem, hogy nem bírnám tovább. Nagyon nehéz balforduló után lassan helyezkedek a leszállómező irányába, a Papod felé. Biztonság kedvéért messziről húzatok, alacsonyan és megnyomom a fu-

tómű „ki” gombját. A jelzőberendezés szétlöve, ám a rándulásból és a fejnehézsre válásból érzem, hogy kijött. De vajon rögzített-e? Majd megtudom pillanatokon belül. Fékszárnyal nem is kísérletezem, mert az nincs.

Nagy sebességgel, két kerékre érek földre és éppen csak elég a leszállómező a kiguruláshoz. Erőm elhagy. Alig látom, mi van körülöttem, de próbálok gurulni a Drótkefe kis erdeje felé. Arra emlékszem még, hogy Árvai, a szerelő a szárnyra ugorva benéz az ülésbe és rémülten kiált: - Fej lövése van!

Erre térek magamhoz. Miközben kihúznak az ülésből, közlöm, hogy csak a csuklóm vérzik. Mindenesetre olyan véres vagyok, mintha minden vérem kifolyt volna. Kötszert szorítanak az ütőeres vérzésemre és beültetnek a parancsnoki Wandererbe. A sofőr, Berci 120 kilométeres sebességgel visz a veszprémi kórházba, ahol Penkov doktor, a bolgár származású sebész, a Pumák jó barátja lát el pillanatok alatt. Kiszedi bal kezem fejéből a feleslegessé vált csontszilánkokat, sínbe teszi a tenyere-met, beköti.

Tetanuszt, morfiumot és koffeint ad, amitől elfelejtem, hogy a bal lábam ólomnehéz, és hagyom, hogy a szállásomra vigyenek. Hiszen ezzel a kézsebbel csak kötözésre kell majd bejárnom.

Mire a Várba érünk és felmegyünk Pufival közös szobánkba, bal lábam már nem engedelmeskedik. Összeroskadok. Tasnádi Jóska, tisztí küldöncöm és „titkárom”, nézi a csizmámat és közli, hogy jó egyujnyi lyuk van rajta! Lehúzza a cipzárat, kifejti a lábamat a jó félkilónyi alvadt vérből. Repesztalálát. Hívják ezredünk vezető orvosát. Megtalálja a szárkapocs felőli oldalon a repesz bemeneti nyílását.

Reggel, nehéz éjszaka után, teljesen járásképtelen vagyok. Hordágyon visznek újra a kórházba. Holnap szenteste. Szép kilátások. De legalább élek.

Penkov doktor röntgen alatt, érzéstelenítés nélkül szondázza meg és szedi ki a ceruzacsonnyi repeszt. Kétcentis repeszgránát darabja. Megállt a szárkapocscsontban, de nem törte el a csontot. A doktor a művelet közben egy kendőt adott a kezembe, rágham, ha fáj. Hát majdnem szétrágtam.

Most már nem engedtek el. Az egyik iskolába telepített tábori kórházba kerültem. Tele volt friss frontsebesültekkel, légnyomásosokkal és amputáltakkal. Mindenkinek sebláza volt és félrebeszélt. Én is.

Mintha ködből merült volna föl évfolyamtársam, Szenteleky Lexi az ágyam szélén. Megköszönte, hogy megmentettem az életüket. A Weihe utasainak egyike volt. Gépem számát jól el tudták olvasni. Örültem, de a lábam állapota egyre romlott.

Aztán jött a december 23-ról 24-re virradó, lidérces éjszaka... Veszprém ekkor kapta talán a legnagyobb légitámadást. Teljesen apatikus állapotban éltem át, pedig a falak egy része beomlott, az ablakok tokostul repültek ki. A kórház telitalálatot is kapott. Így jött el a reggel, a kétségbeesetten sürgő-forgó irtalmas nővérekkel. Az egész kórházat bevagonírozzák és kitelepítik. Hová? Ki tudja?

És ekkor ért utol ezredparancsnokom, az Öreg Puma keze. Huszár Pufi és Hincza Gyuszi zászlós egy hordágyra fektetve egyszerűen kiloptak a kórházból. Kivittek a repülőtérre. Letettek a földre az osztályharcálláspont előtt, míg a sebesültszállító Storch oda nem áll.

Nagy fájdalmaim voltak, amit a hideg csak fokozott. Az az öltözet volt rajtam, amiben megsebesültem. Kemény volt a rászáradt vértől. Még a pisztolyom is az oldalamon maradt.

Olyan gyorsan történt az egész. Egy félórája még a félig romokban heverő veszprémi kórházban voltam. Most meg itt fekszem egy hordágyon, és azt se tudom, hová megyünk. Tasnádi Jóska által összekészített úti csomagom a hordágy mellett árválkodott. Egy kézitáskából és egy - az akkori időkben igen modern - törperádióból állt. Feküdtem ott a hideg szélben. Aki csak arra járt, mindenkinek volt egy kedves szava hozzám. Jólesett. Így tudtam meg, hogy gépem oldalán akkora lyuk tátongott, hogy át lehetett látni a törzs egyik oldaláról a másikra. Megkaptam azt a (fél nem robbant) 2 centis gépágyúlövedéket, amely a kézsebemet okozta és megállt a műszerfal mögött. Kioperálták onnan a számomra.

Fuszek Rudi is odajött lesütött szemmel, igen bánatosan, hogy elvesztett a döntő pillanatokban. Akkor láttam utoljára. Lapos barátom is mondott egy-két vigasztaló szót. A legvigasztalóbb az volt: - Sebaj, úgyis találkozunk egy meszesgödörben! - Nem tudom, mire célozhatott... Elment mellettem és üdvözölt a német ezred két legnagyobb „ásza”, Hartmann és Barkhorn is. Hartmann arcán, mint rendesen, kisfiús mosoly ült. (Ezért hívták az ezredében Bubinak.) Gratuláltak az életben maradáshoz.

Végre megjelent Hincza Gyuszi és a Gólya, szép nagy vöröskereszttel az oldalán. Ezzel a géppel én is sokat repültem, sok élményem fűződött

hozzá. Molnár Laci keresése, leszállás a svábhegyi golfpályán, géppisztolytűz Gárdony fölött, felszállás rögzített csűrőkkel, vándorrepülés hét utással. De most nem én voltam a pilóta, most engem vittek. Hordággal nem értem be a repülőgépbe, így - nagy fájdalomak közepette - beemeltek a hátsó ülésbe. Ahogy a vér a lábamba ment, úgy erősödtek a fájdalmak. Igyekeztem nem mutatni. Megtudtam, hogy a szombathelyi helyőrségi kórházba szól a beutaló nyílt parancs.

Start. Erősen ködös idő, látás 300-400 méter. A szombathelyi „fél másodikon” araszolunk, ismerünk minden fát. Így érünk a teljesen kihalt szombathelyi „A” repülőtérre, ahol a Regviből való szabadulásom óta nem jártam. Vajon hol járhat most Sashegyi őrmester és Benedek szakaszvezető, akik annak idején - nem egykönnyen - katonát faragtak belőlem? A tereptarka reptéri busz az egyik hangár előtt álldogál. Szenteste van, fél órába telik, mire akad egy gépkocsivezető, aki hajlandó bevinni a kórházba. Gyuszi sietne, mert még sötétedés előtt újra Veszprémbe lenne a helye.

Végül is sok kínlódás után benn vagyunk a buszban, majd jobbra fordulunk a város felé vezető úton. A helyőrségi kórház ügyeletes orvosa nem volt hajlandó fogadni. Friss, harctéri sebesülteket - úgymond - az 523. számú hadikórházba kell szállítani.

A hadikórházat a Faludi Gimnáziumban rendezték be. Itt aztán elkezdődtek azok a keserű tapasztalatok, melyek árán megismerhettem a magyar egészségügyi szolgálat árnyoldalait (hogy finoman fejezzem ki magamat). Állományba vettek, egy hordágyra „helyeztek” (dobtak) és az egyik első emeleti óriás teremben - egykor tornaterem volt - egy szennyes, véres, váladékos ágyra tettek, majd otthagytak. Elődöm pár órája halt meg, az ágyat még nem húzták át. Nagy szerencsémre (amely az egész háborúban nem hagyott el) két Puma is előkerült. Kiss Lacit, a Zongora egyik pilótáját november 5-én, a Mustangokkal vívott légi harc után gerinctöréssel húzták ki a gépből. Azóta mindössze annyit javult az állapota, hogy képes volt meggörnyedve, lassan vánszorogni. Egy ifjú hadnagy, Kontraszty Bandi, Szeged nyári bombázásánál sebesült meg bombarepeszekről. Leszakított ujjait már a legjobb orvos sem tudja pótolni. Ők már „jól ismerték” az ifjú ápolónőket. Így hamar kaptam tisztá ágyneműt. De vacsora nem jutott, mely okból kifolyólag megtartottam karácsony vigiliájának böjtjét. A lábam kétszeresre dagadt és igen fáj.

39 fokal lázam volt, mégis megnyugodtam. Bajtársak voltak körülöttem. Össze is tartottunk, mint mindig.

Sok nehézségem volt béna bal karommal és bal lábammal, de nagyon gyorsan felhagytam az önsajnálatt minden formájával, amikor másnap, karácsony első ünnepén az úgynevezett „aszeptikus” műtőbe vittek kötézésre és vizsgálatra. A kötszer már akkor papírból volt. A levágott kötézőanyagok szörnyű bűzt árasztottak. És azok a sebek... Minden seb gennyes. A gyakran csontig soványodott katonák láztól égő szemekkel feküdtek a műtőasztalokon. Az orvosok futószalagon dolgoztak. Az én sebeimre ügyet sem vetettek, csak átkötözték, vagy egy kiló steril papírral. Aztán visszavittek a kórterembe.

Az úgynevezett „tishti” kórterem semmiben sem különbözött a légénységektől. Érdekes társaság jött itt össze. Friss sebesült csak én voltam. Akadt közöttünk tüzer, nehéz aknavető, huszár, utász, repülő - még gyógyszerész honvéd is, protekcióként került a tishti szobába. Voltak néhányan, akik - szerintem - rég alkalmasak lettek volna csapatszorgálatra. De hát ennek elbírálása nem az én dolgom volt.

Sebem nem javult, viszont 27-én mankót adtak, amellyel nem könnyen, de mégis tudtam egy kicsit közlekedni. Csak a jobb hónaljamat alá tudtam fogni, lassan másztam, csúsztam a jobb lábamon. Ez okozta a következő bajt.

A jó szombathelyiek mindent megtettek, hogy a sebesült katonák érezzenek valamit az otthon melegéből. Sok ismeretlen látogató jött be a kórházba, tisztekhez, légénységhez egyaránt, hogy egy kis hazaival, bejglivel, miegymással és főleg kedves, jó szóval feledtessék a sebesültek sokszor igen nehéz helyzetét. Így jöttek például 28-án színészek is, a legismertebb közülük Pethes Ferenc. 31-én este Páger Antal egyik filmjét akarták nekünk vetíteni az iskola földszinti dísztermében, amely most légénységi kórterem volt. Aki mozogni tudott, levánszorgott a földszintre. Az ágyak szélén üldögélve vártuk a nagy változatosságot jelentő filmet.

El is kezdődött a vetítés, úgy este háromnegyed 8 tájban. Pontosan 10 órakor, a film vége előtt úgy negyed órával harsány hang ordította el magát: - Takarodó! - És mivel az amúgy sem égő villanyt eloltani nem tudta - kincstári ésszel -, felgyújtotta. Lehetetlenné téve ezzel a film vetítését.

Megdöbrentünk. Hadnagy létemre - a zubbonyom rajtam volt - láthatólag én voltam a rangidős. A katonák ezért engem kértek, hogy intézkedjek. Én megparancsoltam az ügyeletes altisztnak, egy fekete parolis (dögész) őrmesternek, hogy azonnal oltsa el a villanyt és hagyja el a termet. Ő visszaordított, hogy én itt nem vagyok hadnagy, hanem sebesült, ezért nekem röviden kuss!

Jakokkal, II-ekkel, Mustangokkal tudtam, mi a teendőm, de ekkora szemtelenségre nem voltam felkészülve. Megfenyegettem a mankómmal, hogy eltöröm a fején. Persze az én mozgási sebességem csak egy csigáéhoz volt hasonlítható, így negyed órába tellett, míg az ügyeletes tiszti szobához értem. Ott egy tartalékos orvos-hadapród, az előlem oda menekült őrmesterrel együtt már bezárkózott. Kiordítottak, hogy majd meglátom, mi lesz holnap. Néhányat rávertem az ajtóra és elvánszorogtam.

Másnap kihallgatást kértem a kórház parancsnokától, megelőzendő a két ügyeletes esetleges hazudozási akcióját. Barátaim mindenestre eldugták a pisztolyomat (illegálisan magamnál tartottam). Vihar egy pohár vízben, gondoltam. A kórház egész szelleme ilyen, nem is történhetett volna az eset másképpen.

Dél felé bejött négy (!) szanitéc. Azonnal jelentkezzem a kórházparancsnoknál! Takarodjanak, válaszoltam. Ha a kórházparancsnok akar valamit, jelentkezzen nálam. 10 perc múlva megjelentek egy hordággal, most már hatan. Elég kíméletlenül ráemeltek, majd levittek a földszintre a kórházparancsnoki irodába. Ott a parancsnok asztala előtt letettek a földre, és ebben a meglehetősen komikus helyzetben megkezdődött a „kihallgatás”.

A parancsnok egy gépelt papírlapról olyasmit olvasott fel, hogy én tegnap este megvertem az egész ügyeleti szolgálatot, és ezáltal megzavartam a kórház rendjét. Én a válaszómban többek között közöltem, hogy véleményem szerint mi, a kórházban tartózkodó sebesültek nagy hibát követtünk el akkor, amikor a fronton vérünket adtuk az ilyen népességért! És hogy előljáró parancsnokságomon keresztül feljelentem az egész kórházi anarchiát. A parancsnok dűhtől fuldokolva helyemre vitétt. 1945. január elsejét írtuk akkor.

Este nyolckor nagy zaj hallatszott a folyosóról. Teljesen felöltözve feküdtem az ágyamon. Mindenre számítva, a bajtársak még a Messzer-cszimámat is rámadták, csak a bal lábamon nem lehetett a cipzárat be-

húzni. A pisztolyt a tartalék tárakkal közvetlenül a testemre erősítették. Kis csomagom, rádióm mellettem. Szanitécek rontottak a kórterembe. Velem együtt mindenkit, akiről tudták, hogy a pár nap alatt jó viszonyba kerültem velük, kihajtottak a folyosóra, majd az utcára. Teherautókra raktak, engem és Kiss Lacit hordágyon. Kontraszty Bandi is velünk volt.

A szombathelyi pályaudvarra vittek. Bepréseltek a sebesültekkel már zsúfolásig megtelt, indulásra kész kórházvonatba. Én az egyik személykocsiba kerültem, egy mocskos priccsre löktek. Hat-hét tiszt került a fülkébe. Éjfél tájban elindult a vonat. Mínusz 3-4 fokos hidegben, fűtés, kezelés és élelmezés nélkül. (Az utolsó kötözésünk 28-án volt. Másnap kiderült, hogy a vonaton egyetlen orvos van, véletlenül, mert ő is sebesült.

Másodikán Sopronnál a vonat áthaladt a magyar határon. Új kalandok felé tartottunk.

VÉGRE MEGINT A PUMASZÁLLÁSON

1945. február 26. - 1945. március 21.

December 24-e jutott az eszembe, az, amikor a sebesültszállító Storch elindult velem Szombathely felé. Akkor nem is sejtettem, hogy még visszajutok a fiúk közé, a megszokott puskapor- és benzinszagú környezetbe.

Három eléggé szánalmas külsejű repülőhadnagy mászott le a töltésről. Soványak, gyengék, piszkosak voltunk. De boldogok. Hazaértünk a nagy „családunkhoz”, az ezredhez.

Vajon kiket nem látunk többé viszont?

Kiértünk a parancsnokság felé vezető szervízútra. Pár lépés után te-reptarka Mercedes fékezett mellettünk. Öreg barátom, a Lapos ugrott ki és ölelt át mindhárunkat, sorban. Már leírtak minket, Picit és engem. (Bandi nem volt az ezred állományaiban.)

Kéthónapi távollét után éppen Lapos barátom az első, akivel találkozom!

Első mondataiból kiderült, hogy Fuszek Rudi és Karcsai „Pacsó” hadnagyok az évfolyamunkból már nincsenek az élők sorában. Csatlakoztak repülő hősi halált halt bajtársaink hosszú sorához, mint ahogy Domján Slajmi törzsőrmester is, aki januárban esett el.

Egy-két perc múlva már a régi barakkban, a nagy készültségi szobában voltunk. Az első megdermedt pillanatokat harsány örömrivalgás követte.

Aztán félórás beszélgetés során sok mindent megtudtam. A lényeg: amolyan vihar előtti csend van. Új gépeket kapott az ezred, a G-10-esek beceneve „Kövér Messzer”, mert nagyobb a kompresszoruk meg a motordekli, vagyis a motorházatető. A légcsavarlapátok is szélesebbek, nagyobb az oldalkormány is. A motor maximális teljesítménye 8000 méteren 2000 LE, de a fiúk szerint 6000-ig jobb lenne egy Fritz - az „F” jelű sorozatból - vagy a Győrben gyártott G-6-osok.

Vonat vonat után dübörög Veszprém felé, az ablakon át látni őket.

Igen erős páncélos csoportosítás készül. A német hadvezetés az utolsó erejét szedi össze, támadni akar. Hát ebbe csöppentünk bele.

Mentünk az Öreg Pumához, jelentkezni. Nem volt sok felhajtás. Egy mosoly, egy kézfogás. Vissza a Drótkéféhez első tisztnek - szólt a parancs -, de előtte kötelező pihenés, feltáplálás, Rova- (orvosi) vizsga, gyakorló repülések. Március 10-től készültségadás.

Picit állományba vette ugyan az „Öreg”, de csak földi szolgálatot engedélyezett neki. Kontraszty Bandit pedig útba indította Léway Szőr FW-190-eseihez, a csatásokhoz.

Március 10-ig napjaim évessel-ivással, alvással és némi repüléssel teltek el. Közben újabb és újabb gépek érkeztek, ezeket repültem be. Ehhez nem kellett Rova-vizsga, csak a bevetésekhez. Az első startomnál ugrált egy kicsit a Kövér Messzer, aztán ment, mint a vaj. Ezekre a gépekre már csak színes szolgálati számok voltak felfestve, egyéb lajstromjelük nem volt. A Zongoráéi pirosak, a Retekéi sárgák, mi pedig kék lettünk.

Csak az én napjaim voltak viszonylag nyugodtak. Március 6-ától mindkét osztály teljes bevetésben volt. Másodikán az időjárás nagy havazással téliesre fordult, köd, havas eső akadályozta a repülést. Nagyon nehezen viseltem, hogy nem mehetek a bajtársaimmal együtt bevetésre. Ki kellett várnom a Rova-vizsga napját.

A német támadás öt helyen indult meg, de a beérkezett elsővonal-jelentések szerint csak a Balaton és a Velencei-tó közötti szakaszon sikerült jelentősen előretörni. Az éjszakák a német előnyomulás ellenére is nyugtalanok voltak, mert a Po-2 mintájú zavarógépek éjszakánként menetrendszerűen megjelentek. A fényeket keresték, aztán ledobták rájuk kisméretű bombáikat. Noha a veszprémi Vár területére még nem jutott belőlük, így óvóhelyre sem Pufi - akivel megint közös szobánk volt -, sem én nem jártunk. A varrógépszerű berregés és az időnkénti robbanások miatt mégse tudtuk magunkat kipihenni.

A pillanatnyi német sikerek ellenére sem nekem, sem bajtársaimnak nem voltak illúzióink a háború elvesztését illetően. Pontosan fel tudtuk mérni az anyagi és (a létszámot tekintve) emberfölényt, amellyel szemben álltunk. De nem nyavalyogtunk arról, mi is lesz velünk. Tettük a dolgunkat, úgy, ahogy azt becsületünk és az ezred becsülete megkívánta. Horatiusnak a gimnáziumban tanult sorai szellemében: „Si fractus illabatur orbis - impavidum ferient ruinae...” (Szabad fordításomban: Ha

recsegve-ropogva összedől is a világ, rettenthetetlenként temetnek el a romok.) A hősinek vélt elszántságban kissé tetszelegve napirendre tértem leendő sorsom felett.

Hanem a szeretteimet igen féltettem. Géza öcsémet még karácsony előtt vitték el a levettékkel együtt Németországba, Veszprémen át. Értesíteni tudott, egy éjszakán át nálam volt. Semmi téli holmija nem volt, kiskabátban, rongyos cipőben indult neki a télnek és a bizonytalanságnak. Volt egy csodálatos, irhából készült pilótabekecsem. Saját tulajdon, nem kincstári. Neki adtam, egy pár új cipővel egyetemben. Három nap múlva Herendről hozta vissza a bekecset egy sofőr. Géza nem tartotta meg, arra gondolva, hogy a bevetéseken szükségem lehet rá. Az első, egyben (a háború végéig) utolsó életjelt valahonnan Magdeburg környékéről kaptam tőle. Tábori lapon írta, hogy éhezik és fázik, a németek „önkéntes” páncélöklös rohamosztákosokat szerveznek a magyar levettből.

Anyámról és másik, nyolcéves öcsémről semmit se tudtam december eleje óta. Akkor Rákoscabán voltak. Menyasszonyom Pesten rekedt.

Azt hiszem, beletörődtem a megváltoztathatatlanba. Nem sok reményt fűztem a túléléshez. Ekkor már 40 bevetés fölött voltam. A matematikai valószínűség nem ígért semmi jót.

Március 10-én teljesen formális orvosi vizsgálaton estem át. Megkérdezték, alkalmasnak érzem-e magamat újra harci bevetésre? Habozás nélkül igent mondtam. Alkalmasnak találtattam „I/a. kategóriájú repülőgépvezetőnek”. Délután már ülőkészültséget adtam Huszár Pufival. Meg is kaptuk a startparancsot. Dég-Mezőszilas légterében alacsonytámadó Il-2-esek! Persze, bár öt perc alatt a helyszínen voltunk, az Il-eknek hűlt helyét találtuk. Hűlt? A környéken minden égett.

A felhők 5000 méter körül, 9 tizedes borultsággal fedték az eget. A Sárvíz-csatorna fölött húztunk délkeleti irányba, amikor Simontornya fölött hat szovjet nehéz légvédelmi löveg összütésbe kerültünk. A lövegek számára a pamacsokat megszámlálva, szovjet eredetre pedig a robbanás füstjének színéből lehetett következtetni. A saját nehéz légvédelem pamacsai sokkal világosabbak voltak.

Az első összűz magassága igen pontos volt, de kb. 300 méterre tőlünk balra. Ráfordultam a pamacsokra, és közben nyomtam a gépet. Így a következő összűz pamacsai tőlünk jobbra és magasabban jelentkeztek. Közben természetesen teljes gázzal igyekeztünk az üteg hatótávól-

ságából eltűnni. Újra a pamacsokra fordítottunk. Még egyszer tüzeltek, de már mögénk és alánk. Aztán vége. Persze másként alakult volna a helyzet, ha elsőre belekerülünk a szórásba!

180 fokok forduló után úgy határoztam, hogy elhagyva a célrepülési magasságot, átváltok földközelségbe. Meredek zuhanás után a Sárvíz mentén söpörtünk végig, állandó nyaktekerészet mellett. Nem tartottam meglepetéstől, mert a zárt plafon háttérében minden gépet jól észlelhetünk volna.

Alattunk akkoriban jellegzetes képek: kilőtt harcokocsik, szovjetek, németek vegyesen. Nagy sárban elakadt rohamlővegek. Jöttünkre magukat hasra vágó német katonák, égő tanyák.

A Sárvíz keleti oldaláról Dég magasságában lapos gépágyútűz a szovjet csapatoktól. Nincs kedvem megkeresni őket és alacsonyítani. Nem azért küldtek, a túlbuzgóságról meg már régen leszoktam.

Egy-egy pillanatra kivillan a nap. Egy tanyán békés kép: fehérenműk száradnak. Egészen valószínűtlen, de így van, 500 méterre a tüzelő rohamlővegektől.

Lassan már egy órája repülünk. A légtér üres. Ideje visszatérni. Milyen hamar visszaszoktam a harcrend repülésébe! Úgy váltunk Pufival, jobbra-balra fordulva, mintha nem is lett volna a két és fél hónapos kihagyásom. Jó érzés, jó az új gépem is, a „Kék tizenegyes”, a 11-es számot ugyanis kékkel festették a törzsre. A műszakiak szerint ezek a gépek 30-40 óra után motorcserére szorulnak. Persze mostanság nagyon nehéz egy gépbe 30 órát belenyomni. Gyakorló repülések nincsenek, minden repülés bevetés. Márpedig 30 órát bevetésen tölteni, anélkül, hogy se kiugrani, se hasra szállni ne kelljen - nem könnyű. És 30 óra alatt meg is lehet halni, sebesülni vagy fogságba esni. Egy bevetés átlagosan 60-70 perc.

Repülési időnk eltelt, indultunk hazafelé. Minden simán ment, akár egy gyakorló bevetésen. Tulajdonképpen csak most éreztem, hogy visszatértem az ezredhez.

Leszállás után átvettük a bevetési adagot. A kis kartondobozban egy tábla csokoládé, keksz, cukrozott gyümölcs, krumpli- vagy szőlőcukor-tabletták, mazsola, összesen körülbelül fél kiló. Csupa olyasmi, ami akkor teljességgel elérhetetlen volt. (A város „barátkozóbb természetű” hölgyeinek gyorsan fellobbanó érzelmeit nemegyszer a csokoládétáblák utáni vágy is táplálta.) Minden bevetés után járt egy doboz. Ma sem tu-

dom, mi lett azokkal, amelyeket tulajdonosuk nem vehetett át, mert már a túlvilági vadászmezők fölött járt?

Március 11-én délelőtt a rajunk szabad vadászatra kapott parancsot, a Gánt-Székesfehérvár-Velencei-tó háromszögben. Dániel hadnagy Szűcs szakaszvezetővel, jómagam pedig Pintér Gyula hadnagy kíséretében startoltam. 6000 méter magasságban értük el a móri horpadást, amikor eddig soha nem érzett füstszag ütötte meg az orromat. Pillanatok alatt erősödött a szag, majd jött a füst is. Fehéres füst töltötte meg a kabint. Kigyulladt a gépem! Megnyomtam az adógombot és közöltem a rajjal: - Gépem valószínűleg ég, kiválok a kötelékből, kényszerleszállást kísérek meg, vagy kiugrom! - Dániel nyugtázta.

Saját terület fölött voltunk. Gyorsan lekaptam a gázt. És ekkor legnagyobb, de igen kellemes meglepetésemre a füst gyorsan alábbhagyott, a kabin levegője tisztult. Mi a fene lehet ez? Lassan újra rátoltam a gázt, és közben már felvettem a veszprémi kurzust. Fél perc múlva újra füstfelhő! Ekkor esett le a tantusz: nem olaj ez, hanem glykolfüst a javából! Megnyugodtam. Egészen kis gázzal folytattam utamat, állandóan süllyedve. Minden gázadásnál újabb füstfelhő. A hűtőfolyadék hőmérsékletét a piros zónában mutatta a műszer, amikor kemény rázással földet értem a veszprémi reptéren. Begurultam.

A glykol betöltőnyílását záró dugó a kb. 15 cm-es biztosító láncon fityegett. Ahogy melegedett a glykol, úgy fröcsögött ki, és a forró alkatrészekben fehér füstté vált és ezt véltem én a gépem kigyulladásának.

Már világos volt előttünk, amit a hadijelentések elkendőztek, hogy a német áttörési kísérlet kifulladás. A naponta kapott elsővonal-jelentések és személyes tapasztalataink is ezt látszottak igazolni. A szovjet légi tevékenység megélénkült. Egyre gyakrabban jelentek meg a La-7-esek. Nem is a kontúrjaikról ismertük fel őket, hiszen megtévesztően hasonlítottak a La-5-öshöz, hanem a viselkedésükről. A La-7-esek pilótái - tudva és érezve, hogy gépük többet tud, mint a korábbi változatok - sokkal magabiztosabbak és támadóbb kedvűek lettek a La-5, a Jak-9 vagy a Jak-3-as típusokban ülő kollégáiknál. Bár a La-7-es a háború végéig sem vette át ezredünknel a Mustangoktól a „mumus” szerepét, de jobban kellett ügyelni egyes dolgokra, olyanokra, mint a légtérfigyelés, a repülési magasság, és kerülni kellett a szintben való fordulóharcot. A leglényegesebb problémát a repülési magasság jelentette. A magyar légterben megjelenő gépek közül 6-10 000 méter között csak a Mustang

volt - paramétereit tekintve -jobb a mi G-10 és K-4 változatú Messzerjeinknél. A La-7-esek sebessége azonos volt a mienkkel, de jobban fordultak. Mi viszont jobban emelkedtünk, és az emelkedés következtében erőnk egyre duzzadt 8000 méterig.

Szóval az arcvonala megmerevedett. A németek szerint azért, mert a harcokosi-hadosztályoknál alig-alig csordogált a benzin. Tény, hogy egyre több beásott német harcokosit láttunk védelemben. Az amerikai Mustangok és Lightningek pedig szakadatlanul, precízen és szisztematikusan támadták az utánpótlási vonalakat, tartályvagonokra és -kocsikra vadászva.

A támadás megindulásakor azt a tájékoztatást kaptuk, hogy a stratégiai cél elsősorban a román olajvidék. Ezt akkor már irreálisnak tartottuk. Én a magam részéről titkon Budapest felmentését reméltem, és azt, hogy viszontláthatom szeretteimet. Most, március 11-én ez már teljesen lehetetlennek látszott. Magunk is láthattuk a szovjet ellentámadás megindulásának előjeleit.

A bevetések igen megszorodtak. Volt olyan nap, hogy három bevetésre indultam. Elsősorban kísérések: magyar és német csatarepülőket és Me-210-es gyorsbombázókat kísértünk. A legfontosabb az volt, hogy „védőernyőt” képezzünk, míg ők ledobták a hasuk alatt hordott bombákat.

Attól kezdve meg tudták védeni magukat, sőt!

Akadtt azért izgalom is. A délelőtti kísérési feladatok után tizennegyedikén, úgy 15 óra tájban, 15 perces készülségből kaptunk startparancsot. Összeállításunk a szokott: Dániel, Szűcs, Pintér Öcsi és én. Bár a rangidős én lennék, Dani vezeti a rajt. Hiába, én azért a sebesülésem után jócskán kiestem a gyakorlatból. Újra bele kell jönnöm a légtérfigyelésbe, és általában újra kell csiszolnom a reflexeimet.

Loholtunk az erdőszélre, ahol a délelőtti bevetések után még ki sem húlt motorú gépeink pihentek. Gyors beugrás, ejtőernyő, bekötés, a motor beindult. Dániel integet, a nagy zajban nem értem, mit akarhat, de kiszúrom, hogy Szűcs Feri gépe nem indul, a szerelők megnyitották a motorfedeleket.

Intek, hogy menjünk, Dani bólint, kifordul. Én utána, Öcsi követ. Gurulás közben már adja a szöveget az Erdő: - Drótkefe 1., itt az Erdő. Jelentkezzék! - Erdő, itt a Drótkefe 1. Jelentkezem! - válaszolja Dani.

Beállunk a Papod felé, a startirányba. Még egy pillantást vetek a túlsó

oldalra, tele van gépekkel. A Ricsi század, a 101/8. század és a Retek egyszerre értek vissza, nagy billegtetéssel. Folyik a tankolás.

Előrenézek, majdnem vonalban vagyunk. Dani bólint, kezdjük a gázadást. Elemelkedés, közeledik a Papod, futó be, fékszárny, majd újra az Erdő: - Drótkefe 1., itt az Erdő. Szabad vadászat Enying térségében!

Rövid a szöveg, de érthető. Tehát a sűrűjébe. Enying a harcok egyik fontos pontja, egyik legeredményesebb vadászrepülőnk, Szentgyörgyi Dezső szülőfaluja. Képzelem, Dezső mit érezhet, amikor nap nap után látja a házukat, ott élnek a szülei. A falu tudtommal többször is gazdát cserélt.

Most mi igyekeztünk arrafelé. Legalább 6000 méteren futottunk be a bevetési légterbe. Kitűnő látási viszonyok fogadtak. Olyan élesen láttuk a földet, mint holmi térképet. Elkezdtük a forgolódást, jobbra, balra váltottunk, általában 90 fokos fordulókkal. Így az egész légteret jól áttekinthettük. A földi harcok nyomát most alig lehetett észlelni, csak itt-ott láttunk tüzeket.

Hirtelen Öcsi éles hangja: - Drótkefe! Előttünk három órában, jobbra gépek! - Kettő! - mondom én. - Látom őket! - így Dani.

Élesen emelkedve feljűk fordulunk. Puskáink bekapcsolva, célzóberendezés kihúzva. Támadunk! Emelkedésben vagyunk, magassági fölényhez jutottunk, amikor szinte egyszerre ordítjuk: - Németek!

Valóban, most már látjuk a fekete kereszteket. Ők is észlelnek minket, elfordulunk egymástól. Az Erdő újra irányít, Simontornya fölé küld. Most már németek sincsenek. Az idő múlik. Már csak 20 perc a repülési időnk.

Kezdem hinni, hogy mára végeztünk, amikor újra az Erdő: - Drótkefe! Itt az Erdő! Székesfehérvár, dél. Il-ek alacsonytámadnak! - Éles, 180 fokos forduló közben nyugtázunk. A Sárvíz fölött nyomjuk teljes gázzal. Lassan veszítjük a magasságot, a sebességünk 700 km/h körül van. Fehérvár alatt vagyunk, magasságunk több mint 5000 m. Az Il-ek „dolgognak”, villanások, nagy füstfelhő, amint „kosárszámra” szórják kicsi, de hatásos bombáikat. Ahogy rácsapás után felhúznak, a füstben megcsillan kék hasuk. Ilyenkor lehet őket „kiszúrni”. Különben nagyon nehéz piszkoszöld terepszínüket a talajtól megkülönböztetni.

Meglátjuk őket, máris éles spirállal veszítjük a magasságot. Igen nagy a sebességünk, le kell venni a gázt, ropog a fülem, mint a géppuska. Hiába, túl nagy a sebesség, így is csak pillanatokig lesz alkalom a lövésre.

A feje trimmelt gépet közben vissza kell tekerni farokra, mert alig lehet vízszintben tartani. 200 méterre vagyunk a földtől, amikor az II-ek mögött támadunk. Másodpercek tört része alatt Dani a jobb szélsőt találja, az alulról lőtt 3 centis robbanása villan az II szárnytövében, és ég az egész gép. Az én háromcentis sorozatom elmegy az II mellett! A 12,7-es meg mint a tűzijáték pattog le a páncélról. Már magam is elrohantam az II mellett.

Öcsi eltűnt. Később kiderült, hogy neki sikerült a rájutó gépet alulról megsorozni, de az elég messziről kilőtt első rövid sorozata mellément. Jobbra helyesbített, ám már olyan közel került hozzá, hogy egy nagy fekete tömeg volt az egész II. Kilőtte rá a rövid, két-három lövésből álló 3 centis sorozatát. Ahogy az olajhűtőbe beletrafált, az egész revikör kivilágosodott. A következő századmásodpercben elrohant az II mellett, és jobbra meglátott egy vadászt. Felhúzott, szembe a vadással - akkor látta meg a számomat, a kék 11-est. Megvallom, én is Jaknak néztem őt.

Daninak minden lőszere kifogyott, közölte rádión. Így hazafelé indult. Mi utána, az üzemanyagunkból nem futotta további kalandozásra.

A pokoli légvédelmi tüzet, amelyet valószínűleg mindkét oldalról kaptunk, csak a rácsapás után vettük igazán észre. De ezúttal szerencsénk volt. Az II-eket vagy nem kísérték vadászok, vagy olyan gyorsan támadtunk és tűntünk el, hogy tempókésésbe kerültek velünk szemben.

Hazaérve Öcsi és Dani nagyot billegtetek az ugráló és integető szerelőknek. Én „pótlékként” kivágtam egy meredek piruetet a tiszteletükre. Leszállás után megtudtuk, hogy Szűcs Feri motorja nem indult.

Halasiék raja is bevetésen volt, veszteség nélkül. Pufi lelőtt egy II-t.

Jó ebben a rajban repülni. Kialakult taktikánk lényege a gyors támadás és a határozott „lelépés”. Az II-ek ellen is ez a legbiztosabb, ha van vadászvédelmük. Márpedig, hacsak nincs egész alacsony plafon, mindig van.

Szerettük magunkat „szürke farkasoknak” nevezni. Gyerekesen tetteleztünk ebben, növelte önbizalmunkat. Szükség volt rá. Meg kellett őrizni a túlélés szempontjából oly lényeges támadó szellemünket. Aki támad, az mindig előnyösebb helyzetben van, mint az, akit megtámadnak.

De ravaszok is igyekeztünk lenni. Ha nem volt jó a pozíciónk, gyorsan eltűntünk, hogy a napból vagy magassági fölényrel támadjunk inkább. Ha viszont jó volt a pozíció, azonnal, tétovázás, az ellenség szá-

mának mérlegetése nélkül támadtunk. Támadás után nagy sebességgel a fűhöz tapadtunk, vagy ha jó felhők voltak, akkor - nagy sebességünket és kitűnő emelkedőképességünket kihasználva - meredeken húztunk közéjük. Semmi esetre sem álltunk le szintben fordulózni. Sok „fiatal” így lőttek le. A felhőbe húzás nem kizárólag menekülést jelentett. Taktikai fogásnak számított. Látszólag kivontuk magunkat a harcból, ám gyakran fordult elő, hogy helyezkedve - kedvező felhőjárás esetén - második támadásra rendeződtünk.

A vadászok légi harcában latolgatásra nem volt idő. Azonnal kellett dönteni. Ha volt lőszer és benzin, és nem üldöztek, akkor emelkedni kezdtünk, mindig szemben a nappal.

Március 12-én német csatarepülőket kísért a rajunk Simontornya térségébe. Valahogy elvesztettem a rajt. Nagyon kellemetlen a bevetési légtérben egyedül maradni és tudni, hogy senki nem fedez sehonnan. Rádiózva kerestem őket éppen, amikor egy, bombáját ledobott FW-190-est vettem észre. Egymagában, elmaradva társaitól, 1000 méter magasan rossz irányba igyekezett. Gondoltam, legalább csinállok valami hasznosat. Rácsapok, magam után hívom és biztosítom őt, ő meg engem. Mélyen elkeveredtünk déli irányba, eléggé messze a saját területről, ami mindig bizonyos borzongást keltett bennem. A fiú közben emelkedett. Úgy 2000 m magasan lehetett, amikor eléje vágtam, és élesen jobb fordulóba vágva gépemet, megpróbáltam a Balaton irányába csalni. Erre ő rövid sorozattal válaszolt. Jó 50 méterrel jobbra süvített el tőlem! Hűfene, mondom. Fele se tréfa. Teljes gáz, a Messzert „srófra akasztom” és figyelem az ipsét, nehogy a hasa alját meglássam, mert akkor régen rossz nekem.

Úgy látszik, románnak néz, mert jön szépen utánam. Én pedig csalogatom felfelé, tudva, hogy az ő BMW motorja felfele nem bírja úgy az iramot, mint az én kifejezetten magassági motorom. Azt azért jól érzékelem, hogy nem Nowotny, a híres német „ász” ül a Focke Wulfban. Egyáltalán nem húzza úgy, ahogyan lehetne. Közel vagyunk már a 6000 méterhez, amikor mögéje kerülök, majd mellé, jobbra tőle, és ütögetem a fejemet, nemzetközi nyelven hozva tudomására, mit gondolok észbeli képességeiről. Rámnéz. Jól látni hosszú nyakát és kiugró ádámcsutkáját. „Szégyenkezve” balra leborít és eltűnik a párában.

Március 13-án, délután startparancs: szabad vadászat és felderítés. Négyen indultunk, javuló időjárási körülmények között Cece térségébe.

de csak Berhida térségéig jutottunk. Meredek emelkedés közben Boston és Jak-9-es csoportba botlottunk a felszakadozó felhők között. A Bostonok 3500 körül, a Jakok valamivel magasabban repültek. Mivel jelentős volt a magassági fölényük, azonnal elfordultunk tőlük, de a szemünket rajtuk tartottuk. Kihúztuk a Messzereket a nap irányába és teljes gázzal, srófra akasztva emelkedtünk. Egy nagy fordulóval már 4000-en voltunk, és kedvező pozícióban támadtunk.

Dániel és Szűcs átrohantak a laza vadászgyűrűn, mi ketten Pintér Öcsivel lemaradva követtük őket. (A mi kettőnk gépei egészen újak voltak, és a hangármester azt ajánlotta, hogy legalább hat óra repült időn át még kíméljük őket.) A napból való támadás meglepetésszerűen érte a Bostonokat, de Dániel mégis egy, a kötelékét védő Jak-9-essel keveredett harcba. Rádión jelezte, hogy a Bostonokkal mi foglalkozunk. Ekkor már Dani volt hátul, előtte a Jak sötét füstcsíkot húzott maga után. Szűcsöt nem láttam.

Mi Öcsivel a két utolsó Bostonra csaptunk le. Rövid és gyors rácsapásra jutott idő. Az „enyém” felhőbe húzott, még láttam, hogy Öcsi alaposan eltalálja a másikat, de már negatív szögben kellett zuhannom, majd kihúzni, hogy az időben észrevett, támadó Jakot lerázzam. Feltételezhetően nem gondolta, hogy a Bostonok támadásában megzavart Messzer most öllene fordul. Márpedig én támadtam. Időben kiszúrta, és mivel láthatólag ő is egyedül volt, hát elkezdte menteni a bőrét. Volt vagy 1000 méter magassági fölényem, ezzel rányomtam. Ő is. Eszembe jutott a „bejáratós” motor, azt hittem, teljes gáz nélkül is utolérem. De úgy látszik, ez a Jak az újabbak közül való volt, gyorsabban porolt előttem, mint gondoltam.

Már-már lőtávolságban egyszerre erős gépágyútűzet kaptam. Kaposvár szélén vagyok! A Jak nyilván Taszárra igyekszik.

Nem is annyira a légvédelem, mint az órák bírt jobb belátásra. Inkább a vacsora, mint üzemanyaghiány miatt kényszerleszállás és fogság. 180 fokok forduló - a füvet borzolva irány Veszprém. Szerényen settenkedtem be a reptérre, ahol már kezdtek „leírni”.

Nagy érzés bevetés után azt hallani, hogy ma nem halt meg senki a századból. Fáradtak voltunk.

Március 14-én a jelentések szerint az amerikaiak tömeges vadászbe-repülést hajtottak végre a Nyugat-Dunántúl egész térségében. Utakat és vasutakat támadtak elsősorban, benzint szállító tartályvagonokat és -ko-

csikat kerestek. Találtak is. A támadó német páncélos hadosztályok üzemanyag-ellátása kétségessé vált.

Ezekre az amerikai gépekre nem kaptunk riasztást. Sejtettük, hogy parancsnokaink kímélni akarják a megmaradt pilótákat az előre látható szovjet ellentámadásig. A mi repülőterünket elkerülték a Mustangok és a Lightningek, pedig ülőkészültségben vártuk őket (nem a legnagyobb lelkesedéssel). Délutánra olyan fokú volt az amerikai gépek nyüzsgése, hogy az már a szemtelenséggel volt határos. Drumiék ekkor startparancsot kaptak, és kettőt le is szedtek közülük.

Három óra felé megszűnt az amerikai berepülés. Egész századunk (két raj) bevetésre indult a szokott Simontornya-Cece közötti zsákhoz, ahol az előretört német páncélosalakulatok olyan harapófogóba kerültek, amelyet még nem húztak meg. Nem irigyeltük őket.

Az Il-2-eseket nem találtuk meg. Mégis vérfagyasztó bevetés volt. Halasi Sanyi vezette a századot. 2000 méter körüli magasságban csalin-káztunk a Sárvíz és környéke fölött, provokálva a szovjet könnyű és közepes légvédelmet. Mély sóhajtással jeleztem megkönnyebbülésemet, amikor ráálltunk a nyugati kurzusra. Sanyi bátorsága „már nem ismert határt”, hogy a híres repülőnótából idézzek. A mi gépünk 2000 méteren semmivel sem jobb a szovjet géptípusoknál. Sanyi barátom pedig olyan „virblit” vágott le, hogy éppen elég volt követni őt. Igaz, a légvédelem se volt könnyű helyzetben, ha el akart találni, pedig ugyancsak igyekeztek. Nyolcgépes kötelékben repülni akkoriban nagy dolog volt, nyolcan már úgy éreztük magunkat, hogy rengetegen vagyunk.

Az autóbuszban, hazafelé a szállásra megelevenedett a gárda. Ki nem mondvá mindenki ugyanazt érezte: megint egy napot sikerült élve végigcsinálni. Zengett az ének, ezredünk indulója, a „Száll a gép, a harci gép...” A háború sújtotta veszprémiek joggal hihették, hogy a Pumák megőrültek. Pedig csupán nagyon örültünk az estének, amit sikerült megérni.

Az éjszakák is egyre kegyetlenebbek lettek. A légiriadó majdnem minden este megjött. A polgári lakosság - biztos, ami biztos - a pincékben rendezkedett be. Mi természetesen nem félhettünk, fönn maradunk. Eddig valóban csak próbálgatták a Várat eltalálni. Ezen a napon viszont ugyancsak sikerült.

Este nyolc óra tájban üvöltöttek fel a szirénák. Pufival lefekvéshez készülődtünk, hogy a nehéz nap után megérdemelt pihenőre térjünk.

amikor Pintér Öcsi és menyasszonya, Ildikó bekopogtak. Kértek, menjünk velük az óvóhelyre. Ildikó rosszat érez.

A nők megérzésesei mindig figyelemre méltóak. Így hát, ha morogva is, de kimentünk az utcára. Légvédelmi ágyútűz és repülőgépmotorzaj fogadott, és a ledobott számtalan „Sztálin-gyertyának” köszönhetően nap-pali világosság. Akkor hatolt a tudatomig, hogy nem véletlenül lóg pontosan a Vár fölött a gyertya. Lehet, hogy már a kioldás is megtörtént! Mintha tarantella csípett volna meg, akkorát ugrottam, és felüvöltöttem:
- Nyomás az óvóhelyre!

Rohantunk be a szomszédos gimnázium épületébe, éppen hogy csak leértünk az alagsorba - amikor 500 kilós bombatalálatot kapott szemközt a Törvényszék. A légnyomás kb. 10 méteren át söpört az alagsori folyosón, csak a fal állította meg. Egy kupacban voltunk vagy tízen. Jajgatás, gyereksírás, német csizmák dübörgése, német vezényszavak, polisi lángtenger odakünn az utcán.

A gimnázium a németek egyik fő hírközpontja volt. Több száz kábel futott oszlopokra függesztve. A gumiszigetelésű kábelköteg égett. A németek öt perc alatt eloltották, így egy perccel a megfulladás előtt föl tudtunk jönni.

A gimnázium és a Kisszeminárium közötti pár métert a Törvényszék romjai között tettük meg. Fölnéztem ablakainkra. A Kisszeminárium nem kapott találatot, de szobánk három ablaka tokostul az utcán hevert. Mi lehet odafönn? Szerencse, hogy tulajdonképpen semmi értékünk. Vadászrepülésből nem lehetett meggazdagodni.

A gimnázium előtt álló terepszínű autóbuszunk érdekes látványt nyújtott. A légnyomás elvitte minden ablakát, karosszérialemezét, a tető- és fenéklemezeket is. De a motor és az ülések megmaradtak, az alváz és a kerekek sem sérültek. Így a kocsit kicsit szellős lett, és vigyázni kellett, hogy le ne csússzon az ember a földre, mert alattunk rohant a talaj... Hízen továbbra is ez a busz szállított bennünket a reptérre.

Az egészen csak röhögünk, bár első emeleti szobánk ablakok és ajtók nélkül nem volt nagyon lakályos. Sebaj, itt a tavasz. (Nem mondtuk, de gondoltuk: ugyan hány napot tölthetünk még Veszprémben egyáltalán?) A légnyomás mindkettőnk ágyát szétszerelte, a csillár leszakadt, az üvegtörmelék 10 centi vastagon borította a padlót.

Kis rádióm, csodák csodája, túlélte ezt a kalandot is. De az angol rádiót nem hallgathattuk többé, mert nem volt ablaka a háznak. Addig

gyakran hallgattuk, és így pontosan tudtuk, hogyan áll a németek szénája. A mi harci szellemünket ez nem érintette. A becsületünk és az önbecsülésünk nem engedte, hogy elhagyjuk magunkat és a porba hulló magyar zászlót.

Reggel kialvatlanul (és mosdatlanul) gubbasztottunk autóbuszunk romjain, de a repülőtér sértetlen volt. A vidéket köd borította, amely a déli órákban felszállt. Ebéd után jött a hír, hogy teljes erővel tombol a szovjet ellentámadás.

Megkezdődtek a bevetések, szakadatlanul indultak a rajok. A mi szokott négyes rajunk 14 és 15 óra között indult a Székesfehérvár térségébe szakadatlanul özönlő Il-2-esek és vadászok ellen. Fehérvár térségét a szokott szabálytalan „vonal” alakzatban, 6000 méter magasságban értük el. Innen figyeltük a nagy arénát. A pergőtűz tombolása által okozott hatalmas füst- és lánggomolyok kirajzolták az arcvonalat. Még az alacsonyabb felhők is vöröslöttek. Kissé nyomva gépeinket, nagy gázzal köröztünk Fehérvár-Csór-Pátka térségében. Mint a vércsék, úgy kerestük, akit megtámadhatnánk. Már fél órája, hogy startoltunk.

Egyik pillanatról a másikra fedeztem föl a felvillanó kékségeket. Il-ek mutatják ott rácsapás utáni felhúzás közben a hasukat! Még egy fél kör. Beállunk a nappal a hátunkba. Ekkor fedezzük fel, hogy 4-5000 méter között darázsraj: 25-30 Lavocskin és Jak! Az Il-eket fedezik.

- Támadunk az Il-ekre! - mondom a rádióba. Nagy jobb zuhanó spirállal olyan sebességtöbblettel törjük át a vadászyűrűt, ami néhány másodperces előnyt biztosít számunkra. Nem látom Szűcs Ferit. Dániel a jobb szárnyon egyedül robog. 45 fokos szögben nyomjuk a gépeket. Sebességünk egykettőre 700-800 km/óra. A vadászokra nem ügyelünk, ők a következő másodpercekben úgysem tudnak beavatkozni. Valószínűleg nem is fedeztek fel idejében, mivel a napból támadtunk.

Szemem az Il-eken. Már abbahagyták a lövöldözést, rendeződve keleti irányra fordulnak, legalábbis az élen repülő. Az elmaradókra támadtunk. Amikor a hátuk mögött szintbe kerülünk velük, olyan nagy a sebességi fölényünk, hogy teljesen le kell a gázt kapni, hogy egyáltalán helyezkedni tudjunk. Szerencsére jól számítottuk ki a támadás szögét. Kb. 2 kilométerre vannak előttünk az Il-kötélék utolsó gépei. Annyian, legalább harmincan, hogy nem kellett rádión megbeszélni, ki kire támad. Mindenki elé kerül gép. („Mindenki”, vagyis mi hárman.)

Egymástól 50-100 méterre, vonalban támadunk. Tőlem balra Pintér Öcsi, jobbra Dániel Laci. Dániel kissé - úgy 200 méterrel - elénk szaladt, így jól látom, amikor lőni kezd. Sebességünk 500 kilométerre csökkent. A kiszemelt gép gyorsan közeledik. Finoman alányomom, hogy lőhessek. Távolság 200 méter, 100 méter. Látom a nagy hűtőjét, tűz! 50 méter, fellobbanó nagy tűz előtttem, balra lépve kicsúszok, majdnem ütközöm az II-lel.

Talán 200 méter magasan lehetek. Tovább nyomva nézek hátra. Az II egy nagyobb és egy kisebb darabra válik ketté. Ritkaság. Tovább nem figyelem, mert fekete pontokat látok. Erősen süt a délutáni nap, behúzózik a vakító korongba, majd oldalt kinézek. Nyüzsögnek a Lavocskinok, úgy látom, La-7-esek.

Fehérvártól Pest irányában vagyok, de már nyugati a kurzusom. Alattam saját terület. Pintér Öcsit nem látom, de Dániellel „összerádiózzuk magunkat” és Várpalotától már együtt repülünk Veszprém felé.

Illemtudó billegtetés és sima leszállás után gurulunk a Drótkefe felállítási vonalához, amikor Pintér Öcsi Kék 1-ese söpör el 10 méter magasan, billegtet. Szűcs gépe a földön. Valahogy elvesztette a rajt. Előfordul. Kissé mi is ludasok vagyunk benne. Start után ugyanis az Erdő általános közlést adott egy Liberator-kötéléről, amely állítólag egy közeli légterben kóvályog. Mivel nekünk más volt a feladatunk, úgy tettünk, mintha nem hallottuk volna. Szűcs Feri, azt híván, hogy nekünk is hiányzanak a Mustangok, elindult megkeresni őket. Szerencsére nem találta meg, de aztán minket sem. Nem dicsérték meg.

Március 17. reggelén Lapos barátommal együtt ücsörögtünk a szelőssé vált reptéri buszon. Ezen a napon a Drótkefe és a Retek csak ülőkészültséget adott. A Drótkefének alig volt bevethető gépe. A szerelők éjt nappallá téve dolgoztak. Az aznapra tervezett légi tevékenység Lapos rajára, a Zongorára várt. Felkészültek a várható bevetésekre.

Nem sokkal 8 óra után „üveghangú” motorzúgásra rohantak ki a barakkjukból. Gépágyúsorozat! Magányos La-5-ös csapott le meredek szögben, hosszú sorozatot lőtt a reptér közepére. A pilóta vagy 200 méteren felvette a gépet, éles fordulóval eltűnt keleti irányban. A reptér védelmi készültségét adó Retek négy gépe egy percen belül a levegőben volt, de a szovjet vadásznak már bottal üthették a nyomát. Jól kezdődött a nap.

A hadihelyzet nem sok jóval kecsegtetett. Lapos az elsővonal-jelentéseket tanulmányozta. A legerősebb földi harcok Gánt és Sárkeresztes térségében, Simontornyánál, Balatonszabadinál és Mezőkomáromnál zajlottak. Várpalotánál nagy német ki- és berakodás folyt. A kocka megfordult. A német páncélos támadás elakadt. Véres védelmi harcok alakultak ki. Ma a Zongora is kiveszi belőlük a részét.

Lapos - mint a többi pilóta is - nagyon fáradt volt. Napi két-három bevetés. Náluk, a pilótáknál már csak a szerelők kimerültebbek. Éjjelente hozzák bevetésre kész állapotba a leharcolt gépeket.

A La-5-ös akciója miatt startkészültséget rendeltek el. A délelőtti Laposék várakozásban töltötték. Délre a felhőzet jó része feloszlott. Lapos a gépe farkának dőlve süttette az arcát a tavaszi nappal. Vajon mit hozhat nekünk ez a tavasz, töprengett. Nem sok jót. Már a túlélés is nagy eredmény lenne.

Rájára nézett. A három szakaszvezető harcedzett fiú volt. A kísérője, Faludi Károly, aztán az „öreg róka”, Buday Lajos, meg az ő kísérője. Nagy Juju. Négyüknek összesen több mint 20 légi győzelem van a tarso-lyában.

A startparancsot 15 óra 30-kor kapták: - Várpalota. A vasútállomást 20-22 Il-2-es támadja, erős vadászbiztosítással! - Rutinos gyorsasággal ugrottak gépbe, indítottak. A légsavarok átfordultak, fekete füstfelhő, dübörögtek a motorok. Kivéve Laposét. Nagy ritkaság, ha a DB-motor nem indul azonnal. Második kísérlet. Túl lenne szívatva? Másodszorra se indul!

Lapos intett Budaynak: menjenek! Drága az idő, utol kell érní az Il-eket. Buday elindult a csonka rajjal. Lapos gépét a szerelők bűvölték. Buday 300-400 méteren húzott a reptér fölött keletnek, amikor - nagy lángnyelvet öltve - a motor végre beindult. Lapos elstartolt, erősen „fűtött” a Várpalota felé tartó három gép után. Eltűnt a szemünk elől.

A 16 óra tájban, sérült gépekkel hazatérő Faludi és Nagy Juju jelentették, hogy egy - nagyon rossz pozícióban, emelkedés közben - rájuk támadó, kétszeres túlerőben levő La-7-es kötelék szétszórta a rajukat. Budayt lelőtték, hősi halált halt. Cserny hadnagy eltűnt.

Nem akartam tudomásul venni. Lapos is? Ő, aki olyan nagyon jól repült, olyan bátran harcolt? Őt is elérte volna a halál?

Az ezred „leírta”. Én még reménykedtem. Hátha jön még róla hír. Nekem lett igazam. Ám arra, hogy megtudjam, mi is történt a barátommal.

soká kellett várnom. 1945-ben, egy hideg októberi napon láttam viszont, Budapesten. Csontsoványan, rongyosan, két mankóra támaszkodva. Akkor mondta el utolsó bevetésének történetét.

Utoljára úgy láttuk, amint éppen a raja után ered. Tudja, hogy nem szabad alacsonyan bemenni a bevetési légterbe. Veszprémtől Várpalota pedig csak egy-két perc. Ilyen alacsonyan az Il-ek kísérővadászai lemészárolják őket! Lapos hát srófra akasztja a gépét és rádión szólítja Budayt: - Fordulj balra, fordulj balra!

Buday nem tér balra. Nem érti, mit mond Lapos? Vagy reméli, hogy megcsípheti az Il-eket, mielőtt a vadászok észbe kapnának? Sosem derült ki.

Már Várpalotán vannak, amikor Lapos utoléri őket. Alattuk a vasútállomás, itt-ott tüzek, de az Il-2-esek, „becenevükön” a Sturmovikok - már sehol. A raj legfeljebb 1000 méteren, Lapos gondolatai száguldanak. Ha a gépem időben indul és vezetni tudom a rajt, akkor északi irányba repülve emelkedtem volna és 6000 méter körül robbantunk volna a bevetési légterbe - töpreng. Vadászkíséretet jelentettek, akkor pedig ezt kellett volna tennünk, de úgy látszik, a harci hév elkapta Lapos!

Lapos rádiója alighanem elhangolódott. Senkit sem hall, úgy látszik, őt se hallani. Ebből csak baj lehet. Balra fordulna, hogy az egész rajjal magasságot nyerjenek, amikor velük egy magasságban vagy talán magasabban, pontosan szemben, azaz 12 óra irányban négy gépet pillant meg. Fordulni nem lehet, akkor a Messzerek a hasukat mutatnák.

Hirtelen felismeri a gépeket, Messzerek azok is, németek. Veszprém felé húznak. Hanem, vérfagyasztó látvány - ők nem látják, amit Lapos lát: nagy magassági fölénnyel négy csillagmotoros szovjet vadász - úgy tűnik, La-7-esek - csap rájuk! A jobb szélsőt eltalálják. Rövid sorozatot nyel el, fehérés füstfelhő vágódik ki belőle (talán a hűtőfolyadék, a glykol), jobbra lefelé válik ki a kötelékből.

Lapos felhúz mögöttük, a többiek követik, de a magyar raj még mindig alacsonyabban van. Teljes gáz! A három német oszlopban emelkedik, Lapos nem látja a La-7-eseket. Nagyon rossz érzés. Még szélesebb spirálban emelkedik. Lapos Jujut sem látja most, csak Faludi légcsavarkúpjának fehér spirálját, kissé maga mögött.

De még jókor észreveszi az újabb négy Lavocskint. Jobbról, majdnem a napból zuhannak rájuk. Lapos félorsóval vág alájuk, a sárgászörös fényjelző lövedékek mellette vágódnak a semmibe. 500 méteren, nyugat

felé fordulva, két kézzel rántja föl a gépet, csak aztán trimmel vissza a fejnehéz állapotból.

Lapos feje pörög. Nem lát gépet. Már Faludit sem. Nem követte vagy elkapták...?

Nagy sebességgel emelkedik. Kezdi összeszedni magát, bár a magassága egyelőre csak 2000 körül lehet. A piros 7-es számú Messzer jobban szeret 6000 és 9000 között tartózkodni.

Lapos a légteret kémleli. Egyáltalán hol van? Ahogy az alatta futó, tüzekkel tarkított tájat figyeli, hatalmas csattanás! A gépbe mintha villám csapott volna. A botkormány kirepül a kezéből. Utána kap, megragadja. Alig bírja tartani.

Mi történhetett? Vagy egy La-7-es lőtt beléje alulról, vagy a légvédelem könnyű gépágyúja találta el?

A bal motorburkolat kinyílt, újabb nagy csattanással elrepült. A motor balra kibicsaklott. A gép kormányozhatatlan. Hiába húzza vissza a gázt, a motor tovább jár, a légcsovar pörög. A kabint sűrű füst önti el. Semmit se látni. Ugrani kell! A gép azonban fejre áll és kormányozhatatlan.

Lapos bal kézzel megrántja a kabintető kioldókarját, a dekli elrepül. A füst feltisztul, de kétoldalt lángok! Isten veled, világ! Távol jobbra égő gép sűrű fekete füstöt húz maga után, ki lehet?

Lapos képtelen a botkormányt meghúzni. Egy rántással kioldja a be-kötő hevedereket, próbálja elrúgni magát, a gép függőlegesen zuhan, a rettentő erejű huzat kitepi az ülésből. Erős ütés az ülőernyőn, a következő pillanatban pörögve zuhan lefelé. Jobb kézzel hátranyúl, megvan-e még az ernyő - az az érzése, hogy az ernyő a vezérsíkhöz ütődött. Megvan. A bal melléhez kap, az ejtőernyőt nyitó fogantyúhoz, megrántja.

Az ernyő - pár száz méter magasan - nagy csattanással és rántással nyílt. Lapos kábán pislog a föld felé. Hol fog vajon talajt érni?

Ekkor látta meg, hogy a jobb lába térdből hiányzik! Fájdalmat nem érzett. Nézte, hogy a hiányzó láb helyén a szakadt térdsebre zsugorodott a maradék bőr. Elájult.

Arra tért magához, hogy sziklás talajon vonszolja az ejtőernyő. Tereptarka egyenruhás német katonák futnak utána, elkapják. Gumiszalaggal átkötik a combját. Újabb sötétség.

A műtőasztalon eszmél újra. Az orvos németül a nevét és az alakulatát kérdi. Beküldje-e Veszprémbe? Nem tud válaszolni. Még hallja: - Elaltatjuk... számoljon...

A marhavagonban három emeleten, hordágyon, 24 súlyos sebesült. Lapos kábultan, lázasan inkább csak sejti, hogy döcög vele a vonat. Rossz álom csak, hogy a lába hiányzik, hiszen érzi, hogy megvan, fáj.

Többet volt öntudatlan, mint eszméleténél. Egyhetes keserves utazás után egy brünni kórházban helyezték el. Itt kapta az első friss kötést. Újabb műtét. A háború vége Prágában érte. Onnan vergődött haza.

Hát így. De ezt 1944. március 17-én én még nem tudhattam. Akkor, nem sokkal naplemente előtt ismét Pintér Öcsire és rám jutott a reptér-védelmi ülőkészültség sora. A Papod felé, startirányban álló gépben ülve végigpergett előttem a nyár, az ősz, a sok-sok téli kalandom. És most elvesztettem a legjobb barátomat.

A túloldalra átbámulva láttam, hogy a Retektől egy négyes raj indul bevetésre, és velük egy másik is, Pottyondyék fehér számos gépei. Erősen alkonyodott, mire véget ért az ülőkészültség. Szállingóztak vissza a sárga és fehér számos gépek, de csak hatan. Aztán befutott a hír: Doberdó, vagyis Forró Pál hadnagy égő géppel, de sértetlenül kényszerleszállt saját területen.

Nyugtalan éjszakám volt. Félóránként ébredtem az állandó motorzúgásra. Az ablakokat papírral beragasztottuk, de villany már nem volt. Gyertyával világítottunk. Hiába takarított ki Tasnádi Jóska, minden tele volt üvegszilánkkal.

Jóska egyébként soron kívül bronz vitézségi érmet kapott, mert 15-én éjjel a Kisszeminárium kéményébe kapaszkodva géppisztollyal lelőtt egy Sztálin-gyertyát. Büszkén parádézott az éremmel a mellén, és sűrűn hangoztatta, hogy addig kell hordani, amíg lehet. Amiben egyetértetünk.

Március 18-án az idő nagyon változóan felhős volt, de a légi tevékenységet semmi sem gátolta, bár hat vadászszázadunknak összesen ha 20 bevezethető gépe volt. Mégis három bevetési csomagot érdemeltem ki, vagyis három bevetésen vettem részt, de közvetlen légi harc egyikén sem alakult ki. Az elsőn, Fehérvár térségében nem tudtuk a Jakokat időben meglepni, pedig voltak néhányan, de sikerült felhőbe húzniuk. Ilyenkor aztán nem jó ott körözni. Ezért olyan helyet kerestünk, ahol nem kellett tartani felhőből kieső gépektől, ott viszont erős légvédelmi tüzet kaptunk, és üzemanyag fogytán hazatértünk.

Délután kétszer kísértünk német FW-190-eseket „jabózni”, vagyis vadászbombázó bevetésre - vadászbombázó németül, jagdbomber, innen a

„magyarosított” repülőkifejezés -, de nem találkoztunk ellenséges gépekkel. Nem sokkal alkonyat előtt egy bevetésről hazatérő 190-es kelet-ről nyugatra tartva, a fák tetejét kaszálta féloldalra dőlve, majd elkapta a herendi vasúti töltést. 200 métert pörgött, majd teljesen szétzúzódva lezökkent és már égett is, mint a fáklya. Mire a kézi tűzoltóeszközökkel odarohantunk, már pirosra sült és összezsugorodott a szerencsétlen pilóta.

Akkoriban, mintha be lettünk volna oltva, már szinte nem hatott ránk az ilyen szörnyű látvány. Túl sok hasonlót láttunk. Nap nap után hasonló sorsnak voltunk kitéve mi is. Legjobb barátunkkal együtt reggeliztünk, de a vacsorát már nélküle ettük. Nem volt szabad mélyebben belegondolni.

Vártuk az estét, a pihentető éjszakát. Amiből persze megint nem lett semmi. Zümmögtek a csotrogányok hajnalig. Ablak nélküli szobáinkban süvített a szél, repülőbekecseinket terítettük magunkra.

Március 19. Ma mi vár ránk? Mindegy. Mindössze hat gépünk bevethető, közli a hangármester.

Még eligazítás közben: - Két gép azonnal start! Felderítés, további parancsok a levegőben. Az én gépem jó, a szép „Kövér Gusztáv”, a kék 11-es. Nagyon szeretem a gépet, amióta megkaptuk, csak én repültem vele. Berke Laci csodálatosan karbantartja. Kissé lomha 4000 alatt, de hát ekkora magassági kompresszorral mi mást csináljon?

Elstartolunk Pufival, mára öt rendelte kísérőmnnek Halasi. Levegőben bejelentkezünk az Erdőnek. Kapjuk a bevetési légteret (előre megmondhattam volna): Simontornya térsége. Megállapítani, hogy a Sárvíz-csatorna bal partján van-e jelentős páncélos gyülekezés. Szép feladat. Igazán szerencse lesz, ha ma ebédelünk még. A Balaton fűzfői sarka fölött fölcsavarok 6000 méterre. Nem látok túl messze, a borultság legalább 5/10, különböző magasságokban felhők vannak, amiből a legnagyobb meglepetések származhatnak..

Várpalota-Csór irányában van a szovjet főcsapás, arra minden tűz és füst. Állandó villanások jelzik a lövegek torkolattüzeit. Le akarják vágni a simontornyai zsákot - gondolom. Erősen nyomva hatolunk be a bevetési légterbe. Sebességünk 800 km/óra felé jár. Forog a fejünk, tudnunk kell, kik vannak - vannak-e - a légterben. Nem látunk senkit. Nagy ívben csapunk rá a Sárvíz-csatornára, földközelségben robogunk és figyelünk. Rengeteg a katona, de a páncélos viszonylag nem sok. Második rá-

csapás. Olyan 50%-os pontossággal lövünk a két nehézgéppuskával, de a nagy sebesség miatt nem tudjuk lövéseink eredményét megfigyelni.

Szovjet hídfőállítás a jobb parton. Ezt senki nem jelezte, meglepetés a nagyon erős csapatlégvédelem. Olyan gyorsan suhanunk át, egészen a földhöz nyomva, hogy célzott tüzet nem lehet ránk lőni, a tűzfüggőnyt pedig sikerült megelőzni. Találat nélkül jövünk ki a kakaóból. Saját terület fölött meredeken fölhúzzunk és a négyezres felhőalap alatt, a foszlányokat cafatokra tépve igyekszünk haza. Gépet nem láttunk.

Más századoktól érkezett hírek szerint tombol a pokol Bodajk, Csór és Balinka térségében. A levegőben ott az egész szovjet légierő.

A németek hátrálnak. Összefoglaló véleményünk: de jól tettük, hogy nem mentünk gyalogosnak!

Késő délután startol a Retek és a Drótkefe. Én ülőkészültségben kapcsoltam be a rádiómat és figyeltem a fiúk szövegeit. Koponya éles hangja Bostonokat jelzett. Egy óra múlva jöttek vissza. Dani billegtetett: egy Jak-9-es bánta a vele való találkozást. Erősen taktikázniuk kellett, mert igencsak számbeli fölényben volt az ellenfél. La-7-esek is voltak szép számmal.

Az ágyúdörgés egyre erősebb. Vajon hány napunk lesz még Veszprémben? Nem volt kellemes arra gondolni, mi lesz, ha egy áttörés esetén egy páncélos ék éjjel egészen Veszprémig tör előre? Még a gépeinket se tudjuk menteni! Próbálunk aludni, de egy rakás Boston vagy Po-2-es szórja meg a várost. Pucolás az óvóhelyre. Az ottani kántálás, sírás-rívás jobban megviseli az idegeinket, mint a készültségi szolgálat.

A Vár ezúttal megmenekült, de a villanyszolgáltatás bedöglött. Egész éjjel tartott a riadó, de mi 10 óra után felmentünk a szállásunkra, és tölem ugyan bombázhattak, én aludtam.

Március 20-án ágyúdörgésre ébredtünk, de az első bevetésekről visszatérők jelezték, hogy Várpalota még nem esett el. Délelőtt Csór-Székesfehérvár térségében szabad vadászat. Olyan vadászfőlénnel találtuk szembe magunkat, hogy nem tudtunk hozzáférni az alattunk tevékenykedő Il-ekhez. 3000 méteres felhőalap - számunkra ennél rosszabbat el se lehet képzelni. Visszavonultunk.

Ebéd után újabb startparancs. Bostonok Fűzfő magasságában. Éppen hogy megláttuk őket, amikor összefutottunk a kísérő Jak-3-asokkal. Heves virbli alakult ki, kölcsönösen szitává lőttük a felhőket és az eget, kölcsönösen veszteség nélkül. A Bostonok közben felhőbe húztak.

A földi helyzet leírhatatlan. 15-20 kilométer széles savon özönlik vissza Akarattya és Várpalota között a német hadsereg. Veszprém zsúfolva, rengeteg a fehérvári menekült.

Hullafáradtan zuhantunk az ágyba, nem törődtünk a zavarórepülésekkel. Nem tudtuk még, hogy ez az utolsó esténk Veszprémben.

21-én szélcsendes időre, 6-7 tizedes borultságra érünk ki a reptérre. Az ágyúdörgés szünet nélkül hallatszik és mintha erősebb lenne, mint tegnap. A németek állítólag megkezdik az áttelepülést, meg sem kérdeztem tőlük, hová.

Rögtön reggeli után startparancs: egy raj a Drótkefétől, egy raj a Békától. Légtérbiztosítás a német visszavonulás legveszélyeztetettebb szakaszán, Polgárdi és a Balaton között. A támadó raj a mienk, Dani, Szűcs Feri és Pintér Öcsi vannak velem. Biztosít Holéczy Dani a rajával, vele van Polányi hadnagy, akinek ez az első bevetése. Jó érzés tudni, hogy évfolyamtársam, a rendkívül rámenős és bátor Holéczy Dani biztosít felettünk.

Olyan közel már a bevetési légtér, hogy a 6000 métert Veszprémtől nyugatra spirálózva vagyunk kénytelenek elérni. Állítólag pirkadattól nyüzsögnek a gépek a Balaton akaratyai sarka fölött. Nagyon jó a látás. nincs egyenletes felhőalap, csak itt-ott magas szintű felhősávok. Befutunk a bevetési légtérbe 7000 m magasságban, finoman nyomjuk, kb. 700 km/óra így a sebességünk. Kettes, hármas varióval veszjük a magasságot és kinézzük a szemünket.

Nem telik el 20 perc, egyszerre hárman ordítunk a rádióba: - Drótkefe, vigyázz! Jobbra előttünk három órában a gépek! - ez Holéczy Dani. de rögtön visítja valaki: - Jakok! - Három Jakot látok, majdnem szembejönnek velünk. Szembetámadást várok, de nem. A jobb szélső balra kitér és szintben marad, a másik kettő leborít. Ilyen is ritkán van! Találkozás azonos pozícióban és mi vagyunk létszámfölényben. - Dani, a jobb szélsőre megyek! - mondom, Dani annyit felel: - Jó! Teljes gáz! - A távolság a szintben kitérő Jak-9-es és köztem egyre csökken. Kissé nyomja. Távolság 200, rövid sorozatot lövök a 13 mm-esekkel, a távolság már csak 100 méter. Észreveszi a sorozatomat és rendkívül élesen jobb felhúzott fordulóba kezd. Jól látom a felségjelét és vörösre festett csőrét. Le kell kapnom egy pillanatra a gázt, hogy túl ne lőjek rajta, mert akkor szerepeink megcserélődnének, én lennék elöl, ő pedig hátul. Távolság már csak 50 méter. Pokolian szűkít, szinte eléri a saját farkát, tá-

volság 30 méter, a revikör fekete, a próbasorozat a farka mögött szalad el. Csak géppuskázok egyelőre, de olyan szűken fordul, hogy alig látok a gyorsulástól. Egy pillanat alatt átfut az agyamon, hogy még rá kell húznom a gépem orrát, hogy teljesen eltakarjam, csak úgy találhatom el. Ha kések, meglóg, vagy - rosszabb esetben - ő lesz az üldöző. Ne mondja senki, hogy a Messzer 6000-en rosszul fordul! Teljesen elfeketedek, amikor meghúzom a botkormányt és nyomom a háromcentis ágyú gombját! A látásom visszatér, és látom, sőt érzem a robbanást előttem! Belefut a gépem - szerencsére csak az apró törmelékbe. Oldalt kinézve látom, hogy az az előbb még oly szép repülőgép három darabra válva, lángolva pörög lefelé.

Most kezdem csak a légteret figyelni igazán! Lehetetlen mozdulatokat csinálva pörgök a levegőben, hogy jól körülnézhessek, nem szeltem-e ki biztos célpontnak egy másik Jak. De nem. A rádióban két másik győzelmi jelentés: Szűcs Feri és Dániel Laci részéről. Mindketten lelőtték a Jakjukat. A pilóták kiugrottak, szépen libegnek lefelé az ejtőernyőn. A nyugatias szél elviszi őket a saját csapataik felé. Mára már nem ellenségeink. A mi ezredünk becsületét folt nem szennyezte soha. A két pilóta holnap újra gépbe ül, és lehet, hogy ők fognak fölénk kerekedni. Bízunk benne, hogy ők sem lesznek könnyörtelenek.

A győzelmi mámort nálam mindig felváltja néhány egyáltalán nem katonás gondolat. Miért kell a repülést emberölésre használni? Jó kérdés, különösen most. Nem válasz, de itt törvény: aki nem lő előbb, azt lelövik.

Még néhány kör, összerendeződünk, Holéczyék gratulálnak. A légtér üres. A bevetési légtérből látni a repülőterünket. Rányomjuk, oszlopba fejlődve hárman bebillegtetünk a szerelőknek, akik zubbonyukkal integtetnek, majd gyorsan „ledobjuk” a gépeket a fűre és begurulunk. A szerelők sokkal izgatottabbak, mint mi. A légi harcot letről látni lehetett, csak azt nem, ki kit lőtt le. Ezúttal nincs saját veszteség.

Ebéd után körtelefon a századoknak: megkezdeni az áttelepülést Kenyeribe. 15 percen belül kezdődik a gépek átrepülése. Egyszerűen hangzik. Mi azonban érezzük, nemcsak az otthonunkat, hanem a hazánkat is elvesztettük.

VESZPRÉMTŐL RAFFELDINGIG

1945. március 21.-1945. április 6.

Sorban szálltak fel a századok. Az I., a II., aztán mi. Szokás szerint, mintha parádéra készültünk volna, olyan szoros kötelékben szálltunk fel utoljára a Papod irányában. Elindult utánunk a gépkocsioszlop is a műszakiakkal. Még egy kör a város felett. Egészen alacsonyan húzunk át a Vár fölött. Kelet felé nagy füst, mindenütt visszavonuló német csapatok...

Kenyeriben a II. osztálybeli bajtársaink várnak. Elég nagy a reptér, két oldalán erdő, a másik két oldalán cserjés szegélyezi. A rejtés nagyon jó. A gépeket közvetlenül az erdőbe lehet tolni. Kint csak néhány futár-gép áll.

Esteledik. Gépkocsin Kemenesmagasiba visznek. Parasztházaknál kapunk szállást. Szomorú magyaroknál, akik tudják, hogy napok kérdése és jön az orosz. Félnek tőlük nagyon, főleg az élelmiszerkészleteiket féltik.

Pufival és Szőcs Lajossal, Boldizsár Lacival és Pozsonyi Nándival kerültünk egy házhoz. A „tisztá szobában” kapunk szállást. A háziak szívesen ellátnak enni-innivalóval. (Nekünk semmink nincs.) Sokáig beszélgetünk. A házigazda inas, szálas magyar. Kevés, de igen jó földjéből és állattartásból él. Magasi gazdag község, úgy tűnik. Mesélik, hogy egy német alakulat ma leszórt a falu közepén egy teherautó-rakomány hajózóknak való bevetési pótagadot. A katonák kútba akarták lapátolni, hogy könnyebben menekülhessenek. De a falusiak pillanatok alatt szét-hordták. Ma boldog-boldogtalan, de főleg a gyerekek csokoládét és keksz-et ettek. (Csak nekünk nem jutott. Sebaj, jó volt helyette a szalonna és a kolbász.)

Olyan békésnek tűnt ez az este. Szinte el sem akartam hinni, hogy reggel még a veszprémi Várban, félig lebombázott szobánkban ébred-tünk.

Hajnalban gépkocsi jött értünk. A reptéren Scholtz százados osztály-

parancsnok előtt gyülekeztek az I. osztály tagjai. Közölte, hogy bizonytalan számú gép még a veszprémi repülőtéren maradt. Azt sem tudni, üzemképesek-e? Önként jelentkezőket kért, akik roncsbuszunkon visszamennek, a barakkokat felújítják, az üzemképtelen gépeket megsemmisítik, a többit pedig átrepülük ide. Szerelők nincsenek, mindent magunknak kell üzembe helyezni. Elsővonal-jelentés nincs. Nem biztos, hogy bejutunk Veszprémbe.

Scholtz tíz jelentkezőt kért, de mindenki jelentkezett. Én is azok között voltam, akiket kiválogatott. A feladat igazán nem volt könnyű, de rendkívül kalandosnak ígérkezett!

Semmilyen iratot nem vittünk magunkkal, csak mindenki a pisztolyát. No meg egy pár füzér kézigránátot is felakasztottunk karosszéria nélküli bohócbuszunk ablakaira. Elindultunk Jánosháza irányába, hogy majd onnan szépen ráülünk a grazi műútra és meg sem állunk Veszprémig. Valóban ilyen naivak voltunk.

Sütött a nap hétágra, az égen gomolyfelhők. Szaladt alattunk a táj - a szó szoros értelmében, hiszen a busznak egyetlen fenékeszkája sem volt. Látványunktól a német tábori csendőröknek elállt a szavuk. Sehol sem állítottak meg.

Megmerevedtek az elképedéstől, ahogy harsányan nótázva elsöpörtünk mellettük, mint holmi P. Howard-i figurák. Néha azért meg-megálltunk, és figyeltük a légteret is, nem látunk-e gyanúsat.

Jánosházánál elakadtunk. Egyszerűen lehetetlen volt balra, azaz Veszprém felé fordulni. Az úton csak egyetlen irányú forgalom volt, keletről nyugatra. Rövid tétovázás után Tapolca felé indultunk tovább. Eszünkbe se jutott, hogy visszaforduljunk. Olyan jókedv tombolt bennünk, mint talán még soha. Vicc viccet, tréfás szöveg tréfát követett. A lelkünk mélyén alighanem mind úgy véltük, hogy igenis túl nagy fába vágtuk a fejszénket, és egyáltalán nem biztos, hogy megússzuk a kalandot. Hanem ezt nem mutattuk, nemhogy beszéltünk volna róla.

Folyamatosan az útszéli padkán haladtunk, egyre lassabban. Szerencsére a visszavonuló járművek hagytak egy kevés utat, mert itt csak egy oszlop haladt. A németek úgy meredtek ránk, mint az őrültekre. Ők örültek, hogy eljöhetek ONNAN, ezek az eszeveszettek pedig éppen ODA igyekeznek! Jókat röhögtünk a bamba pófákon.

Nem egy kocsiról kiáltottak át: - Mensch, da sind schon die Russen! - vagyis, hogy térjünk észre, arra már oroszok vannak. Hiába, ez már a

pánik. De azért nagyon figyeltünk. Amíg van visszavonuló, addig nincs baj. Majd akkor kell vigyázni, ha magunk maradunk az úton.

Így értük el Tapolcát. Innen - tűrhető makadámúton - Révfülöp 17 kilométer. Erről a vidékről származom, a családom évszázadokig lakott Kővágóörsön. Furcsa érzés fogott el, amikor Révfülöpöt elértük. Itt kezdődött minden. Itt töltöttem gyermekkorom minden nyarát. Itt láttam az „öreg” Bisits Tibort hidroplánnal „sturcolni”. Itt határoztam el, hogy repülő leszek.

Az egykor békés tájba most teljes brutalitással tört be a háború. A műúton a mi buszlidércünk volt az egyetlen Tihany felé tartó jármű. Velünk szemben a német hadsereg vonult vissza. Gépkocsik, dugig embeerekkel, sebesültekkel. Löveget alig látni, nyilván „ottfelejtették” őket a nagy sietségben. A hernyótalpas járművek viszont az út két oldalán, szőlőkön, kerteken, udvarokon keresztül gázoltak. Talán azért is, hogy a túlsúfolt országút látványa ne hívja fel a szovjet felderítőgépek figyelmét. Hanem előttem semmi nem menthette őket. Felmenőim évszázadok óta a szőlőből éltek - most meg ezek az idegenek száz hold számra tarolják!

Az elmélkedésnek nem sok értelme van. Most az a feladat, hogy el kell jutnunk Veszprémig. Gyakran állunk meg, egy ideig figyeljük, hallgatjuk az ágyúdörgést. Nem akarunk alacsonyítámadás áldozatául esni. Dicstelen halál. A túlsó part párás. Az országútnak a túlsó partról belátható részei nádpallókkal gondosan álcázva vannak. Aki az utat akarja lőni, csak a nádpallósövényt kell beirányoznia.

Örvényes. A lakosság mintha fölszívódott volna. Mindenütt németek. Viharvert Tigrisek törik a szőlőt. SS páncélgránátosok lógnak, ülnek, fekszenek rajtuk. Van, aki a derékszíjával kötötte magát a páncélos lövegcsövéhez és lógva alszik.

Sok a sebesült. A tájat vastagon borító por üli, meg a fásult, kifejezéstelen arcokat is. De fegyvere mindnek van. Füttyülés, nekünk repülőknék ismeretlen hang. Bumm!

Tüzérségi belövés! Vagy 200 méterre balra csapódott be. Jó három méterre vágja a földet meg a szőlőkarókat. Odébbállunk. Csopakig még vagy tízszer lőnek át a fejünk fölött. Szerencsére jó magas irányzékkal.

Ha megy a busz, a romokban levő kipufogónk miatt olyan zajt csapunk, akár egy harcokcsi-hadosztály. A gránátok süvítését se halljuk. Egy óra körül jár az idő. Melyik úton próbálkozunk? Kérdeztjük a

németeket, hogy milyen messze vannak az oroszok? De vagy nem felelnek, vagy csak maguk mögé mutatnak.

Úgy döntünk, hogy balra fordulunk, és a teljesen kihalt Csopak-Veszprém úton ólalkodunk Veszprém felé. Két óra lehet. Kelet felől harci zaj. Száz méter magas füsttéreg lebeg a város széle fölött, amikor odaérünk. Nemrég bombatámadás söpörhetett végig, öt-hat méteres bombatölcsérek.

Összeomlott családi ház. Telitalálatot kaphatott. A romhalmaz tetején fiatal vasúti tiszt. Aranyos parolija kivillan a rárakódott vastag porréteg alól. Keze véres. Kiáltunk neki, nem válaszol. Eszelős tekintettel térdel a romok tetején, puszta kézzel próbálja a törmelékkel félredobálni. Kije lehet vajon a romok alatt?

Doberdó megállítja az autót. Kéri Dezsőt és Koponyát, hogy menjenek vele. A buszt küldjük vissza azonnal a Várba (a Retek körletébe), mihelyt kiérünk a reptérre. Ha a reptér már megközelíthetetlen, akkor meg úgys visszajövünk - mondjuk.

Araszolunk a jutasi útelágazás felé. Befordulunk - SS-ek, a hajtókájukon halálfej. Vannak vagy tízen, mellettük egy-egy páncélöklő, a bokrokban gumikerekes páncéltörő ágyú lapul. Mit keresünk mi itt, elképesztő járművünkkel? Az oroszok 500 méterre vannak!

Amikor megmondjuk, kik vagyunk és mit akarunk, némi elismerés látszik a piszkos arcukon. Továbbengednek. - 'Wiedersehn' - mondom. A jól érthető válasz: - 'Jawohl, vielleicht in einem Massengrab!' - Vagyis, hogy tán majd egy tömegsírban lesz a viszontlátás. Biztató.

Gurulunk tovább. Megpillantjuk tegnap elhagyott repülőterünket. A Drótkefe erdejénél megállunk. A busz sietve visszafordul Veszprémbe Doberdóékért. Sehol egy lélek. Négyen vagyunk mindössze az egész veszprémi repülőtéren. A Zongoránál egy gép sincs. A Reteknél csak egy Storch álldogál, futógumik nélkül. A mi erdőkben egy kifogástalan Leventét találunk. A legészakibb boksorban két G-10-es áll, benzin is van bennük! Egyet lefoglalok én, egyet Luzsénszky Pali. Pintér Öcsiéké a Levente, amelyben szintén van benzin, de nincs kurblija. Nem baj, ezt kézzel berántjuk, de vajon van-e kurbli a Messzerekhez? Mert ha nincs, akkor repülés sincs. Átkutatjuk az üléseket és indiánüvöltéssel nyugtázzuk, hogy egy kurbli van.

Öcsi és Szócs Lajos elstartolt a Leventével. Abban a pillanatban dübörgő motorzúgás a fejünk fölött! Legalább 30 Il-2-es húzott át keletről

nyugatra a reptér fölött 400-500 méteren. Öcsiék már emelkedtek, amikor egy II kivált a kötelékből és elindult feljűk. A Leventében észrevehették őket, mert földhöz simulva behúztak a Bakony sűrűjébe. Az II utánuk! Nagy fegyverropogás - eltűntek a szemünk elől. Biztosra vettem, hogy Öcsiéknek végűk.

A két Messzert valószínűleg nem vették észre. Nem ránk csaptak le, hanem a viaduktra. Ott torlódtak a visszavonuló német gépesített alakulatok. A grazi műút végig feketéllett a gépkocsioszlopoktól. Az II-ek pokoli tüzet zúdítottak rá. Újra meg újra lecsaptak. A lemenő nap fényében apokaliptikus látvány volt a keletkezett tűz- és füsttenger.

Ketten maradtunk Palival. Csak úgy tudunk elstartolni a két Messzerrel, ha az egyiket beindítjuk, egyikünk beugrik az ülésbe, indít, majd a motort járva hagyjuk. Átmegyűnk a másikhoz, betekerjűk, egyikünk beugrik az ülésbe, indít, és a másikunk rohan a másik Messzerhez. Neki-láttunk. Mire az első sróf pörögni kezdett, az II-kötélék, ahogy jött, el is tűnt.

A már korábban megkezdett aknatűz a repülőtérre egyre erősödött. Éppen a második gépet vettűk kezelésbe, amikor megdermedve láttuk, hogy a futógumi nélküli Storch mellett feltűnik Szentgyörgyi Dezső meg Doberdó és Koponya, de nemcsak őők, két nő is velűk. Mire mi nagy nehezen, óriási lángnyelvek közepette beindítottuk a másik Messzert, már mindannyian eltűntek a Gólya „gyomrában"! A Gólya csavarja pörögni kezdett és a gumi nélküli gép lassan gurulni kezdett. Énekszó harsogta túl belőle a motorzajt. Végigfutották a repteret, de emelkedtek. A Gólya tereptarka színe beleolvadt a füstös párába.

Eddigre már mi is megkezdttűk a kigurulást. Lőttek ránk vagy sem, máig sem tudom. Én úgy éreztem, lőnek. Így már „főlpályáról" bedőttűk a gázt. A gépek könnyedén emelkedtek a magasba. Szőcs Lajiek útvonalan - ki nem mondvá, de maradványaikat keresve - elindultunk Kenyeri felé. A nappal szemben repűttűnk. Minek most a biztonságos nagy magasság? Alig pár perce űrűlt ki a légtér. Nem valószínű, hogy szovjet vadászok ilyen hamar és ilyen mélyen követnének. Amerikaiakra azért nem számítottam, mert ilyenkor naplemente tájt már az utolsó lesipuskásaik is elindultak haza, Olaszország felé.

Ebben tévedtem. Sőt, ha öt perccel hamarabb érűnk Kenyeri közelébe, akkor talán Málnássy Feri és Benárd Laci is túlélhették volna a háborút. A sors nem így rendelte. Ahogy rányomtuk a két gépet a Kenyeri

reptérre, megdöbbenve láttuk meg az égő repülőgéproncsokat, pár kilométerre délkeletre.

Begurulás közben - óriási öröömre - megpillantottam Öcsi és Szócs Laji Leventéjét! Csak a bal szárnyból hiányzott egy jó méternyi. Ezt a mázlit! Dezsőék is épségben megérkeztek a Storchhal.

De az örööm nem tartott sokáig. Az égő roncs egy Focke Wulf Weihe volt. Veszprémbe indult, de rögtön Lightningek könnyű zsákmányául esett.

Március 23-án az ezred csak pár bevetést tudott végrehajtani, néhány rajjal. A földi részek kalandos órák, sőt napok után érkeztek meg Kenyeribe. Kezdtől kialakulni a rend. De este már újra vöröslött kelet felé a látóhatár. Égett Pápa. Egy gépkocsink még bejutott a városba és a dohánygyár kiürítésében segédkezve, dugig pakolva cigarettával érkezett vissza. Így szívnivalónk volt, ennivalónk annál kevésbé. Nem is tudom, min éltünk azokban a napokban. A hajózók voltak a legrosszabb helyzetben. Az állandó startkészültség miatt egyáltalán nem volt időnk enni-
való után járni. A gépeink közelében kellett tartózkodnunk. Volt olyan nap, amikor dögivei volt csokoládé, de más semmi. Egyszer valahonnan sikerült egy bagulyást szerezni. Ki tudja honnan, megjelent az első csomag Knackebrot. Később (már osztrák területen) ez az íztelen kétszersültserűség lett a mindennapi kenyerünk. „Elemzésünk” szerint 60% fűrészporból, 30% zablisztból és 10% ismeretlen összetételű, visszavonulásra serkentő anyagból állt.

Vártuk az újabb áttelepülési parancsot, de csak 24-én, nem sokkal naplemente előtt kaptuk meg: a szombathelyi „A” repülőtérré! Ahol katonai repülő-pályafutásomat kezdtem. Úgy látszik, ott fog befejeződni is.

Az ezred összes repülőgépe, vagy 50 gép szép rendben, rajonként vonalban 1-2 perces időlépcsőben repült át Szombathelyre. A mi rajunk (Dániel, Szűcs, Pintér és én) a Zongora és a Retek után. A nap már eltűnt a nyugati horizonton, mire odaértünk.

Az előttünk érkezett rajok rótták a köröket a reptér fölött. A német Flugleitung (repülésirányítás) ugyanis szakadatlanul lőtte föl a leszállási tilalmat jelentő piros rakétákat és kitették az ugyanezt jelentő, vászonból kirakott „keresztet” is. Ekkor láttuk, hogy az „A” és a „B” reptér nem sokkal korábban szőnyegbombázást kapott. Az épületek nagy része romokban, a leszállómező feldúlva. Az „A” reptéren kb. 50 méter széles

sávon jól láthatóan sebtiben betemették a bombatölcséreket. Erre a sávra soroltak egymás után az ügyesebbek.

Kihasználva egy pillanatnyi ürességet, rajunk is oszlopba fejlődött, és élesen ráfordult a keskeny sávra. Kritikus helyzet. Elöttem repül valaki a reptér szélétől 50 méterre, vagy 10 méter magasan lehetett. Előtte ketten már gurulnak a sávon, okosan nagy gázzal, nehogy hátulról beléjük szaladjunk.

Levettem a gázt, de nem teljesen, és ameddig lehetett, lógattam a Messzer orrát, hogy jobban kilássak. Merev bal kezemmel tekertem a fékszárnnyat.

Mindenre - ütközésre, cigánykerékre, átvágódásra - felkészülten fuladásig meghúztam a bekötő hevedereket. Nehogy rövidre jöjjek, 10 méter magasan erős gázzal húztam, olyan sebességgel, amelynél - lekapva a gázt - azonnal „ül” a Messzer. Ahogy akkoriban szokás volt mondani: „még az olajozott gramofontűt is gőzkalapáccsal kellett volna beverni...”

A gép orrának felvétele előtt egy pillanattal világosan láttam, hogyan gurul az előttem leszállt gép 3-400 méterrel előrébb. Hajszal híján elkapta a jobb szárnyvégével azt a korábban leszállt Messzert, amely az egyik bombatölcsér laza feltöltésén berádlizott. Egy centit sem szabad az előttem leszállt gép irányvonalától jobbra húznom! De balra sem, mert Pintér Öcsi - bízva bennem - kb. 50 méterrel mögöttem, tőlem csak pár méterre balra jön. Jobbra húzva a géproncsot kapom el, balra húzva pedig Öcsivel ütközöm. Motorkikapcsolásra gondolni se lehet, akkor nem tudok előrehúzatni, és helyet adni az engem szorosan követő Dánielnek vagy Szűcsnek.

Alig éreztem meg, hogy már gurul a gépem. Mereven figyeltem, hogy se jobbra, se balra ne térjek el egy métert se. Ha jobbról meglátom a géproncsot, akkor már nincs baj. Sikerült! Egy méterre jobbra tőlem „elfutott” a roncs.

Most már nyugodt szívvel adtam gázt, hogy a reptér végéig guruljak. A repülőtér szélén állítottam le a gépemet. Kiugorva láttam, hogy a teljes raj leszállt sértetlenül. Halasi Sanyi raja is, épp előttünk.

Nem messze tőlünk ott sötétlett az egyre erősödő félhomályban két egymásba rohant gép roncsa. Egy német szerelő éppen horgot akart akasztani egy korábbi roncsra, hogy kihúzzák a leszállómezőből. Ekkor rohant bele egy Messzer, halálra kaszabolva a szerencsétlent.

Tehetetlenül szemléltük az ezután bekövetkező tragikus eseményeket is. Egymás után álltak fejre, rádliztak be a gépek. Hiszen jött a sötétség, le kellett szállniuk. Egyesek elmentek Vátra és ott több-kevesebb sikerrel leszálltak. Nem így azok, akik a „B” reptéren próbálkoztak. Szabó Floki főhadnagy a betemetetlen bombatölcsérek között próbált szabad csíkot keresni, átvágódott a gépe. Szerencsére könnyebb sérüléssel megúszta. Súlyos sérülés csodával határos módon nem történt. Viszont a Puma-ezred a háború során ekkor szenvedte el a legnagyobb gépvesztését. Legalább 20 gép tört össze. Még nem tudtuk, hogy pár nap múlva így is több lesz a gép, mint a benzin és a pilóta.

Vacsora nélküli este és hideg, félig lebombázott szobában alvás után 25-én reggel összerendeződtünk. Látnivaló volt, hogy Szombathelyen sem a reptér és épületeinek állapota, sem pedig az állandó légiveszély miatt nem lehet harcvezetést kialakítani. Biztosra vettük az újabb áttelepülést, de hová?

Magyarországi repülőtérre aligha.

Engedélyt kaptunk, hogy bemehessünk a városba és elköltessük magyar pénzünket. Nem mintha sok lett volna. Autót kerestünk, ami bevinne a városba, közben: légiriadó! Szétrohantunk, valamilyen óvóárkot keresve. Jómagam egy két napja ledobott ötszázkilós bomba tölsérében helyezkedtem el - ahová egyszer becsapott, ott kisebb az esély, hogy a második is bevágjon... Alig hasaltam le a tölsér rézsűjének felső szélén, már meg is jelentek a Liberatorok és a Boeingegek. Ezúttal igen dicstelen helyzetben szemlélttem „mintaszerű” rárepülésüket délnyugat felől. Nemigen tudtam értékelni a szabályos alakzatokat. Vadásziprepülőnek kinszenvedés átélni a földhöz szegezetség keserves állapotát. No és melleleg a repülőtér pontosan a rárepülés kurzusán feküdt.

Bevallom, féltem. Teljesen úgy nézett ki, hogy újra megkapja a repülőtér a magáét, és maradék gépállományunkat is elveszítjük. Az élkötelék 4-5000 méter magasságban pontosan a fejem fölé ért, amikor meghallottam a bombák jellegzetes suhogását. Jól kihallatszott a fülrepszító motordübörgésből. Mit is tanultunk az Akadémián bombaismeretből? A szőnyeg nem fogja elérni a repülőtérret. Ráhibáztam. A pályaudvar és környéke kapta a sorozatot. Jól láttam, hogyan emelkedik az ég felé a hatalmas füstfelhő, hogyan csapnak fel a lángok. Persze ami körülöttem történik, az se kutya. Valahogy ilyennek képzeltem mindig a földrengést.

Amikor később mégis csak bejutottunk a városba, akkor láttuk a bombázás iszonyú nyomait. A szőnyeg nemcsak a pályaudvart, hanem a környező utcákat is érte. Ám a belváros aránylag ép volt. Forgatag, nyüzsgés - frontváros. Élelmiszert egyetlen helyen kaptunk, gyönyörű jonatán almát. Sok ismerőssel, baráttal találkoztunk. Egymást érték a futárrepülő, csatarepülő, alakulataikat keresők.

A repülőtérré visszatérve megtudtuk, hogy még aznap kezdődik az áttelepülés Grosspetersdorfba. Vagyis elhagyjuk hazánkat. Keserves érzés. Mostantól lehetünk bátrak, kitartóak, fegyelmezettek, még vidámak is. De lelkesek nem.

Az áttelepülés megint egy „veterán” bajtársunk halálát hozta. Raposa őrmester - Messzerje nem lévén - egy Bückert hozott Szombathelyről Petersdorfba. Leszállás közben rásiklott egy 109-es és Raposa barátunk csendes mosolyát nem láttuk többé.

Szép tavaszias napon hagytuk magunk alatt a magyar határt. 2-3 percig tartott az átrepülés. Grosspetersdorf a történelmi Magyarország területén fekszik, lakosainak nagy része szívesen beszélt magyarul.

Az úgynevezett repülőtérré a községtől északnyugatra húzódott. Tulajdonképpen hosszan elnyúlt, patakparti, keskeny legelő volt. Ahol a patak szelíden kanyarodott egyet, ott megszőkül a rét, szélessége alig haladta meg az 50 métert. A legszélesebb helyén talán száz méter lehetett. Leszállni csak egyesével, oszlopban volt lehetséges. Hosszúnak elég hosszú volt a rét, legalább 1500 méter, mindkét oldalon fásor. A rét a faluig nyúlt, melyet kis völgy osztott ketté, a völgyben kanyargott a szombathely-grazi országút.

Ahogy megérkeztünk, néhány raj rögtön indult is bevetésre. Az egyikben csak hárman szálltak föl: a negyediket, Szűts Csabát valami megzavarta. Századmásodperces „kiesés”, a gép balra kitört, vagy 120 kilométeres sebességgel átugorta a patakot, át a fásoron. A két szárny levált, nagy dörrenés, majd csönd. A gép nem gyulladt ki. Csabuci sértetlenül került elő, és magyarázta mindenkinek a bizonyítványát. Mivel az egész a szemem előtt zajlott le, nekem nem tartott előadást a gépet félrerántó titokzatos erőről, a precesszióról. Jellemző volt, hogy a géptörésből már senki nem csinált semmi problémát. Lényeg, hogy a pilóta ép-ségben megmaradt!

Századunk néhány tagja, de más századokból is többen, futárgépekkel visszamentek Szombathely környékére, hogy minden repülőképes gépet.

amelyben van még némi benzin, áthozzanak. Perinten például már csak immel-ámmal őrizték az ottani repülőgépeket, és néhány cigaretta többet jelentett mindenféle nyílt parancsnál (ami nem is volt). Ezen „partizánvékenység” közben Pintér Öcsi és Szócs Laji „szereztek” egy gyönyörű, vadonatúj M 29-est. A szép vonalú kis sportrepülőgépet a harmincas évek végén Faruk egyiptomi király rendelte a tervező és építő Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettől, de már nem tudták leszállítani. Most aztán Szócs Laji kisajátította és „Kis Libi”-nek nevezte el, mert pocakos „gyomrában” igen sok mindent el lehetett helyezni. A gyűjtőszervenvedéllyel megáldott Laji „cuccai” pedig nem fértek el a Messzerek szűk „csomagterében”.

Jómagam a második rajjal csak egy éjszakát töltöttem Petersdorfban. Az is lehangoló volt. A falu főterén a sötétségben folyt a német visszavonulás. Olyan zűrzavar volt, hogy a Po-2-esek bőven arathattak volna. Szerencsénkre megúsztuk az éjszakát légítámadás nélkül.

Huszár Pufival szállásoltak be egy házhoz. A gazda -jóllehet tudott - úgy tett, mintha nem tudna magyarul. Igazi magyargyűlölő náci volt. A végső győzelemmel szórakoztatott bennünket, miközben dühöngött, hogy ki kell nyitnia a tiszta szobát. Nyirkos, soha nem használt dunyhák. Hideg volt, kértük, fűtsön be. Nem volt hajlandó. Mivel erre magunk vettük kezelésbe a kályhát, és hordtuk be a tűzifát, panaszos ordítózással fenyegetett minket a „der Führer”-rel. Mi röviden csak a magyarra nehezen lefordítható „Schweinehund” (mocskos disznó?) kifejezéssel illlettük, mire magyarul kezdett káromkodni. Így aztán egyre jobban megértettük egymást. De enni nem adott, pedig borzasztóan éhesek voltunk. Megérdemelte volna, hogy kényszerítsük.

Másnap, március 27-én reggel 8 órakor jött a parancs: a 2. raj szálláscsinálónak azonnal áttelepül Bécsújhelyre. Fellelegeztünk.

Felderítésünk szerint legfeljebb 24-30 óránk lehet a szovjet csapatok előretöréséig. Házigazdánkkal közöltük, hogy egy napon belül bevonulnak a szovjet csapatok, és minden élelmiszerét elveszik. Kértük, hogy legalább befőtten vagy lekvárt adjon, a szekrények tetejét is elborító bőséges készletből. Megtagadta. Közölte velünk, hogy Petersdorfba soha nem fognak bevonulni az oroszok! Ezt ő egyenesen Göbbelstől hallotta a rádióban!

Azonnali startparancsra elstartoltunk a gomolyfelhős tavaszban. Az óriási bécsújhelyi repülőtér üresnek tetszett. Mi voltunk az elsők az ez-

redből, akik leszálltunk. Betonra! Magyarországon akkoriban csak Ferihegyen és Győrben volt beton leszállópálya. Nekem nem hozott szerencsét. A bal futóm gumija leszállás közben defektet kapott és nem kis erőfeszítembe került a géptörés elkerülése. Sikerült megfognom a gépet, legurultam a fűre, és vártam, hátha jön valaki érdeklődni, hogy vagyok... Daniék begurultak a hangárokhoz, aztán negyedóra múlva kirobogott egy műhelykocsi, öt percen belül kicserélték a bal kereket. Így én is begurulhattam a többiek mellé.

A repülőtéren nem volt harci alakulat, csak a törzsszemélyzet lézengett. Viszont rend volt, ebéd volt (napok óta először!) és kifogástalan, tiszta szállások.

Úgy gondoltuk, hogy Bécs védelmében fognak minket felhasználni. Nem sejtettük, hogy Bécset nem fogják védeni. (Budapestért bezzeg nem fáj a fejük!) Reméltük, hogy itt megállunk, bár nyugtalanító volt, hogy pontosan beleestünk az angolszász bombázók „országútjába”. Csakhogy mire besötétedett, már vöröslött a keleti horizont. Harcok. Ezt már ismerjük. Ha a horizont vöröslík, két napnál nincs több. Úgy is lett. Március 30-án kaptuk a startparancsot Tullnba. Megint az elsők között indultunk, szépen vonalban, és Bécset útba ejtve fordultunk Tulln irányába. Induláskor senki sem tudta megmondani, hogy a városnak melyik részén találjuk a repteret. Így aztán szétsziccelve a kötelékből, hancúrozva kezdtük keresni a leszállómezőt. Rövidesen meg is találtuk, tartottunk nekik egy kis „repülőnapot”. Tulln repülőiskola, amolyan Akadémia-féle volt, még tele repülő növendékekkel. Hadd lássák, mi a magyar virtus!

A beton nem volt elég széles négy gép részére, ezért a fűre szálltunk le. Ahogy kilebegtettünk, meg is bántuk. Ilyen göröngyös repülőtérről még nem volt eddig szerencsénk.

Nyolc napja már annak, hogy Veszprémet el kellett hagynunk. Azóta úgy élünk, mint a vándorcigányok. Most meg itt vagyunk ennek a csillogó-villogó repülőtérről a kellős közepén, piszkosan, borotvátlanul. Itt bezzeg minden ép, minden frissen meszelve. Az épületek, az utak tiszták, nyírt pázsit üde zöldje virít. Ezt a repülőteret egy lövés, egy bomba nem érte a háború alatt. Miért? Talán mert iskola? Nálunk az iskolarepterek az amerikaiak kedvenc célpontjai voltak. Mert osztrák terület? A hadiipari célpontokat itt sem kímélték. Lehet, hogy Tullnnal is úgy áll valahogy a helyzet, mint Würzburggal, ahol egykor Churchill egyete-

rnista volt, és nosztalgiából megtiltotta, hogy a várost bombázzák. Ha igaz-

Szóval rend és szervezettség. Pillanatokon belül megkaptuk szálláskörleteinket. Gyors tisztálkodásba kezdünk a Messzerekből előkerült „pipere”-felszerelésünkből. (Már akinek volt. Az én önborotvakészletem legalább öten használták...)

Közölték ugyanis, hogy pontosan 13.30-kor a repülőiskola tisztí kára közös ebédet ad tiszteletünkre. Nekünk Veszprémben nem volt külön tisztí étkezdénk. Csak hajózó és legénységi étkeзде volt (a külön normák miatt). Az ezred bajtársi szellemének ez felelt meg. Most itt is bevezetjük a saját szokásainkat. Természetesen nem csak mi tisztek, hanem a legénységi állományú pilótáink is megjelentek a valóban ünnepies keretek között rendezett délelőben.

Rendkívül elegáns étterembe vonultunk be. Fehér kabátos pincérek sürögtek-forogtak hangtalanul körülöttünk, márkás porcelánkészletekkel és - nagyon gyanúsan ezüstre emlékeztető - evőeszközökkel. Általános bemutatás, nagy hajlongások. Hiába mosakodtunk meg és borotválkoztunk, parlagiasan hatottunk az elegáns német tisztek között. Így hát kissé feszengve vártuk a tálakat.

Lefedve hozták be a pincérek. Gyomornedveink felajzottan vártak. Leemelték a fedeleket. Izgalommal láttuk, hogy a tálakban főtt makaróni van. No, mondom, ehhez biztos lesz valami gulyás, pörkölt, pecsenye, de legalább valami jó kis mártás előételnek. Udvariasan kínálgattuk egymást, mintha az evés teljesen közömbös lenne. Amikor a tál elem került, látom ám, hogy valami fehér lében ázik a kifőtt makaróni. Szerfölött gyanús.

Látni kellett volna fancsali magyar arcunkat az első falat után. A fehér lé ugyanis nem volt más, mint lefölözött és vízzel hígított tej, irgalmatlanul megszórva szaharinnal. Valami szörnyű íze volt, de ettük, ettük vad igyekezettel, szóltanul, a németek meg érdeklődve figyeltek, hogyan reagálunk ennyi finomságra? A lakomára gyönyörű metszett üveg kancsóban -jó hideg tullni vizet is kaptunk.

Április 1. Húsvét vasárnap. Egész napon át érkeznek a gépkocsik Petersdorfból, Bécsújhelyről. Nyüzsög az egész repülőtér, futárgépek járnak oda-vissza. Igen sok hozzátartozó fut be gépkocsikon. Egy részük csak rokon, barát vagy kedves ismerős. Esetleg csak menetközben mint gyenge csatlakozott a vélt erőshöz. Minden korosztálybeli nők és gyere-

kek, néhány öreg is. Nem lehet a sorsukra hagyni őket, gondoskodni kell róluk.

Április 3-án sűrű bevetések kezdődtek. A feladat: szabad vadászat megadott légterekben, utána alacsonyítámadás. Bevetési légterek: első-sorban Bécs és Pozsony környéke. A mi rajunk délután indult, kizárólag alacsonyítámadni. A Fertő-tó és Bécs közötti utakat kellett végigpásztázni. A plafon elég magas, rétegfelhők.

Bécsig elértük a 6000 méteres magasságot. Belopakodtunk a Fertő fölé. Jól körülnéztünk, majd amikor láttuk, hogy tiszta a levegő, meredek spirálban mentünk le földközelségbe. Fűtültek a motorok, pattogott a dobhártyánk. Kissé messzebbre kerültünk keletre, mint szándékoztam. A Kőszegi-hegység az Írottkövel mögöttünk maradt. Nehéz érzés fogott el, amikor kelet felé tekintettem. Ott a hazánk, amelyet el kellett hagynunk. A haza védelme - már nem lehet célunk. Mi tart mégis össze? A már oly sokszor emlegetett fegyelem és a csapatszellem. Harcolunk, ölni készen, azért, hogy ne minket öljenek meg. Perspektívának sivár.

Erről akkoriban nem esett szó közöttünk. Csak egyre több bánatos nótát énekeltünk esténként.

Most azonban Oberpullendorf térségében végiglóttunk egy utánpótlási oszlopot. Egymástól 300-400 méterre robogtunk az út fölött, éppen csak olyan magasságban, hogy a következő célt kiszűrjassuk és már löni is kellett, rövid sorozatokkal. Általában találtunk is, végül is profik voltunk. Kezdetben - évszázadokkal ezelőtt? - még visszafordultunk a célokra, hogy újabb rácsapást hajtsunk végre. Most ennél már több eszünk volt. A hirtelen meglepett légvédelem az első gépeket általában kénytelen volt „elengedni”. Célzott tüzet a második támadó raj kapott. Mi csak négyen voltunk, bíztunk a meglepetés erejében.

Elérve a Lajta-hegység lankáit, ráváltottunk a sopron-bécsi főútra. Ezen nagy volt a forgalom, láthatólag nem számítottak légi tevékenységünkre. Égő gépkocsioszlopot hagytunk hátra, de itt már robbantak a háromcentis repeszgránátok. Még mindig mélyen az arcvonál mögött voltunk. Újabb gépkocsik. Katonák ugrálnak le róluk, kézfegyverekkel tüzelnek. Nyomjelzés nincs, de a fölfelé álló csöveket jól látni. Ilyenkor nem szabad arra gondolni, hogy alulról csak vékony durállemez védi gépünket. Az összes kézfegyverből lőtt zárófüggönyön át kell repülnünk.

- Eltaláltak - hangzik fel hirtelen a rádióban. - Nem húz a motor, kényszerleszállók, Isten veletek! Jocó.

Mint egy távirat. És megint egy bajtárssal kevesebb ül majd az asztalhoz. Gáspárfalvi József hadnagy. Melléfordulok, int nekem, már a fák magasságában vagyok, előre kell néznem. Az egész raj búcsúzik Jocótól. Nagy porfelhőben ér földet. A környék tele szovjet csapatokkal. Szerencsére azok, akiket utoljára végiglőttünk, ide legalább öt kilométerre vannak. Jocó nem az ő kezükbe kerül.

Hárman maradtunk. Ismét rá az útra. Most jaj annak, aki elénk kerül. Nagy kozák lovasalakulat az úton. Célozni se kell, csak löni. Legalább másfél kilométeres szakaszon lovagolnak az úton, könnyű tűzérsséggel megtűzdelve. Sorozataink hatása nem közönséges. Fokozza a felfordulást, hogy a lovak megvadulnak.

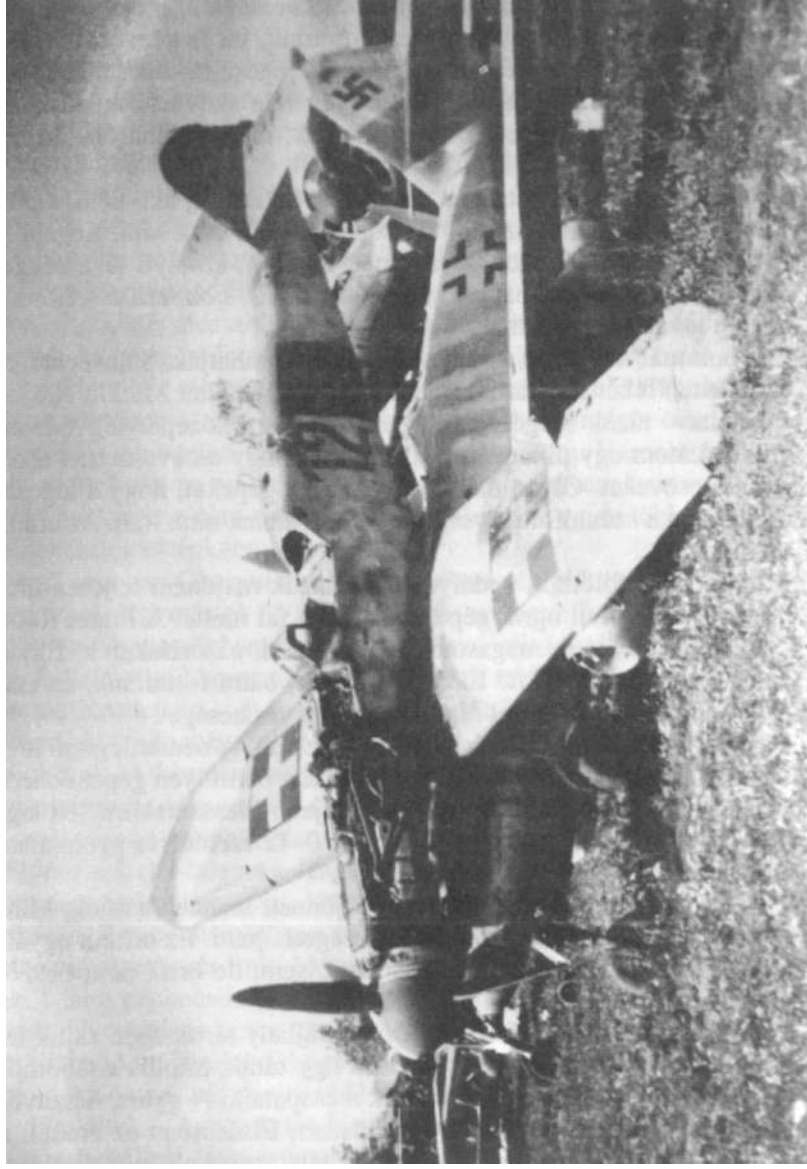
Lőszerünk már nincs, de a németek ezt nem tudhatják, Schwechatnál kétségbeesetten fehér rakétázással jelzik az első vonalat. Mielőtt elérjük az arcvonalat - tüzek szegélyezik -, átfutunk egy közepes légvédelmi üteg fölött. Látom egy pillanatra a tüzéseket, ahogy eszeveszetten tekerik felénk a csöveket. Olyan mélyre nyomjuk a gépeket, hogy a légcsavarok majdnem a szántóföldet verik. Így nem tudnak ránk löni. Átfutunk az első vonalon.

Áthúzzunk Bécs fölött. A kedélyes bécsi utcák majdnem teljesen üresek. Itt-ott egy-két civil ugrik gépeink zajára a fal mellé. A Prater fölött repülünk. Balra fölöttem magasodik a Riesenrad, az óriáskerék. Egyik kocsija ég. Ki gyűjthatta föl? Elérjük a Dunát, balra fordulunk, és már siklunk a tulli betonra. Szomorúan jelentjük a veszteséget.

A repülőtér környéke tele van álcázott gépekkel. A német légierő legtöbb típusa megtalálható itt. Az örök cigarettáért bármilyen gépet odaadnak. Elfordulnak, amíg elkötjük őket. A legújabb Messzerek mellett legszimpatikusabbak a vadonatúj, kétmotoros, 10-12 személyes gyors utasgépek, a Siebelek.

Április 4. nagy bevetési nap. Egész nap jönnek-mennek a rajok. Minden bevetés végén alacsonytámadást kell végrehajtani. Ez nekem egyáltalában nem tetszik. Azt hiszem, másoknak sem, de erről nem beszélünk. Senki nem akar gyávának tűnni.

A bevetések zöme Bécs, Pozsony és Bécsújhely térségében zajlik le. Akad bőven felderítési feladat is. Teljesen úgy tűnik, mintha a tábornokoknak fogalmuk sem lenne, hol vannak a csapataik. A gyors visszavonulás felőrölte a német harcászati hírendszert. Elsősorban az érdekli a vezetést, észlelünk-e páncélos gyülekezést, gépkocsizó alakulatok előre-



Géptemető Németországban 1945 nyarán

törését stb. Mindezt 6-7000 méterről nem lehet szabad szemmel észrevenni. Le kell menni alacsonyabbra, de akkor meg oda a viszonylagos biztonság. Az amerikai, angol és szovjet légierő hatótávolsága már jó ideje fedi egymást. 7-8000-en Mustang vagy Thunderbolt támadásra van esély, 6000 m környékén kószálnak a La-7-esek, lejjebb pedig La-5-ösök, Jak-9-esek, Jak-3-asok. Szép kollekció! Az Il-eket nem említem, mert ők azért még nem tudnak ránk vadászni, inkább fordítva.

Nekem csak két bevetés jut. Az egyik felderítés. Nem találkozunk ellenséggel, nem találunk a működési légterben alacsonytámadásra alkalmas célokat. Viszont idegtépő az állandó légtérfigyelés. Épen hazaérkezünk Tullnba. Délután nyolcgépes kötelékben vagyok biztosító rajparancsnok. A feladat alacsonytámadás a bécsújhelyi vágányrengetegen sorakozó katonai szerelvények ellen.

Pokoli elhárítótűzet kapunk. Az egyébként üzemanyagot szállító tartálykocsikból álló vonatokon egyes kocsik kizárólag légvédelmi feladatot látnak el. A legveszélyesebb a szerelvényt hosszában alacsonytámadni, mert a guruló légvédelem ilyenkor alig hibázhat. Én csak merőlegesen repülök rá a szerelvényre, persze így csökken az én találatom valószínűsége is. De sorra gyulladnak ki a kocsik. A rajt Nánási vezeti. Halatlatlanul - túlságosan - vakmerően támad. Megismétli a rárepülést, telitalálatot kap és felrobbanva csapódik a vágányok közé. Ennek láttán leborítunk a 2000 méteres magasságból, és a biztosítási feladattal mit sem törődve rácsapunk a szerelvényekre, keresztben támadva lövünk, amíg tart a lőszerből.

Nánási Kálmán évfolyamtársam volt. Haja göndör, állandóan vigyorgó - így marad meg emlékezetemben. Rendkívüli repülőérzéssel megáldott, vakmerő pilóta, de sokszor figyelmetlen volt. Augusztusban egyszer egy éppen bevetésen nem levő gépet kellett kitérőreptérre, Várpalotára vinnie. A riadó lefújása után jött vissza, de a várpalotai startnál elfelejtette a dekli zárát előrehozni, vagyis zárni. Nem is volt semmi baj, amíg hazaérkezéskor neki nem látott a szokásos - félig-meddig kötelező - rácsapásnak, majd utána kihúzva a gépét, a bemutatót megtette egy gyönyörű piruettel. Az égbe fűrődő pörgés közben a dekli kicsapódott és begurulásig verte a gép oldalát. Alaposan be is szakította a lemezt. Kálmán rádión megkérdezte az Erdőt, hogy most mit csináljon? Újszászi százados, vagyis Apuka válasza nem tűri a nyomdafestéket. A gép ugyanis, amivel most Nánási repült, Apuka személyi gépe volt.

Amikor '44 őszén megkezdődtek a harcászati bevetések, és velük az alacsonytámadások, Kálmán végiglátogatott minden századot, megkért bennünket, hogy ha vonatot lövünk, a mozdonyt csak akkor lőjük ki, ha meggyőződünk róla, hogy a mozdonyvezető és a fűtő már nincsenek rajta. Az édesapja ugyanis mozdonyvezető volt. Mi igyekeztünk is kérésének eleget tenni, ám Kálmán végzetét, lám, a vonat okozta. (Édesapjával később találkoztam, ő átvészelte a háborút.)

A sok alacsonytámadás „eredményeképpen” két nap alatt négy pilótát és 10 gépet veszítettünk. Gép bőven akadt, már nem sajnáltuk őket. A háború utolsó napjaiban elpusztuló „öreg harcosokat” annál inkább. Az alacsonytámadásoknál mit sem számított a nagy repülési és légi harcos tapasztalat. A „vak golyó” egyformán járt ki mindenkinek.

Volt persze, akinek - bármi is történt vele - az volt megírva, hogy ágyban fog meghalni. Például Szócs Lajinak és Sipos Karinak. Pozsony környékén alacsonytámadtak - keresztben az útra - és mindketten elkapták a távíróvezetékeket. Sipos Kari a farokkeréken vagy 300 méter drótot húzott maga után anélkül, hogy rájött volna, mi történt. Csak olyasmit motyogott, hogy „olyan furcsán működnek a kormányok”. Szócs Laji nekirepült a villamosvezetéknek, és a gépe olyan összegyűrődve került haza, mintha valami óriás markolta volna meg a mancsával.

Április 5-én megkezdtük Tulln kiürítését. Kezdték már különleges gyakorlatunk lenni az ilyesmiben. Délelőtt még bevetések voltak. A visszatérő gépek jelezték, hogy a szovjet élek elérték a Tullnt övező dombság keleti oldalát. Kizárólag tőlük függ, betörnek-e a tullni medencébe, vagy sem. Német egységek már nem voltak köztük és a repülőtér között. Szerencsénkre az előretörő szovjet egység megállt és rendezte sorait. Így időt hagyott nekünk a viszonylag nyugodt és szervezett áttelepülésre.

Délben kiderült, hogy már csak mi, magyarok vagyunk az egész óriási repülőtéren. A németek csak a pusztá életüket mentették. A raktárakban rengeteg ruha, élelmiszer, alkatrészek, fegyverzet, lőszer, üzemanyag - mindent otthagytak.

Voltak rajok, amelyek bevetés közben kapták az áttelepülési parancsot. A cél: a raffeldingi szükségrepülőtér. Kora délután startoltam, egyedül. Könnyen megtaláltam a repülőteret. Leszálltam. Sejtettem, hogy innen nincs tovább.

AZ UTOLSÓ REPÜLŐTÉR

Tullnból elég sok élelmiszert és ruhaanyagot sikerült átmenteni Raffeldingbe. Nemcsak élelmiszert, új gépeket is szereztünk, legalább egy tucatot. A könnyebb vezethetőség miatt az ezred háromszázados osztálya alakult. Egy osztályból lett egy század. Így a pilóták és szerelők egy részét Pockingba lehetett irányítani a magyar légierők németországi gyűjtőhelyére.

Vezetés szempontjából továbbra is a 4. német légiflotta alárendeltségében maradtunk. Lőszer, üzemanyag és élelmiszer utánpótlás Raffeldingben - szükségszerűen ugyan, de egészen április végéig megmaradt. Április 9-22 között teljes készültség és naponta több bevetés következett. Elsősorban Bécs, Sankt Pölten és Brünn térségébe, ahol a németek elkeseredetten védekeztek, míg nyugat felől úgyszólván ellenállás nélkül engedték az amerikaiak előnyomulását. Természetesen mindannyian jól tudtuk, hogy a háborúnak heteken belül vége lesz, így csak arra ügyeltünk, nehogy szovjet fogságba essünk. Körülbelül 30 magyar pilóta tartotta az egész - előbb említett - frontszakasz légi tevékenységét a vállán. A még létező német alakulatokat mind Berlin térségébe vezényelték. Németország felett reggeltől-estig amerikai vadászok őrzáratoztak és abszolút légi fölényt alakítottak ki. Számos alacsony támadás és több mint tíz légi győzelem mellett hét magyar vadászpilóta halt hősi halált és négyen megsebesültek.

Május másodikán Desloch német vezérezredes föloszlatta a 4. Légiflottát és szabad kezet adott parancsnokunknak.

A légi rész megtehetette volna, hogy átrepül Spanyolországba, de a földi bajtársak iránti szolidaritásból a pilóták is a közös sorsot választották.

Április 4-én összes gépünket és egyéb műszaki felszereléseinket fölgújtottuk, illetve fölrobbantottuk.

Május 5-én az amerikaiak már Eferdinget lőtték. Miután el akartuk kerülni az amerikai földi erők első vonalával való közvetlen találkozást,

ezért gépkocsijainkkal kb. 5 km-re nyugati irányban eltávoztunk és letáboroztunk egy lankás-erdős területen. Az elgondolás sikerült, a másnap előretörő amerikaiak csak üres repülőteret és roncsokat találva Linz felé törtek. Másnap angolul beszélő előőrsünk jelentkezett az arcvonal mögötti egyik alakulatnál, akik segítségével gépkocsi-konvojunk - az ő vezetésükkel - megindult Pocking felé.

Wels városánál azonban a katonai rendőrség megállította minket, járműveinket elkobozták és együvé tereltek bennünket. Ez május 7-én délután történt. Még aznap kihirdették, hogy Clark tábornok nem tekinti a magyarokat hadifoglyoknak, csupán kényszerszármazottaknak rendelte el. Elhelyezésünkről és ételmezésünkről a helyi városi hatóságoknak kellett - parancs szerint - gondoskodni. Így értük meg május 8-dikát, amikor az egész amerikai hadsereg örömmámorban ünnepelte a győzelem napját.

Ez a nap - azon túl, hogy túléltek a háborút - egyéb örömet nem jelentett. Egyik napról a másikra fegyelmezett katonai alakulatból bizonytalan jövőjű embercsoporttá váltunk.

Nagyjából 1945 szeptemberéig mégis kötelékben maradtunk, azután pedig megkezdődött részben a hazatérés Magyarországra, részben a fokozatos nyugat felé történő szivárgás. Az utóbbiak nem bíztak a háború utáni kedvező konszolidációban és többé-kevésbé nekik lett igazuk.

Mindenesetre az ezred minden tagja sorsforduló elé került. Megtettük, amit tehattünk, katonai eskünket mindvégig megtartottuk, a Magyar Királyi Légierőre és hazánkra szégyent soha nem hoztunk.

Minden más - akkor még - az ismeretlen jövőben rejtőzött.

BOSZORKÁNYOK

Visszaemlékezések a magyar bombázó repülőkre

VADÁSZPILOTA-SZEMMEL A BOMBÁZÓKRÓL

Nagyon nehéz a dolgom! Vadász létemre a bombázórepülő bajtársaim harcairól akarok írni. Nem is vállalkoztam volna erre a feladatra, ha két híres bombázóparancsnok nem vette volna a fáradságot emlékeiknek feljegyzésére. Inokai András és Ghyczy Tihamér szolgálaton kívüli századosokról van szó. Ők leírták azt, amire emlékeznek. Sajnos a Kanadában megjelenő „Magyar Szárnyak” évkönyv kis példányszáma nem teszi, tette lehetővé, hogy az érdeklődők, fiatalok és öregek, civilek és katonák kellően megismerjék: elődeik hogyan éltek és harcoltak.

A magyar bombázóerőket a harmincas évek végén és a háború alatt is többször átszervezték, de az átszervezéseket egyedül a Boszorkány elnevezésű század élte túl, természetesen változó állomány mellett. Ezért írok a Boszorkányokról. Az alakulat jelvénye a seprűnyélen lovagló boszorkány volt. 1936-ban már megalakult az első Boszorkány század, csak éppen „Légiposta Csoport” fedőnéven. A csoport parancsnoka, Czékus Ferenc a légügyi felügyelő címet viselte az akkor még titkos légierőben. A csoport felszerelését hat darab Caproni Ca-101 típusú hárommotoros, merev futójú, felsőszárnyas gép képezte. Későbbiekben a magyar ejtőernyős zászlóalj első szállító gépei is hasonló típusúak voltak.

Én azonban - ígéretemhez híven - ugrani fogok az időben és 1941. november elejére teszem a cselekmény kezdetét. Az 1941/42. évi hadrendben elrendelték a 4. bombázóosztály megalakítását, melynek első századát, a 4/1-est szintén Boszorkánynak nevezték. A 4. bombázó üzemi századnak, az 1. század műszaki kiszolgálása volt a feladata. A rendszeresített géptípus, az akkori magyar légierő legkorszerűbb bombázógépe, a Caproni Ca-135bis lett.

A Ca-135-ös két darab, egyenként 1000 LE teljesítményű csillagmotorjával, 1600 kg bombaterheléssel max. 440 km/óra sebesség elérésére volt képes. Fegyverzetét egy 7,8 mm-es és két 12,7 mm-es mozgatható



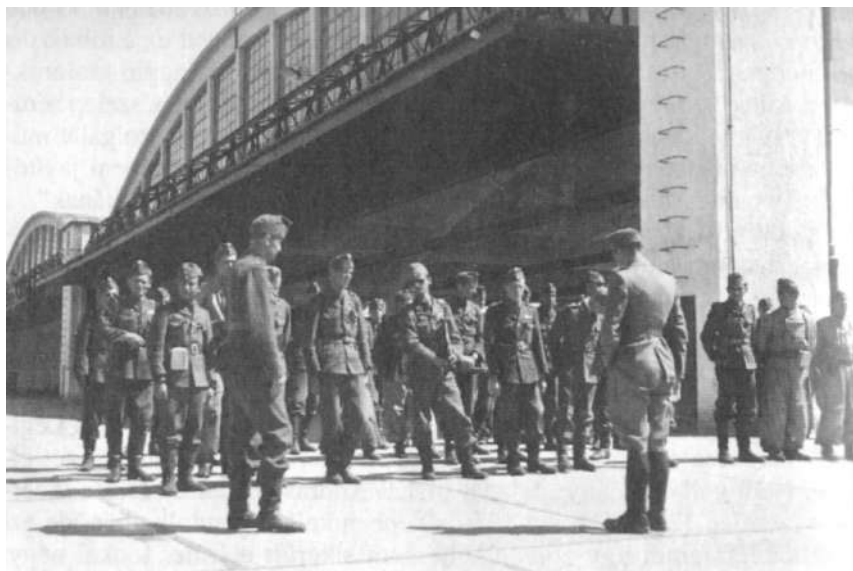
Caproni Ca-135bis bombázó, a Boszorkányok egyik gépé a keleti fronton (Punka Archív)

Breda Safat, illetőleg Scotti géppuska képezte. Az előző adatokat és 600 km-es hatósugarát figyelembe véve korszerűnek tűnhetett ez a robusztus megjelenésű közepes bombázógép. Azonban sajnos a Piaggio motorok-lcai sok baj volt, gyakran fordultak elő hajtókar, hengerfej és szelep sérülések. A kiválóan működő magyar műszaki ellátó, szerelő szolgálat működése nyomán, Friedrich Dezső mérnök századost, a debreceni javító-műhely parancsnokát, nem véletlenül nevezték a „Capronik atyjának”.

Az osztály parancsnokságát Mocsáry István őrnagy vette át. Az ő gépének megfigyelője az az Orbán György főhadnagy lett, aki a háború után oroszlánrészt vállalt az akkori fiatal magyar katonai pilótanövendékek kiképzésében. Külön történet ugyan, de megemlítem, hogy érdemeiért ő is azt kapta, mint a legtöbbben a régiek közül, letartóztatás, börtön és megvetés lett az osztályrésze.

Az osztály tényleges felállása 1941 novemberében kezdődött. A Légerők parancsa szerint 1942. június 22-re kellett a hadrafoghatóságot elérni. Nem volt ez könnyű feladat Inokai András százados részére. Szervezetesen 12 db Caproni 135-ös gépben kellett gondolkodnia, de ezt a teljes létszámot úgyszólván soha nem sikerült elérnie. Inokai négy, egyenként háromgépes rajt alakított ki. A Caproni személyzetét négy fő képezte: pilóta, megfigyelő, fedélzeti távírász, fedélzeti lövész és a szerelő lövész. Ebben az említett alapszervezésben négy évfolyamtársam is helyet kapott, mind a négy pilótaként, hadapród őrmesteri rendfokozatban. Sárszegi Tibor, Kaszás Imre, Ormay-Ónutz József és Szulyovszky Tibor. Tartalékként a századhoz tartozott Götz Antal hadapród őrmester is. A megfigyelői beosztásokat minden esetben tisztek töltötték be. A lövészek általában tiszthelyettesi és tisztési rendfokozattal rendelkeztek. Meg kell említeni a második raj parancsnoki gépét, mert annak pilótája Ghyczy Tihamér főhadnagy, később százados lett. Természetesen az első raj vezérgépét maga a Boszorkány század parancsnoka, Inokai András vezette.

60 kiképzési, repülési nap felhasználásával Inokai összerázta a századát, különös súlyt fektetve a rajkötelékben való felhőáttörések gyakorlására. Inokai és Ghyczy szinte éjjel-nappal levegőben voltak, hogy a kísérő fiatal pilóták némi rutint szerezzenek. A kitűzött határidőre a század nagy szemlén mutatta be tudását. Kölcsöngépekkel képesek voltak 9 Capronit levegőbe emelni. A gyakorlat pozitív eredménnyel zárult, a ledobott 126 db 100 kg-os bombából 96% a célterületre esett!



A Boszorkányok reggeli eligazítása Debrecenben, háttal Inokai András százados, félprofilban Ghyczy Tihamér főhadnagy

1942. június 23-án útnak indult Debrecenből 8 db Caproni a keleti arcvonalra, Konotop repülőtérére. Az indulás rosszul kezdődött, ugyanis Inokai gépe durrogni kezdett, ki kellett válnia és még hazai terület fölött megfordulni és visszatérni Debrecenbe. Kiderült, hogy a bal motorban hengerfej-repedés van. Motorcsere. Inokai százados, gépének kijavítása után június 26-án szerencsésen megérkezett századához, Konotop repülőtérére.

Június 30-án - már a hadirepüterükön - kapták az első bevetési parancsot. Földi csapataink kemény harcban álltak Tim község előtt. A Caproniknak harcászati támadó feladatokat kellett végrehajtaniuk. Erős légvédelmi tűzben egy horhost megtalálni és az ott levő ellenállási fészket megsemmisíteni! Mocsáry István őrnagy Inokai rajához csatlakozott negyedikként, így „kereszt” alakzatban repültek. A navigáció rendkívül bonyolult volt, mert a vidék híres a mágneses anomáliákról. Gondoljuk el, ezeknek a páncélzat nélküli, jórészt vászonborítású gépeknek 2000-2500 méter magasságban erősen visszavett gázkarállással kellett

rárepülni a célra. A vízszintes bombázáshoz kinyitott bombaajtók miatt a sebességet 220 km/h-ra kellett csökkenteni, különben a bombaajtók leszakadtak volna. Inokai megjegyzi, hogy talán ez még „szerencsénk” is volt, mert félrevezette az orosz légvédelmi tüzérség bemérését.

Tyimnél - rendkívüli áldozatok árán - sikerült a magyar 2. hadseregnek áttörnie az orosz vonalakat, amiben Inokai százada erősen „benne volt”. Egyes bevetésekkel támadták az ellenállási góccokat. Ghyczy Jasztrebovkánál attól tartott, hogy saját csapatokat bombázott, ugyanis az első vonal jelzésére szolgáló füstgyertyák csak a tűzcsapás után jelentek meg sárga füstjükkel. Szerencsére ez a feltevés tévesnek bizonyult.

Sajnos azonban 1942. július 2-án elszenvedték első veszteségüket. Baracskey zászlós Capronija a Kárpátok felett, ismeretlen okból kigyulladt és egész személyzetével lezuhant, Baracskey és Ginowsky zászlósok, lövészeikkel, Kiss Antal törzsőrmesterrel valamint Horváth és Tauber István szakaszvezetőkkel hősi halált haltak.

Július 5-én kemény nap virradt a Boszorkányokra. Éjfél után 1 órakor ébresztőt tartottak. Marót vk. százados Inokai gépén repült, Mocsáry őrnagy, az osztály pk. pedig a hetedikén. A 3 raj ekkor esett át a tűzkeresztségen. A kísérő gépeken haditudósítók foglaltak helyet, talán fel se fogták, hogy milyen veszélyes útra vállalkoztak. Az időjárás kedvetlen volt, se csillagok, se hold, az égbolt teljesen felhős. Idézem Inokai szds. visszaemlékezését: - „Az orromig sem látok. 03.10-kor adtam be a gázt. A hosszú kipufogólángok zöldes-lila fényét vibrálva verik vissza a forgó, háromágú légcsavarok. Ez a kísérteties fény bevilágít fedélzetünkre, arcunk olyan színt kap tőle, mint a többnapos halottaké. Zsül (Marót Béla szds.) szokott flegmájával ül mellettem. Méltatlankodik, mert nem lát semmit a töksötétben. (Zsül is pilóta, de Capronin és éjjel még nem repült.)

Kísérőim besorolnak gépünk helyzetlámpáira, mert ez az egyetlen fényforrás a támpontjuk! Bámulom, milyen szépen állják a sarat fiatal pilótáim. Iránytűnk skálája úgy forog, mintha valami komisz kölyök játszana vele, pedig csak a láthatatlan mágneses erővonalak kuszálódnak össze itt a légtérben. A felhőzet lassan felszakadozik. Feltűnik néhány ragyogó csillag a keleti égbolt alján. A jó Castor csillagra repülök, mert Pollux társaságában csaknem irányszögemre esik. Itt fenn, háromezer méteren, lassan pirkad már, habár a föld még tintasötét alattunk. Stari Oskol fölé érünk. A vasútállomás lángokban áll. Most lépjük át az első

vonalakát. Jól megfigyelhető a tüzéség párviadala. A becsapódások szinte ütemesen villannak fel mindkét oldalon. Balkísérőm kioldja bombáit és eltűnik alattunk. Vajon mi baja? Ez a Bajsa gép. Kivételesen ő a balkísérőm, mert Rozsda (Veres Sándor hdgy.) otthon várja, hogy szétlőtt gépét rendbehozzák. (Valahogy fenyítenem kellett, hogy józanul harcoljanak olyankor is, amikor nem kötelékben, hanem egyedül repülnek... Ezért maradt „otthon” Rozsda.)

Voronyeys fölött pokoli ágyútűz fogad bennünket. Ez légvédelmi tértűz! Robbanó gránátoktól, pamacsoktól villog előttünk a légtér. Fari (Farádi László őrmester, távirász-lövész) 52 gépet számol össze, pillanatok alatt. Fölöttünk légiharc folyik. A nyomjelző lövedékek foszforcsíkjai megmerevednek a hajnali, nyugodt levegőben, s mint pókháló lebegnek körülöttünk, suhannak el mellettünk. Balra tőlem egy német bombázót lőttek le, látom, amint zuhan... A pályaudvar lángokban áll itt is. A városban sok helyen tűz van. Csupán négy gép repül mögöttem, kettő hiányzik! Rádióösszeköttetésem csak a repülőtérről van, gépeimmel nincs!

Ezt a bevetést emberi veszteség nélkül sikerült végrehajtani. Mocsary őrnagy kénytelen volt egy motorral visszatérni, mert a másik motort mágneshiba miatt le kellett állítani. Bajsa Andor hadnagy Capronijának külön története volt... A másodiknak startoló harmadik raj balkísérőjeként, csak a köteléket kellett tartani. A cél megközelítése alatt ők is megcsodálták a nagy „légiforgalmat” Sztarij Oszkoltól keletre. A gépet Szulyovszky Tibor hdp. őrmester, évfolyamtársam vezette. Biztos kezű nyugodt pilóta, hamiskás mosolyával, kis fekete bajuszkájával most is előttem áll képzeletemben. Mindenki csak „Szulyó”-nak becézte.

Voronyeys előtt már elkezdte őket „kalapálni” az orosz légvédelem. Bajsa előreült a célzókészülékhez és a parancsnoki géppel egy időben kinyitotta a bombaajtókat. Ekkor kiáltott fel Damniczky szakaszvezető, a távirász-lövész: - „Elrepült a jobb légszavár!” - A „jó” hírré Szulyó azonnal 180 fokra fordulóba vitte a gépet, Bajsa oldotta a bombákat és visszamászott a pilóta mellé. A Caproni lassan süllyedve tartotta a nyugati irányt.

Térképe, ezekben az első napokban csak a rajparancsnoki gépeknek volt, így nem könnyű feladat várt rájuk a visszarepülésnél. A nagy vasércartalmú területek miatti mágneses zavarokat ők is megismerték. Száz szónak is egy a vége, a kiszámított időre nem találták meg hadi re-

előterüket. A magasság elfogyott, s emiatt megfelelő leszállóhelyet kezdtek keresni. Egy sima, nagy kiterjedésű dombtetőn sikerült sima leszállást, kiengedett futóműre végrehajtani. Biztosak voltak abban, hogy már saját területen vannak, s ezt megerősítette egy közvetlenül felettük elrepülő német Heinkel He-111-es bombázó is, amelyből jelentőhüvelyt dobtak le számukra a földrajzi hely meghatározásával. Jó időbe telt, míg magyar alakulatot találtak és így sikerült a gép őrzését megoldani, majd saját parancsnokságuknak jelentést adni. A rövidesen kiérkező műszakiak, Harsányi százados vezetésével egy nap alatt repülőképessé tették a Capronit és így sikerült öt nap után hazatérniök. Említésre méltó, hogy felállította a Boszorkány század Capronival és egy motorral abszolvált távolsági rekordját. Ellenséges terület fölött 30, saját terület fölött 120 km-t kellett repülni, ami az oly gyakran meghibásodó Capronikkal igen kemény feladatot jelentett. A július 10-i bombatámadás végrehajtására Ghyczy Tihamér főhadnagy kapott parancsot. Start után rajával csak a felhők fölött érte el a szükséges és minimális 2500 méteres magasságot. A cél elérése előtt felhőáttörést hajtott végre és a célterületet 1800 méter magasságban pillantotta meg. A pályaudvar térségében eszeveszett légvédelmi tömegtűz fogadta a rajt, amely végrehajtotta a tűzcsapást. Az egyik kísérőgép telibe talált egy nehéz légvédelmi üteget és a köteléknek közel minden bombája a pályaudvar területén robbant. Az egyidejűleg készített légi felvételek félreérthetetlenül bizonyították a raj félelmet nem ismerő támadószellemét. (A háború további szakaszaiban Ghyczy Tihamér még sokszor bizonyította bátorságát és egészen kiváló képességeit.) A gépeket számos helyen érte repesztalálat, szerencsére a motorok nem sérültek meg.

Július 13-a ismét a babonát igazolta! Az első és második raj indult először Inokai és Ghyczy vezetésével az Uriv-i szovjet Don-hídfő ellen. Páncélos gyülekezést bombáztak, 1000 m-re csökkentett magasságból hullottak a bombák. A felvonult páncélosok között hallatlan kavarodás keletkezett. A két raj 22 percig volt a légtérben, az egész gyülekezést szétszórták, három páncélos megsemmisült a felvételek tanúsága szerint. Sajnos Veres hadnagy és Bánkúti zászlós gépei nem tértek vissza. Később jó hírek jönnek, Veres gépe saját területen kényszerleszállt, Bánkútit Ghyczy találja meg, (egy FW-58-cal ment keresni őket), teljes bombaterheléssel hasra szálltak, a bombák szanaszét hevertek, a gép darabokban, de nagy szerencséjükre csak Bánkúti törte karját.

A 3. raj Urivhoz indul Róna János hadnagy parancsnokságával, de csatlakozott hozzájuk Schiller József százados, a 4/2 műszaki század parancsnoka, méghozzá önként! Ezen a bevetésen hallatlan balszerencséjük és egyben szerencséjük is volt!

A bombázást sikeresen hajtották végre mind a négy géppel, még a híd is eltalálták, de utána alacsonyan, iránytű szerint repültek és így eltértek a mágneses hiba miatt a helyes iránytól, német alakulatok fölött repülve magukra vonták azok elhárító tüztét. A Capronit orosz gépnek nézték ugyanis. Három gép időben visszafordul, de Ónutz hdp. gépét elkapja az alulról jövő tűzcsapás, Szekeres hadnagy kéz- és láblövessel jött haza. Ónutz egyenesen Kurszkba vitte a gépet, hogy a sebesült kórházba kerüljön. A karját tört Bánkúti zászlóst Ghyczy Tihamér a Weihével vitte Kurszkba, ahol magyar tábori kórház települt.

Július 14-én éjjel jó hír jött: Rónáék sértetlenek, de gépük elégett... Sérült Capronival közvetlenül az első vonalak mögött kényszerleszálltak. Ezt követően azonnal menekülésszerűen kellett gépüket elhagyniok, mert igen erős tüzet kaptak szovjet részről. Egy közeli futóárokban voltak kénytelenek fedezéket keresni. A német csapatok, azon az arcvonalszakaszon a következő éjszaka folyamán első vonalaikat visszavonták, így Róna hadnagy kénytelen volt a német parancsnokságot megkérni, tűzérségi tűzzel semmisítsék meg Capronijukat, nehogy az az ellenség kezére kerüljön. Ez megtörtént, a gép elégett, de Róna hadnagy vigasztalhatatlan maradt... Rövidesen hír jött a még hiányzó gépről, amelynek Asztalos zászlós volt a parancsnoka. Mindkét motorjuk erősen ejtette a szívótérnyomást, így kénytelenek voltak egy megfelelő saját területen kényszerleszállni.

Július 18-án Inokai parancsnoki raja négy géppel, még sötétben indult, de a startnál az egyik lemaradt, csak későbbben sorolt be mögéjük. Egy rémült haditudósító volt velük, aki megrendült attól a tűzijátéktól, ami fogadta őket a község fölött. A cél egy tűzérüteg volt, amelyet percekkel előttük már német Stukák puhítottak. A falu teljesen romhalmazzá vált, mindez egy ütegért.

A lakosság szerencsére már régen elhagyta a falut.

A Boszorkányok számos támadást intéztek a hírhedt urivi hídfő ellen, de sem a földről, sem a levegőből nem sikerült ezt az ellenállási fészket felszámolni. Ennek a kárát a 2. magyar hadsereg látta '43 januárjában.

Július 27-e, a Boszorkányok áttelepültek Sztarij Oszkolba. Ezekben a

napokban fogyott el az eredeti olasz bombakészlet. A németek azonban a gyors előretörésük következtében több orosz bombaraktárt zsákmányoltak. Ezek a bombák légszavaros biztosításúak voltak, ami annyit jelent, hogy oldás után, zuhanás közben lepörög róluk a biztosító légszavar és csak ez után élesednek be. Tehát a földön való kezelésük biztonságos volt. Kétféle típust kaptak, 50 kg-os pillanatgyújtós repeszhatásút és 100 kg-os aknahasátú bombákat. Két különböző alkalommal Ghyczy főhadnagy és Németh vk. alezredes próbálták ki az új bombákat, sikerrel.

Augusztus 3-án ismét Inokai támadta három géppel Troickojét. Ki-hallgatott foglyok szerint több zászlóaljnyi erő volt ott összevonva. Erős, de pontatlan légvédelmi tűz fogadta őket, viszont a magyar vadászok ezúttal öt Héjával biztosították a Capronikat. Inokai raja most próbálta ki először a zsákmánybombákat. A gépek sebességét lecsökkentették 220 km/h-ra, a bombaajtók kinyitása után, az erős huzat betódult a gépbe, majd a pilótaülés alatt elhelyezett négy darab 100 kg-osról lepörögnek a légszavaros biztosítók. Félelmetes helyzet! Beélesített bombákkal repültek. Ha összeütődhet és robban, tehát ezekkel a bombákkal csak sorozatvetést szabad volt csinálni. A 2/10-ednyi sec oldáskülönbség, 10-12 méteres robbanási távolságot jelentett, persze 220 km/h sebességnél. Augusztus 7-én Róma zászlós gépének egyik motorjáról elrepült a légszavar, a motor besült. Olajcsőrepedés, kényszerleszállás egy motorral, motorcse-re szükséges.

Ideiglenesen a századhoz helyezett Marót Béla százados is részt vett a bevetéseken. Egyik alkalommal érdekes kalandban volt részük. Marót százados Róma hadnagy gépén a kijelölt célra Petropavlovskojé északi részén kétszer is rárepült. Ekkor vette észre, hogy fejük fölött áthúz egy szovjet kötelék, hat bombázó és három vadász. Maróthék ledobták bombáikat a Don keleti oldalán és erősen nyomták a gépet, nehogy harcba kelljen keveredniök a túlerőben levő ellenséggel. Ekkor derült ki, hogy azok meg a Don nyugati oldalán fekvő német állásokat bombázták Korotojak körzetében.

Augusztus 11-én újra „érdekes” esemény történt. Inokai százados megjegyzi, hogy az üzemi század parancsnoka, Schiller szds. bevetésre jelentkezett, pedig neki nem is ez volt a feladata. A készültség összeállítása után nem sokkal jött a bevetési parancs, bombázni kell a petropavlovskojei szovjet ütegeket! Schiller „Móni” vezette a készültségi rajt. A

jobb kíséző gépen két évfolyamtársam tartózkodott: Ormay-Ónutz Jóska és Götz Antal hadapród őrmesterek, Operhall és Talabér szakaszvezetőkkel. Utolsó pillanatban ebbe a tiszti nélküli gépbe beszállt Harsányi Gábor szertári százados „utasként”. Start után a gépnek nem jött be a futóműve. Egy ideig a repülőtér fölött köröztek, majd pedig kiengedett futóművel irányt vettek a Don felé! A földön maradottakat nagy aggodalom fogta el, ugyanis a célterületre késve érkező gép már nem számíthatott a saját vadászbiztosításra, annál inkább a szovjet vadászok támadására. Az időben startoló két gép rendes időben visszatért, a tűzcsapást sikerrel végrehajtották, de a később indult harmadik gépet nem látták. Negyven perc késéssel - amikor már szinte elveszettnek hitték őket - egyszerre csak feltűnt az alacsonyan húzó, kiengedett futójú Caproni, amint lomhán billegette szárnyát...

Óriási örömujjongás tört ki: légi győzelem!

Elbeszélésükből kiderült, hogy a személyzet közös megegyezéssel vállalta a kiengedett futójú géppel a bevetés végrehajtását és így egyedül, lecsökkent sebességgel „cammogtak” a célterület fölé. Már ráfordultak a célra, amikor 2300 méter magasságban hirtelen három szovjet vadász támadta meg őket! A nap irányából meredek zuhanás után az első már messziről megnyitotta a tüzet. Hosszú sorozatai, egyelőre a Caproni fölött húztak el, de a hátsó lövész, Talabér szakaszvezető 12,7-es Scottijából roppant hidegvérrel rövid, de nagyon pontos sorozatot küldött a vadász „csőre” alá. Talált! Füst- és lángcsóvában tűnt el az ellenséges gép a Caproni alatt. A pilóta nem ugrott ki, úgy látszik ő is találatot kapott... A hevesen tüzelő Caproni ezek után úgy látszik túl tüskésnek tűnhetett, mert a vadászok eltűntek égő társuk nyomdokában. A bombák vetése után a mieink felhőbe húztak. Harsányi századosnak viszont komoly élmény volt ez a potyautazás, megérezte, hogy a vászonborítású gép mellett elsuhanó foszforcsíkok milyen veszélyt jelenthettek volna, ha nincs szerencsájük.

Augusztus 14-e a Boszorkányok gyásznapja lett, repülő hősi halált halt osztályparancsnokuk, Mocsáry István őrnagy és vele együtt Nagy Zoltán őrmester, Piri Imre szakaszvezető...

Németh János alezredes, a doni repülő csoport vezérkari főnöke már kora reggel személyesen hozta a bevetési parancsot egy háromgépes Caproni raj számára. Németh is úgy döntött, hogy a vezérgépen, amelyet személyesen az osztályparancsnok, Mocsáry őrnagy vezetett - maga is



A Boszorkányok hősi halált halt osztályparancsnoka, Mocsáry István őrnagy
(Ghyczy Archív)

jelen lesz. A másik két gépet Schiller „Móni” és Marót „Zsül” repült. Feladat az urivi első vonal bombázása volt.

Feladatuk végrehajtása után csak Schiller és Marót szálltak le és kétségbeesetten jelentették Inokai századosnak, hogy a vezérgépen robbanás történt, valószínűleg légvédelmi találat következtében és az égve lezuhan. Ketten kiugrottak, de földet érésük helye teljesen bizonytalan, annyira az első vonalaknál történt az eset, pontosan a bombavetés pillanatában. Inokai százados rendkívül higgadtan intézkedett. Marót futárgépen Ilovskojéba küldte a repülőcsoport-parancsnokságra pontos, személyes jelentéstételre. A légénységet összehívta és parancsot adott, hogy mindenki azonnal írjon tábori lapot, nehogy otthon a családtagok ok nélkül rémhírek áldozatai legyenek. Akkoriban a haditudósítások közölték ugyan a gépvesztéseket, de az elveszett személyzet névsorát nem. Este 7 órakor telefonjelentés érkezett. Németh János ejtőernyővel kiugrott és a magyar első vonalban földet érve bokatörést szenvedett. Németh alezredes olasz Salvator ernyővel ugrott, amelynek felülete jóval kisebb volt a magyar gyártmányú Hehs ernyőknél. Egy óra múlva újabb vigasztaló hír. Orbán György főhadnagy, aki Muki becenévre hallgatott, szintén megvan, csak könnyű repesz sérülései vannak, ő is ejtőernyővel hagyta el a gépet...

Orbán „Muki” két nap múlva, saját lábán sétált be az osztály körletébe. Az ő elmondása alapján alakult ki a hiteles kép a szerencsétlen bevetésről. A robbanás pillanatában Orbán meglepődött, mert a Caproni egész orra elrepült előle... A másodpilóta helyén ült, pontosabban a megfigyelő ülőkéjén és előtte tátongott a mélység... Hátranézve látta, hogy Németh alezredes nincs a helyén, de a vészkijárat nyitva, Mocsáry fogja a feje fölötti vészkijárat kioldókarját, az egész gép ég! Ezt érzékelve, Orbán Muki egyszerűen kilépett az előtte teljesen szabad mélységbe. Az ernyőt azonnal nyitotta és látta, hogy jóval fölötte még egy ernyő libeg lefelé. Maga alá tekintve kétségbeesve látta, hogy orosz terület fölött van, de nem sokkal és a szél erősen viszi a magyar vonalak felé. Úgy háromszáz méter magasan lehetett, amikor futó oroszokat vett észre maga alatt és hallotta kiáltásukat. Megdöbbenve észlelte, hogy lövedékek fűtyülnek el mellette, valósággal célba lőnek rá.

Persze a magyar elsővonalban is észrevették, mert teljes zárótűzet terítettek az orosz elsővonala... Muki olyan területen ért földet, amely a két arcvonat közé esett. Elkezdett a saját csapatok irányába kúszni, ami-

kor rohamsisakos, meztelen felsőtestű magyar katonákra talált, akik a legnagyobb tűzben, egy szakállas zászlós vezetésével a magyar elsővonalba vezették. Ez a kommandóegység önként vállalkozott a magyar repülőtest megmentésére. A zászlós neve Poroszlay volt... Németh alezredez a kórházban elmondta még az esetről, hogy Mocsáryval egyszerre nyúltak a saját tetőkioldójuk felé. Némethé azonnal lerepült, Mocsáryé is, de ő nem ugrott.... Ma már soha nem fogjuk megtudni, hogy miért.

Nagy Zoltán és Piri Imre már nem tudták a lángoló gépet elhagyni. A gép szovjet területre zuhant, s hozzáférni nem lehetett, így a sztarij-oszlovi repülőtéren Boszorkányszállításán jelképes sírt készítettek emlékükre. Inokai írja a következőket: -,A sírra helyezett kettőskereszt később a debreceni repülőtéren, a parancsnoki épület mellett állt. A kopjafa még ma is megvan, de két darabban, Pista bátyám jelképes sírjába tűzve a farkasréti temetőben és ott emlékeztet hősi halottainkra."

Pár nappal később a Boszorkányok megérték Horthy István főhadnagynak, Magyarország kormányzó-helyettesének hősi halálát és szomorú búcsúztatását. Közben a bevetések megállás nélkül folytak nappal, éjjel pedig ők kaptak rendszeres bombatámadásokat, amelyeket azonban különösebb veszteség nélkül sikerült átélniök. Csak éppen aludni nem lehetett!

Szeptember 11-én volt a Boszorkányok eddigi legmegterhelőbb napja, 28 géppel összesen hét bevetést repültek. Ekkor már egy századnyi Me-109-es német vadász biztosította bevetéseiket és megóvták őket a közvetlen vadásztámadástól. Mocsáry halála után Schiller József százados vette át az osztály parancsnokságát. Inokai szeptember 28-án bevetésen megsebesül egy kis repesztől, amely kellemetlen helyen, a szemhéján találta őt el. Október 7-én Inokai szds. átadta a parancsnokságot Ghyczy Tihamér főhadnagynak, ugyanis Heinkel He-111-es átképzésre Poltavára vezényeltek egy raj Caproni pilótát, köztük Inokait is. A magyar parancsnokság kezdte belátni, hogy ezekkel a meglehetősen leharcolt fa- és vászonborítású gépekkel, a meglévő és lehető legodaadóbb műszaki szolgálat mellett sem lehet tovább bevetésekre járni. Így került sor arra a gondolatra, hogy a Capronikat He-111-esekkel kell leváltani, még akkor is, ha a Heinkelek sebessége a Capronik alatt maradt, de egyéb repülő tulajdonságokban jócskán ráverték a Capronikra.

1942. szeptember 14-én a Boszorkányok a hetvenedik bevetési parancsot és a 250. Caproni 135-ös bevetését teljesítették. Ezek a viszonylag

nem nagy számok egészen más értékelést kapnak, ha figyelembe vesszük az egyes bevetések rendkívüli veszélyességét, hiszen minden bevetésük a könnyű, közepes és nehéz légvédelem tűzkörletében zajlott le, valamint azt a tényt, hogy a meghibásodások száma - egységnyi gépre viszonyítva - minden más, hasonló típussal szemben, milyen magas volt.

Idézem Ghyczy Tihamért: - „Legalább két bombázó osztálynak kellenie a hadsereg rendelkezésére állnia, de még mindig mi vagyunk az egyetlen század itt a fronton. Nem volt a hadseregünk teljes, sem létszámban, sem felszerelésben. Teljes volt azonban a frontsávnak az a szélessége, melyet a német hadvezetőség a magyarok számára kijelölt és a kivonult hadseregnek kellett viselnie ennek a helyzetnek minden átkos következményét.”

Október közepén a Boszorkányok Urazsovóba települtek át, ahol már hangárok is álltak rendelkezésükre és volt idejük s helyük gépeik javítására. Minden pillanatban várták a hazatelepülési parancsot, de ehelyett október 31 -én bevetési parancs érkezett, Szvoboda térségében lévő szovjet tüzérségi összpontosítás támadására. Két rajjal, hat géppel indultak. Az első rajt Schiller szds, az osztály parancsnoka vezette, tehát azokat a fiúkat, akik eddig Inokai szds-sal repültek. A második raj Ghyczy Tihaméré, az új századparancsnoké, aki rajával 500 méteres távközzel, második hullámként követte az elsőt.

Innen szó szerint idézem ismét a századparancsnokot: - „Ők (az első raj) már átrepülték a Dont, amikor a jobbkísérő Mády „Csöpi” (hadapród őrmester, pilóta, közel kétméteres fiú) gépe egészen enyhe füstcsíkot eresztve kezd jobbra felfelé elhúzni a köteléktől, majd a következő pillanatban egy hetvenméteres tűzgömbbé robban, amelyből már csak a gép üres vázát és néhány szerterobbant nagyobb darabot látok lefelé zuhanni. Légvédelmi találatot kaphattak és a benzintankok robbantak. Kiugrásra idejük sem volt, de szenvedniük sem kellett, ez a robbanás azonnal végzett velük. Asztalos Ferenc zls. megfigyelő, Mády Zoltán hadapród őrmester pilóta, Csiszár József szakaszvezető, távírársz és Jandrasits László szakaszvezető, szerelő lövész személyeivel 11-re nőtt a hősi halottak száma. Mády Csöpi esete még azért is külön tragikus, mert neki egyébként is ez lett volna utolsó bevetése. A hat hadapródunk közül hárman - Kaszás Imre, Mády Zoli és Ormay Józsi - most ősszel a Rep. Akadémiára készültek Kassára, hogy ott tisztekké képezzék őket.

Mády még élete utolsó cselekedetével is jót tett. Amikor az őket ért légvédelmi találat után szándékosan vagy akaratlanul, de gépét a kötélekből félrehúzta, ezzel feltételezhetően nyolc ember életét mentette meg. Ha az eredeti követési távolságban marad Móni gépétől, akkor az a hatalmas benzinrobbanás láncreakciószerűen áttérjedt volna Móni és a balkísérő gépére is.

Ennek az eseménynek a látványa bennem is egy olyan reakciót váltott ki, amelyet nem hallgathatok el. Előre kell talán bocsátanom, hogy velem született optimizmusom alapján, több mint kétesztendei harctéri szolgálatom idején a félelem nem élt bennem tartósan. Az a lehetőség, hogy a háborút nem úszom meg élve, időnként főleg szellemi, de nem érzelmi formában jelentkezett bennem. Bevetéseim kapcsán sok olyan „zabszem” helyzetben voltam persze, amikor a hidegvér megőrzéséhez nagy önfegyelemre volt szükségem, magyarul kimondva, ott ült bennem a félelem, de Mádyék esete volt egyike legmeggrázóbb élményeimnek. Gépük robbanása pillanatában szinte görcsösen megrándult mindkét karom, hogy gépemet és kötélekemet elfordítsam. A megsemmisülésnek ily hatalmas látványa a félelemnek szinte egy villámát hasította belém. Pokoli érzés volt mégis átrepülni azon az oszladozó füsttengeren, amelyben másodpercekkel előbb négy szeretett fiatal bajtársunk semmi-sült meg.”

Különben ez volt az utolsó bevetés az 1942-es évben a Boszorkányok számára. Így végül is a bevetett gépek száma 1062-re emelkedett és az összes kijelölt tűzcsapást (kb. 1700 tonna bomba vetésével) végrehajtották.

A 4/1. Boszorkány bombázószázad 1942. november 10-én kapta hazatelepülési parancsát. Öt nappal később hazatértek Magyarországra és leharcolt Capronijaikat leadták. Az amerikai légierőnél ennyi bevetés után már végleg leváltották a négymotorosok hajózó személyzetét. Ezt a magyarok soha nem engedhették meg maguknak, a magyar pilótáknak súlyos sebesülésig, vagy hősi halálig kellett harcolniuk, természetesen kivéve azokat, akiknek ritka szerencséje lehetővé tette, hogy megérjék a háború végét. Más kérdés, hogy a vesztes háború keserű vége hozott-e megbecsülést, vagy bármi jót számukra? Mindenesetre 1942 végét újra vagonokban töltötték, irány a keleti hadszíntér, ahol a Heinkel He-111-esre való átképzés és új bevetések várták őket. A sors azonban mást tartogatott számukra. A németek maguk nyilvánították korszerűtlenné a

He-111-est és javasolták a Junkers Ju 88-asra való átképzést, s egyben a horizontális bombázás helyett a zuhanóbombázást.

Rövidesen megtörtént a megállapodás, miszerint az átképzés Dél-Franciaországban fog történni. Ez 1943 március első felében meg is kezdődött.

Sajnos meg kellett válniuk szeretett parancsnokuktól, Inokai András-tól, aki korábbi szemsérülése miatt zuhanó repülésre orvosilag alkalmatlanná vált.

Büszkén írom le, hogy ez az átképzés a németeknek jelentett nagy meglepetést, ugyanis azt hitték, hogy valami bemutatót repülő különleges légi alakulat tagjai a Boszorkányok. Olyan jól és gyorsan vették át a típus és a speciális zuhanóbombázási ismereteket, hogy a következő német mondat hangzott el, minősítve a Boszorkányokat: - „Unglaublich wie diese Ungarn fliegen! Wie Teufels!” - (Hihetetlen, ahogy ezek a magyarok repülnek! Mint az ördögök!) Sürgette is őket a felső hadvezetés, hogy mielőbb fejezzék be az átképzést, de erélyes parancsnokuknak köszönhetően a tanfolyamot nem rövidítették le, a teljes kiképzést végrehajtották, beleértve a kötelékben való zuhanás és bombavetés gyakorlatát is.

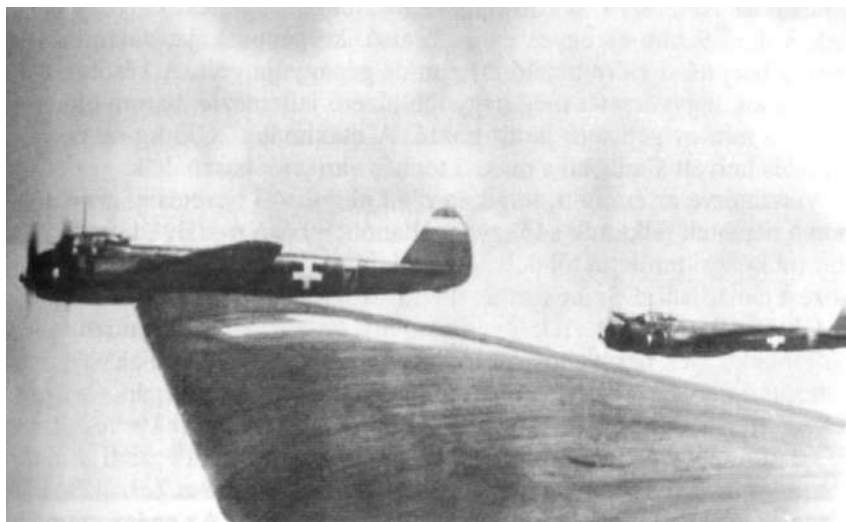
1943. április 20-án sértetlenül adták vissza a németeknek a kiképző gépeket és elindultak keletre, a hadműveleti területre.

1943 májusában már a kalinovkai repülőtéren találjuk őket, ahol új Junkers Ju-88-as gépeiket átvették. Első hadirepülőterük Harkovtól pár kilométerre feküdt, az akkori arcvonaltól mintegy 40 kilométerre.

Az első tájékoztatás nem volt valami szívderítő: a bevetési területük egy 130 km mélységű és 110 km szélességű terület, megrakva hét szovjet támaszponttal és pillanatnyilag átlagosan 40 vadásszal. Sőt a szembenálló vadászterők gépanyaga a legveszélyesebb típus, az amerikai gyártmányú Bell P-39-es Airacobra volt!

Ghyczy Tihamér nagyon szépen emlékezik meg a magyar vadászrepülőkről, akiknek védelme alatt tudták a Boszorkányok feladataik zömét végrehajtani, és nem söpörték őket le napok alatt az Airacobrák. Első bevetéseik egyikén súlyos veszteség érte őket, mert Bajsa Andor főhadnagy és személyzete erről a bevetésről nem tért vissza. A háború után tudták meg, hogy fogságba estek.

Ghyczy Tihamér százada nem sokáig tudott az eredeti felállásban harcolni, mert közbejött a repülősors, a katonasors, amely a háborúban ki-



Boszorkányok Junkers Ju-88-as köteléke az orosz fronton 1943-ban (*Punka Archív*)

számíthatatlanul dönt élet és halál között. De ne vágjunk a dolgok elébe...

Ghyczy maga 1943. május 23. és július 14-ike között 30 bevetésen vezette raját, illetve századát. A harminc bevetésből tizenegyszer támadtak vasúti csomópontokat, nyílt pályán vasúti szerelvényre ötször repülőterek és lőszerraktárak ellen négyszer, csapatösszevonások ellen tízszer szálltak fel, illetve mértek tűzcsapást. Minden bevetés külön történet, külön megemlékezést kívánna. Ezek közül kiemelem az utolsót, amely sebesüléssel és halállal végződött. Előbb azonban néhány szót új gépükről, a Junkers Ju-88-asról, amelyet a Debrecenben leadott Caproni 135-ösök helyett kaptak. Az öreg vászonborítású gépek helyett ez a kiforrott típus igen nagy technikai ugrást jelentett számukra. A két, egyenként 1400 LE-s Jumo motor 5000 méter magasságban 450 km/óra maximális és 350 km/óra utazósebességet biztosított. Az optimális 75-80 fokban zuhanási szögben nem gyorsult 800 km/óra fölé, természetesen a szárnyak alatt kiereszthető zuhanóféklapok segítségével. Ami ezeknek a gépeknek a fegyverzetét illeti, eléggé változatosnak volt mondható. Ál-

talában az A/4, A/14 és C/6 típusváltozatokkal repültek. Ghyczy gépének 3 db 7,9 mm-es egyes és 1 db alsó ikergéppuskája, valamint egy merev beépítésű előre tüzelő 20 mm-es gépágyúja volt. A későbbi C/6-os típusok fegyverzetét még nagyobb tűzerő jellemezte, három előre tüzelő 20 mm-es gépágyú járult hozzá. A maximális 2600 kg-os bombaterhelés helyett általában a max. 2 tonnás variációt használták.

Visszatérve az említett, tragikus végű július 14-i bevetésre, azon a napon a németek felkérték a magyar zuhanóbombázó osztályt, hogy a kijelölt működési területüktől délre fekvő Izjum városkában páncélos gyülekezést támadjanak. Sajnos vadászbiztosítást nem tudnak adni...

Ghyczyék úgy tervezték a végrehajtást, hogy rajonként, hullámszerűen támadnak és rajonként legalább kétszeri bevetést hajtanak végre. A célterület fölé érve valóban megpillantották a nagyméretű páncélos gyülekezést, a harckocsikat, rohamlövegeket és szállító járműveket. Zuhánás a sűrűjébe! A pattanásig feszített idegrendszer nem észleli a motorok dörejét, a zuhanó és gyorsuló gép süvítését, csak a célzókészülék sárgás keresztre keresi finom helyesbítésekkel a célt. Az egész személyzet hallatlan feszültségben tette a dolgát, figyelte a légteret, a lövések markolták fegyvereiket, egy-egy pillantás egymásra. Jól tudták, hogy most az életük egymástól függ, ilyen pillanatok azok, amelyek igazán összekovácsolják ezt a négy embert, a közös halálban, vagy az életben... Három hullám, három raj dobta bombáit. Negyedszerre újra Tihamérra jutott a rácsapás, újra zuhant a célra, újra feszült az idegrendszer, keze, uja az oldógombon, még nem oldott, még egy kicsit tovább és aztán szokatlan csattanás hallatszott a fedélzeten és egy kiáltás a fedélzeti rádión: - „Telitalálat!” - ordított Varga szakaszvezető, a szerelő lövész! Telitalálat? Hiszen még nem is oldottam! - gondolja Ghyczy, majd Varga újra kiált: „Ég a jobb motor!”

Ghyczy egy pillanat alatt kapcsolt, először is meg kell szabadulni a bombatehertől! Ráhúzta a célra a fonalkeresztet és oldott! A hirtelen megkönnyebbülő gépet felhúzta egy éles fordulóval, amely már nyugatra irányul, hazafelé. Levette a gyújtást a jobb motorról és megindította a tűzoltóberendezést, vitorla-állásba állította a légcsavart. A bal motorra fokozatosan teljes gázt adott és enyhén vesztve a magasságot, nyomta a gépet vissza az arcvonál, a saját terület irányába. Így az enyhe süllyedéssel a gép gyorsulni tudott, minden pillanat számított, csak túl legyenek a veszélyes zónán, ne kelljen ellenséges terület fölött kiugrani vagy



„Hasraszállt” magvar Junkers Ju-88-as bombázó a keleti fronton.
Előtérben Bogáti Péter hadnagy (*Punka Archív*)

kényszerleszállni! A motor égett, a sebesség fokozta az égést tápláló oxigén mennyiségét, a motorburkolat teljes területén is tűz áradt hátra, egyre erősödve. Az égő motor és a pilótakabin között volt az egyik 800 literes benzintartály, amelyből már jó negyedréz hiányzott. Ha a tűz azt a tartályt eléri, robban a gép! A tűz színe már-már vakítóan fehér volt, jelezve azt, hogy a magas hőfokon az alumínium ötvözet is tüzet fogott. Ghyczy megfigyelője Sárszegi Tibor, zászlós, évfolyamtársam, jó barátom volt. Másodszor kiáltott már Ghyczynek, hogy ugranak-e. Amikor végre átrepülték az arcvonalat és Ghyczy látta, hogy túl alacsonyan vannak, ugrani már nem lehet. „Nincs ugrás, kényszerleszállunk!” - kiáltotta és ez parancs volt! Már csak arra koncentrált, hogy mielőbb megtalálja azt a helyet, amely elég hosszú és elég sima ahhoz, hogy „hasra dobja” a 88-ast. Nagy a sebesség és nincs idő a csökkentésére. Balra előttük enyhén emelkedő dombfelület, szántásnak tűnik. Ráfordult és nyomta a föld felé gépét, de elkövetett egy súlyos hibát! Hogy majd földet érés után gyorsan elhagyhassa a gépet, kikötötte magát és oldta az ejtőernyő csatjait. Annyira csak a földet fogásra figyelt, hogy elfelejtette Mazzag őrmestert figyelmeztetni, oldja le a gondola hátsó részét, ahol a

gép felső részének deformálódása dacára majd kijuthatnak az égő gépből. Persze nem szabad ezt túl korán csinálni, mert a kormánysszerveknek ütközve, deformálhatja azokat. Mazzag őrm. azonban tudta a dolgát. Több, mint 300 km/óra sebességgel értek földet, most már a sors kezétől függött minden... Mennydörgésszerű robaj, por és füstfelhő, majd minden elsötétült Ghyczy Tihamér előtt. Nem volt bekötte és fejfelül nekirepült a műszerfalnak. Nem ájult el, de kábán érzékelte, hogy a gép egyszerre csak elugrik a földtől, 1-2 mp-ig hangtalanul suhan, majd újra nekivágódik a talajnak. Félájultan konstataálta kicsit később, hogy a gép egy jobbra perdüléssel 180 fokos szöget ír le, majd megáll. A motortűz majdnem teljesen kialudt, a nagy por-özön látszólag eloltotta.

Tihamér kiugrott a szárnyra és megpillantotta Mazzag Lászlót sértetlenül. De hol a másik kettő? Mazzag szerint Sárszegi Tibor zászlós mégis parancsot adott Vargának a kiugrásra, de hogy maga Sárszegi hol van, azt nem tudta... Mindketten elkezdtek visszafelé gyalogolni, megkeresni a földet érés helyét. 400 méterrel hátrábban fogott először földet a 88-as, majd elugrott a földtől és a második földet éréstől végig alkatrészek, feltúrt föld, eldeformálódott fémlemez darabok látszódtak és vagy száz méterre tőlük egy sötétebb folt... Közelebb mentek... szörnyűség, ott feküdt Tibor mozdulatlanul, holtan. Látszólag sértetlenül, de megtapintva érezték, hogy minden csontja apróra tört, csak a repülőruha tartja össze testét. Átgondolva az esetet, csak egy történhetett: nem bírta idegekkel az égő géppel való siklást, kiugrasztotta Vargát, majd elhelyezkedett a kényszerleszálláshoz. Amikor a gép a földről újra a levegőbe ugrott, azt hihette, hogy már megállt és ő maga is felállt. Ekkor csapódott másodszor a gép a földhöz és az óriási tehetetlenségi erő a törzs elé dobta őt, amely maga alá hengerítette és megölte Tibort. Szegény „Kosár”, így hívták őt annak idején a „tagok a hegyen”, amikor még vitorlázó repülő volt. Egy újabb évfolyamtársam hagyott itt bennünket...

Azt sem tudták biztosan, hogy egyáltalán saját, vagy ellenséges területen vannak-e? Egyelőre Mazzaggal elbújtak egy közeli sűrű bokorban, elővették pisztolyukat és vártak. Másodperceken belül megláttak öt fegyvertelen, tereptarka nadrágos, meztelen felsőtestű katonát, akik óvatosan közelítették meg a lassan újra égő gépüket. Ugyan kik lehetnek? Felmásztak a vezetőülésbe, úgy látszott a még menthető felszerelést akarják kiszedni. Tihamér és Mazzag pisztollyal a kézben szabályosan lerohanják őket, miközben Ghyczy németül ordít: - Kik vagytok? Bam-

bán bámulnak, hiszen „nincs emberi külsőnk - mondta Ghyczy -, inkább véres négereknek nézünk ki!”- Szerencsájuk volt, hogy németül szólaltak meg. Kiderült, hogy négy kilométerre van az arcvonal, tábornok parancsnokuk látta az egész esetet. Az ejtőernyővel kiugrott Vargáért autót küldött, Tihamérék gépére csak legyintett, abból nem jön ki senki élve, mondta embereinek. Ekkor vették csak észre, hogy az egyik gép a rajból alacsonyan kering fölöttük. Mint utóbb kiderült, készek voltak tűzfegyvereikkel nekik segítséget adni, meg aztán jelenteni akarták, hogy mi történt a vezérgéppel. Szállást és ellátást kaptak, majd másnap a közeli falu főterén eltemették Sárszegi Tibor zászlóst, katonai díszpom-pával. Varga élve megúszta az alacsony ugrást, éppen hogy kinyílt az ernyője, máris a földhöz csapódott. Kéz-lábtörést és agyrázkódást szenvedett, később azonban az orvosok teljesen rendbe hozták.

Ez után a bevetés után, figyelembe véve a hosszú frontszolgálatát, Ghyczy Tihamér századost leváltották.

Szomorúan emlékezik vissza elesett bajtársaira, különösen volt megfigyelőire, akik mindhárman életüket adták a hazáért! Pajtás László, Vasváry József, Sárszegi Tibor és Mazzag László távirász-lövész, aki jóval később, 1944-ben, Me-210-es gépben, Brányi Sándor pilótával halt hősi halált.

Én csak egy kis ízelítőt igyekeztem a nagyhírű debreceni Boszorkányok haditetteiről leírni, de hangsúlyozom, történetük nem ért véget, új parancsnokkal tovább harcoltak és sajnos hősi halottaik sora is tovább gyarapodott. Debrecen városa ma is büszke, mert most már lehet is büszke rájuk, akiket mindig is fiainak tekintett.

„BOSZORKÁNYOK" PEDIG VOLTAK ÉS VANNAK!

Néhány mondat az olvasó számára:

Nagy emlékű árpádházi királyunkra, Könyves Kálmánra gondoltam, amikor írásomnak címet kerestem. És bocsássák meg nekem a profanizálást, Könyves Kálmán eredeti mondásának eltorzítását. Ő ugyanis röviden és egyszerűen csak annyit mondott, hogy - Boszorkányok pedig nincsenek!

Igen ám, de mint azt a legtöbb olvasóm úgyis tudja, én egészen más „Boszorkányokra" gondoltam. Repülő „Boszorkányokra".

Ezek életéről, harcaikról számos rövidebb-hosszabb visszaemlékezés már megjelent a különböző repülő folyóiratokban. Jómagam is írtam róluk. „Pumák és Boszorkányok" című elkészült, majd kiadott könyvemből, három folytatásban emlékeztem meg a nagy hírű debreceni század harcairól.

A sajnálatos módon megszűnt „Új Szárnyak" című repülő folyóirat lapjain nyomtatásban megjelent dolgozatom hatására nem egy, még élő, öreg „Boszorkány" tollat vett kezébe, levelet írt nekem és további munkára buzdított. Egyesek leírták élményeik egy részét, másoktól fényképeket kaptam, olyanokat, amelyek jó része még nem került publikálásra.

Mi tagadás, jól estek ezek a sorok, ezek a levelek. Kissé igazolták bátorságomat, amikor vadász létemre, a bombázópilóták és hajózók „fájába vágtam a fejszémet".

Ismét hangsúlyozom, hogy ez a fejezet nem a Boszorkány század pontos, leíró története, hanem az alakulat egyes tagjainak, átélt élményeinek gyűjteménye. A hadtörténeti szempontból történő, kronologikus feldolgozás még várat magára és félek, ez az állapot most már végképp így marad. Az évtizedek elszálltak, az események jó része már-már csupán legendaként él az utódok között.

Én azonban csakis konkrét „tanúvallomások" alapján írok, az „esetleg megtörténhetett ez is" fogalmát nem ismerem, fantáziámat nem eresz-

tem el s nem tévedek a „hajózó mesék” egyébként nagyon is csábító világába.

A megjelent folytatások alapján kaptam olyan jóindulatú kritikát, hogy kissé „szikár” stílusban írtam a Boszorkányokról. Lehet. Ámbátor, egy az ellenség feletti bevetés leírásánál, még az úgynevezett szikár stílus mellett is átsüt az a rendkívüli feszültség, amelyet mindazok jól ismertek és éreztek, akik harci gépeiken átrepülték az arcvonalakat.

Nos, a fentiek előrebocsátása után hadd' mondjak el egy esetet, amely újra csak azt fogja bizonyítani, hogy akit a Sors, vagyis Isten akarata halálra szánt a háborúban, annak meg kellett halnia, akit pedig életre ítelt - az túlélő lett.

1942. június 23-án a 4. Bombázóosztály Boszorkány századának légi része, nyolc Caproni Ca-135bis bombázóval, elindult Debrecenből, Ukrajnába.

Az egyes gépek személyzetei - a korábbi gyakorló repülések során - már jól összeszoktak. No, de most figyeljük a B-568 lajstromjelű gépet és személyzetét. A debreceni repülőtér bevetés előtti eligazító tantermben (manapság ezt jobb helyeken briefing-room-nak hívják) több mint egy hete már kifüggesztették a kivonuló gépszemélyzetek jegyzékét. Az indulást megelőző napon azonban, az 568-as gépre beosztott Bánkúti László zászlós, Sárszegi Tibor hadapród őrmester, Pilbauer István szakaszvezető és Balogh Imre őrmester után Kiss Antal őrmester, hajózó távirász és lövész nevét áthúzták, majd helyére beírták Ábrók János szakaszvezető, szintén távirász-lövész nevét...

Mi volt a háttere ennek a név- és személycserének? Ábrók János szakaszvezető és Kiss Antal őrmester barátok és jó cimborák voltak. Akkoriban még csak néhány napja volt annak, hogy Kiss Anti megnősült. Mi tagadás, nem sugárzott róla a lelkesedés, hogy a még ki sem hűlt nász-ágyat, a Caproni kényelmetlen rádiós ülésével kell felcserélnie.

Ábrók János cimbora a B 557-es gépen, ugyancsak kivonulásra készült, s bár utána is sírtak a debreceni lányok, feszülten készült a nagy feladatra. Az utolsó napon, az indulást megelőzően, egy motorpróba alkalmával az egyik Piaggio motorban hajtókarszakadás következett be, a műszaki szolgálat motorcserét rendelt el. Ennek következtében a B 557-es már nem indulhatott el másnap. A század nem kilenc, hanem csak nyolc géppel startolt. Igen ám, de ez a körülmény már az indulást megelőző napon nyilvánvaló lett és Ábrók békésen tudomásul vette, hogy

majd csak pár nap késéssel fog cimborája után kijutni a hadműveleti területre. Nem így, Kiss Anti.

Ő megérezte a nagy lehetőséget, ha ötlete sikerül, pár nappal tovább lehet együtt ifjú feleségével. Félrehívta Ábrók Jancsit és kerek pereg megkérte: cseréljenek!

A jó barát persze nem mondott nemet, mire odavágódtak Inokai szá-
zadparancsnokhoz és nyíltan elmondták, illetve Kiss Anti elmondta bá-
natát. Inokai, a megértő parancsnok beleegyezett a cserébe.

A kifüggesztett kivonuló állomány-táblázaton áthúzták a B 568-as
gépszemélyzet névsorában Kiss Antal őrmester nevét, és beírták, hogy
Ábrók János szakaszvezető.

23-án elstartolt a nyolc gép és így az 568-ason Ábrók János is, majd
sima repülés után leszálltak Konotop repülőterén.

A második lépcsőben, 1942. július 3-án levegőbe emelkedett öt Cap-
roni 135-ös. Az öt gép közül az egyikben, a B 557-esben Ábrók János
helyén, a rádió mellett Kiss Antal őrmester igazgatta a kerek cipó alakú
olasz Salvator ejtőernyőjét.

Konotopra azonban már csak négy gép érkezett, a B 557-es hiányzott,
nem tudtak róla semmit. Július 7-én Hughes géptávírón kapták a szomo-
rú hírt: a B 557-es Rahónál, rossz látási viszonyok mellett hegynek üt-
közt és elégett.

Az özvegynek később gyermeke született, aki már nem ismerhette
hősi halált halt édesapját...

A háború, a vele járó számtalan borzalom mellett meggyorsítja a techni-
ka fejlődését, valamint bátor embereket, nagyszerű jellemeket termel ki.

A békében nagyszájúak reszketve bújnak össze és a kis szürke embe-
rekből hősök lesznek.

Ilyen egyszerű, szürke emberről fogok most szólni, aki egyike volt a
háborúvég utolsó, öreg Boszorkányainak.

Lázár János nyugdíjas üzemmérnök (pejoratív szóval) „csak” egy
nyugdíjas. Sorban áll a közértben, rászólnak a villamoson: - Mozogjon
már, papa! - És ő csak mosolyog magában, kicsit rezignáltan és elereszti
a füle mellett az ilyen és hasonló megjegyzéseket.

Mit tudnak ezek róla?

Mit tudhatnak?

Hát ezért kérem, ne felejtsek el Lázár János szakaszvezető, 1994 nyaratól t. hadnagy nevét.

Hogy miért? Kérem, figyeljenek!

Lázár János 1942-ben vonult be katonának a légierőkhöz. Az újoncki-képzés után, a székesfehérvári híres szerelőiskolára vezényelték az értelmes fiatal repülőkatonát. Szívós akarattal hajózó beosztásba kérte magát. Mivel az előírt repülőorvosi vizsgálaton megfelelt, 1943 januárjában a debreceni 3. bombázóosztály 3/1. századához helyezték hajózó-szerelő-lövészékként.

Ebben az időszakban az arcvonalon már harcolt Mocsáry osztály és a Caproni 135-ösök hadi használhatóságából történő kivonása is bekövetkezett.

A század hajózó és a Junkers Ju-88-asra átképzendő földi személyezte egy gyors átszerelés után, Debrecenből vonaton indult 1943 tavaszán Franciaországba, Marseille-től nem messze fekvő Istres-be, az átképzés színhelyére.

Schiller őrnagy, osztályparancsnok, a század 12 szervezetszerű pilótája, továbbá 6 pilótaképzettségű, de megfigyelő beosztású tiszt kapott átképzést zuhanóbombázásra. Már korábban említettem, hogy a 4. Bombázó Osztály parancsnoka, a 4/1. század hajózoí, valamint műszaki földi része 1943 elején már befejezték franciaországi, Ju-88-as típus átképzésüket. A Honvédelmi Minisztérium rendeletére ugyanezzel a feladattal követte őket Istresbe a 3. bombázóosztály is, osztályparancsnokként Czékus Ferenc őrnaggyal, századparancsnokként Herder László főhadnaggyal.

Istrebe való megérkezés után, ahogy a kiképzés megkezdődött, a magyar parancsnokok gyülekeztették a repülőgépvezetőket, majd pedig kitöltésre és aláírásra mindenkinek a kezébe adtak egy sokszorosított nyilatkozat űrlapot, amely a következőket rögzítette:

- nem veszek részt angolszász szövetségesek elleni bevetésben;
- ha a német parancsnokság ilyen értelmű bevetési parancsot adna, annak végrehajtását megtagadom;
- a szövetségeseknek a környezetünkben történő partraszállása esetén a harc elől kitekrek.

Minden nyilatkozatot két tiszt, tanúként látott el aláírással. Ezeket a nyilatkozatokat azután külön futár vitte Budapestre. Mindezt közölhetném kommentár nélkül, csupán „sapienti sat” (bölcseknek ennyi elég)

alapon, de mégis emlékeztetnem kell arra, hogy a magyar vezetés - mint az iménti példa is bizonyítja - minden tőle telhetőt megtett a sajátos magyar célok érdekében.

Lázár Jánosék az Istres-i átképzés után Harkov térségébe vezényelték, ahol megkapták Junkers Ju-88A-4-es mintájú gépeiket, amelyekkel már - a továbbiakban - zuhanóbombázó feladatokat láttak el. Ebben az időben lettek mindennapos „ismerőseik” a Jak-3-as és Jak-9-es szovjet vadászok. Ezeket az akkori fedélzeti „szleng”-ben röviden csak „Jaka-bok”-nak nevezték és a „Lackó” elnevezés illette az ugyancsak nagy számban megjelenő Lavocskin La-5-ösöket.

Czékus őrnagy emberei az orlovkai repülőteret kapták meg bázisként. Orlovka körülbelül 30 km távolságra feküdt Harkovtól. 1943 nyarán jó hat hónapon keresztül megmerevedett az arcvonal. Az arcvonal közelsége miatt a saját repülőtér felett kellett a szükséges, minimális bevetési magasságot elérni. Bizony közel negyven percbe került ez a Ju-88-asnak, amíg kb. 12 tonnás, maximális terhelésével felvonszolta magát 5-6000 méter magasságba.

Máskülönben az orlovkai repülőtér tömve volt a legkülönbözőbb harci gépekkel, melynek eredményeként gyakori vendégek lettek az alacsony támadó Iljusin Il-2-esek.

A magyar 5/2. vadász század, Heppes Aladár Pumái látták el Messerschmitt Me-109 gépekkel a repülőtér védelmét. Hajnaltól napestig üllőkészültséget adtak, de az ő feladatuk volt bombázóink és felderítőink oltalmazása is közvetlen kísérés formájában.

Lázár Jánosék egyik „meleg” bevetése 1943. június 16-ára esett, amikor a kiadott bevetési parancs szerint a Donyec egyik pontonhídját kellett lebombázni.

Czékus őrnagy bevetési parancsa a következőképpen hangzott: - E perctől négy gép ad készültséget, a Czékus, Majoros, Vaszkó és Rövid személyzetek. Holnap, 16-án ébresztő 4 órakor, indulás a repülőtérre 4.15-kor. Start 5.00-kor. Emelkedés 4000-ig helyben, irány 123 fok, azaz DK, távolság 250 km, magasság 5000, dobás 1500 méteren, zuhanás szöge 70 fok. Kíséret két saját vadászraj 8 Me-109-essel. Rádió ismertetőjel: Sárgarigó. Végeztem.

További részletekként közölte, hogy a zuhanásban „jobb lépcső” alakzatot kell tartani. Dobás után ügyelni kell a gyors felzárkózásra, a zárt tűzrendszer mielőbbi elérése érdekében. Vigyázni kell, mert a célponttól

ÉK-re erős szovjet vadászbázist jeleztek Focke-Wulf FW-189-es (Bel Ami) felderítőink.

Eddig tartott az eligazítás. Másnap, pontosan 5.00-kor reggel feldörögtek a 12 hengeres Jumo-211-es motorok, sárgás, majd kékes lángot vetve kipufogóikból. Az egyenként 2 tonna bombával megrakott gépek nehézkesen gurultak a felszállási mezőre. Felszállás után rendeződve emelkedtek spirális vonalon a repülőtér felett, amikor nem várt esemény következett!

Amint a 4000 méteres magasság elérése után éppen irányra álltak, különös színjáték kezdődött alattuk. Megszólalt a saját légvédelem és mélyen a bombázóink alá tűzfüggönyt kezdett lógni. Az éppen felzárkózó Puma vadászok pedig élesen leborítva otthagyták a védendő bombázókat.

Mi történhetett? A bombázók személyzete biztos magasságból jól megfigyelhette, hogy a nappól támadva körülbelül 12 Il-2-es rohanta meg az imént elhagyott repülőtérrel!

Fedélzeti fegyvereik tüze és kis méretű bombáik robbanása hatalmas port vert fel a repülőtéren. Igen ám, de már a nyakukba szakadtak a Pumák! Gyors észlelés és azonnali támadás, eredmény: meglepetés. Nagy légi harc vette kezdetét, melyben a nagy magassági fölényrel támadó magyar „Messzerek” bőven arathattak. Teljesen szétszórták a megzavarodott csatarepülőket. Pillanatok alatt 7 szovjet gép égve csapódott a földbe. Így történt, hogy a nyolc kísérő vadásznak alaposan rá kellett szúrní a gázt, hogy védeenceiket még időben utolérjék. A siker zálogát a Me-109-es rendkívül jó emelkedőképessége biztosította. Ne feledjük, 6 perc alatt már 6500 méteren jártunk a G-6-ossal! Ez az érték akkoriban nagyon figyelemre méltónak számított.

Repültek tovább az irányon, míg 20 perc múlva feltűnt a Donyec folyó naptól csillogó ezüst kígyója. A vezérgép rádióparancsára, 180 fokos fordulóval a nappól zúdultak rá a hídra. Lázár az alsó lövészetknőben feküdt és ujjait iker-géppuskájának elsütő billentyűjén tartotta. A szovjet légvédelem dolgozott, fényjelzőik szétszabdalták az eget. Lázár pontosan érezte a vetés pillanatát, érezte, hogy a gép megkönnyebbül és ő pedig egyre jobban préselődik a teknőjébe. Viszont ő figyelhette meg legjobban a bombák becsapódását. A feladatot elvégezték, mert az egyik bomba telibe találta a hidat, amely így jó darabon megszakadt. (Később a bombázás eredményét felderítőink felvételei is igazolták.)

De most kezdődött igazából a tánc! Megjelentek a Jakok! Horváth százados mindenre elszánt Pumái hősieen védték a bombázókat! Forrt a levegő! Ezalatt Czékusék időt nyertek és szorosan felzárkóztak. Ez a század mindig megbecsülte a saját vadászt. Persze azt meggátolni, hogy a Jakok a védendő gépek közelébe kerüljenek, nem volt lehetséges. Egyik másik Jak a nagy túlerő következtében mindenáron magyar bombázót akart „elejteni”.

Czékus gépét két „Jakab” is támadta. Lázár jól látta, hogy az egyik Jak kigyullad és lángolva zuhan a mélybe, de a másik Jak eltalálta a megfigyelt gép kabintetejének felső részét, darabok válnak le a 88-asról...

Tovább nem figyelhetett, mert meglátta a rájuk helyezkedő újabb Jak géppárt. Beleordított a fedélzeti rádióba: - Vigyázz! Négy órában Jakab páros! - Tóth hadapród ekkor hátrafordulva kiáltott: - Látom az egyiket! - Lázár vissza: - Vigyázz! Az a kísérő, a vezér alattam van! Három órában vannak, nyitnak, felénk fordulnak, srófra akasztanak! Tűzzük meg őket!

Eldördültek az alsó és felső géppuskák, Tóth kiáltott: - A felső jobbra leborít! - Lázár vissza: - A másik alattunk van 9 órában, elhúz!

Ekkor szólalt meg a pilóta, Rövid zászlós: - Látom a rigókat! Zárkózom! Vigyázz, 11 órában Gusztáv! - Stikkel ordított: - Teljes felülettel látom, de hosszú! - Lázár: - Pókhálóban van, 7 órában, erősen szűkít felénk! - Stikkel tizedes: - Gusztáv a Jakab nyakában van! - Lázár tizedes hangja: - Ránkfordul, srófra akaszt, rövidre jön, ez az! Most jó, tűzöm! Hátára fordít, még beletűzők, fejre áll, dugóba esik, kigyullad, fáklya, zuhan!

Ezért a légi győzelemért Lázár János tizedes megkapta a Bronz Vitézségi érmet hadiszalagon!

Néhány név, akik részt vettek ebben a kötelékben és légi harcban: Németh és Szabados főhadnagyok, Vaszko zászlós, Kökény Imre szakaszvezető, Fodor és Magyar szakaszvezetők, Horváth őrmester, Tarján szakaszvezető, valamint Lázár gépének személyzete: Rövid Gyula zászlós, Tóth Tamás hadapród őrmester, és Lázár János mellett Stikkel Gyula tizedes.

Az a bizonyos elmélet, amelyet pár sorral korábban Ábrók János esetében megkockáztattam, Lázár János esetében is érvényesülni látszott. Ez bizonyosodott be 1944. február 20-án, Zamosc repülőtérén, ami-

kor Rövid zászlós gépszemélyzete, beleértve Lázár Jánost is, délelőtt 9 00-kor bevetési parancsot kapott Kirovgrád vasútállomásának bombázására.

A gépbe szállás előtt Rövid Gyula zászlós félrevonta Lázárt és szó szerint a következőket mondta: - Kacsá (ez volt Lázár beceneve), ebből a bevetésből kimaradsz, mert egy haditudósító hadnagy fekszik be a „teknődbe”, fényképeket és tudósítást fog készíteni a bevetésről. De te maradj a starton, mert a következő bevetésen már a helyeden leszel.

Rövid Gyula már az életében többet nem repülhetett Kacsával. Ifjú életéből már csak percek maradtak, de ezt akkor még nem tudhatta.

A HÁBORÚ KÖNYÖRTELEN

Rövid Gyula zászlós és személyzete beszállt a gépbe. Egy utolsó mosoly, egy intés és gurultak a startvonalra. Rövid előretolta a két gázkart, teljes teljesítményre kényszerítve a Junkers Ju-88-as két Jumo-211-es motorját.

A gép egyre gyorsult, de még nem érte el az elemelkedéshez szükséges sebességet, amikor akárcsak egy rémfilmet, úgy látja a starton maradt Lázár János a bekövetkező szörnyű eseményeket. A folyamatosan gyorsuló 88-asnak hirtelen elrepült a felső deklíje, a kabintető, majd egy alak kiesett a gépből. Az ember megpördült a földön, de felkelt, sántikálva néhány lépést vánszorgott, majd elterült mozdulatlanul. A dráma filmszerűen folytatódott. Egy hárommotoros Junkers Ju-52-es került volt a rohanó 88-as elé, elkerülhetetlen az összeütközés. A pilóta, Rövid Gyula magához rántotta a magassági kormányt, a gép felágaskodott, majd sebességét veszítve rázuhant a guruló Ju-52-es felső részére.

Mindkét gép lángba borult, ropogott, durrogott a sok lőszer, majd egy hatalmas robbanás - a Ju-88-as bombaterhe robbant fel -, szétrepülő roncsok és lángok, lángok mindenütt.

Tűzoltók rohantak a helyszínre, a gép oltásához, ezek jó részét letarolta a bekövetkezett robbanás. Füst és jajgatás, pokoli volt a kép... Lázár János is rohant a gépek felé, félúton megtalálta Stikkel tizedes testét, aki élt, de eszméletlen volt. Majd mentők érték el őket és elvitték a sebesültet.

Később, pár nap múlva, Lázár bement a kórházba és meglátogatta Stikkel tizedest, akinek idegállapota már javult, bár többszörös borda- és kartörést szenvedett sőt idegsokkot is kapott. Az akkori gépekben még nem volt „fekete doboz”, de Stikkel végighallgatta a fedélzeti rádión a pilóta és a megfigyelő drámai beszélgetését:

- Fordulat megvan, de nincs sebesség! - ordította Rövid zászlós.
- Előttünk egy 52-es, emeld meg, emeld meg!

- Nem bírom elhúzni, nem jön el! - volt a pilóta válasza.

Ekkor Stikkel kényszerkioldással ledobta a tetőt és kivetette magát a gépből. Úgy emlékezett, hogy fut hátrafelé, majd minden elsötétedett előtte és többre már nem emlékezett. - Mi történt a többiekkel? - kérdezte Lázártól. - Meghaltak! - volt a válasz.

Valószínűleg elállítódott a légcsavar állásszöge és ezért nem gyorsult kellőképpen a gép. Ha nincs útban az 52-es, akkor a felszállás megszakításával talán menthető lett volna a helyzet, de a sors másként döntött.

Lázár Jánost mélyen megrázta két bajtársának halála, akikkel 86 el-lenség feletti bevetésen vett részt.

Századparancsnoka, Herder százados két hét soron kívüli szabadságot adott neki, a következő szavakkal: - Elképesztő szerencséd van, hogy kimaradtál a gépből, menj haza és pihend ki magad!

Lázár János február 26-án hazaérkezett Magyarországra - megnősült -, majd március 15-én újra a zamosci repülőtér talaját taposta.

Nehéz védelmi harcok folytak akkor a keleti arcvonalon, Lázárnak már többé nem volt állandó helye valamelyik gépszemélyzetben, ő lett a század „Jokeré”. Más szóval, ahogy a helyzet kívánta, úgy osztotta őt be a parancsnoka valamelyik gépbe. Repült Váry György és Bárdos László hadnagyokkal, Kun, Vadász, Kasza, Krasznar őrmesterekkel és Egressy szakaszvezetővel.

Sok volt a hajózók között a sérült, a betegségek és nemegyszer a teljes végkimerülés, az állandó bevetések okozta túlterhelés miatt.

1944 áprilisában megérkezett Herderék váltása, Homér Imre százados parancsnoksága alatt. Homérék - miután leváltották Herder 3/1. századát - 102/1. bombázószázad jelzéssel folytatták a zuhanó bevetéseket. Volt azonban pár hetes olyan időszak, amikor a Homér és Herder századok egymás mellett harcoltak azzal a céllal, hogy a 3/1-esek átadják hadi tapasztalataikat, a Ju-88-assal még puskaport nem szagolt 102/1-eseknek.

Ezt megelőzően történt 1944. március 19-én Magyarország németek által történt megszállása. Rövid ideig feszült volt a helyzet. A mieink - úgymond - farkasszemet néztek 2-3 napig a németekkel. Aztán kialakult az új helyzet, a 102. magyar repülődandárt - harcászati alkalmazás szempontjából - alárendelték a német VIII. légi hadtestnek.

A Herder - Homér alakulatok közös bevetéseiket elsősorban Kiwerce, Tarnapol, Kirovgrád, Granovka különböző célpontjai ellen hajtották végre.

1944. május elején a Váry-Bárdos féle gép szerelő-lövésze comblovést kapott és Herder százados Lázár Jánost ajánlotta alsó lövésznek. Mondanom se kell, Váryék ugyancsak örültek harcedzett, új szerelő-lövészüknek. A kegyetlen háború azonban nem sokáig hagyta együtt repülni az új személyzetet. Közbeszólt. Május 10-én 4 gép kapott bevetési parancsot, Herder és Homér századosok, Majoros főhadnagy és Váry hadnagy gépei. A bevetési parancs szerint cél a tarnapoli vasúti állomás volt. Magasság 5000 méter, dobás 1300 méteren, zuhanási szög 75 fok. Jó néhány harcedzett bajtárs találkozott ezen a négy gépen, Ferenczy és Ignác szakaszvezetők, Tábori és Izsó tizedesek és mások, például Hunn Lajos zászlós is.

A tarnapoli állomást elérve, bal lépcsőben támadtak. A szovjet légvédelem valószínűleg robbanó pamacs réteget terített alájuk. Herder százados, a kötelék parancsnoka gyorsan határozott. Kiadta rádión a módosító parancsot. Dobás nem 1300-on, hanem 1500-on, így nem vitte a zuhanó rajt a zárótűzbe.

A támadás jól sikerült, sűrű fekete füst borította a pályaudvart. Lázár János gépének pilótája, Váry György hadnagy is eldobta a kellő pillanatban a bombáit, majd élesen föl húzta gépét. Ekkor érte telitalálat a bal motort, amely azonnal kigyulladt. Lázár tüstént bemondta a fedélzeti rádióba: - Ég a bal motor! - Váry válaszolt: - Tartom a magasságot, úgrásra felkészülni!

A tűz gyorsan terjedt át a gép orrára és a kabintetőre, lehetetlen volt oltani. A helyzet véresen komollyá vált, az ugrási parancs pedig késett. Lázár felnézett a teknőből és látta, hogy Váry mereven hasra húzva tartja a kormányt, de a lángok már-már elérik őt! Ebben a pillanatban ledobta Kecskeméti tizedes a lángoló kabintetőt és kilépett az égő gépből. Lázár nem tétovázott tovább, megragadta a kioldófogantyút, dobta a teknő vészkijáratának burkolatát, a légnyomás azonnal kisodorta, egyet pördült, még érezte az arcába csapó lángcsóvát. Ötig számolt magában, aztán nyitotta az ernyőt. A selyempupola megnyugtatóan csattant a feje fölött. Körülnézett. Nem messze egy másik ernyőt himbált a szél. Végig kellett nézniök lángoló gépük földbe csapódását, Váry és Bárdos hadnagyságok halálát.

Lázár utólag sem tudott megnyugtató magyarázatot találni, hogy miért nem ugrottak. Valószínűleg Bárdost korán elérte a tüztenger, Váry pedig hősiiesen tartotta a gépet, hogy a személyzet el tudja hagyni azt.

Aztán a tűz vele is végzett. Kapitányként utolsónak maradt a gépén. Így haltak hősi repülő halált.

De térjünk vissza az ejtőernyőn lógó Lázár tizedesre. Láta, hogy éppen egy tó felett van, ezért csúsztatni kezdett az ernyővel és éppen a tó szélén húzódó ingoványosban ért talajt. Még láta, hogy a távirászlövészt - tőle körülbelül 200 méterre - szintén a tó felé sodorja a szél. Lázár nem tudta, hogy milyen területen van, nem tudhatta, hogy szovjet, vagy német egységek tartják-e kezükben a tó környékét. Idegtépő volt a helyzete. Elég mélyen az ingoványba süllyedt, nagy nehezen tudta lábait kihúzni a puha dágványból. Teljes volt a csend, majd egyszerre hangoztak hallott, amelyek azonban elhaltak. Nem mert megmozdulni. Végül evezőcsapások hangját észlelte és két rohamsisakos német katona bukkan ki a nádasból, gumicsónakjukon. A mieink után kutattak. A németek a bajtársa után kérdeztek, de Lázár nem tudott mit mondani. Szerencsére azonban, amikor Lázár beszállt a németek csónakjába, rövidesen, mintegy 150 méternyire, megtalálták a rádióist is. Őt is felvették, majd a tó partja felé kezdtek evezni. Alig értek azonban a partra, orosz részről heves gyalogsági tüzet kaptak. Szerencsére a lövések nem találtak és el tudták hagyni sértetlenül a belőtt területet. Rövidesen előkerült egy teherjáró kocs, amely a német parancsnokságra vitte őket, ahol személyi azonosításuk megtörtént és azonkívül ki is kérdezték őket. Mindkettőjüket ellátták élelemmel és gondoskodtak a pihenésükről. 36 óra elteltével német szállító járművel tértek vissza kiindulási repülőterükre, alakulatukhoz Zamoscba, ahol már őket is hősi halottként kezelték. Parancsnokuk, Herder százados csak annyit mondott Lázár Jánosnak: - Másodszor is megszülettél!

Hősünk megkapta az I. osztályú Tűzkeresztet és soron kívül előléptették szakaszvezetővé.

1944 június-júliusában a Boszorkányok állandó visszavonulásban voltak, az arcvonal mindenkor helyzetének megfelelően. Kalinovka, Poltava, Vinnyica, Zsitomor, végül Lemberg (Lvov) voltak a visszavonulás egyes állomásai. Az utat végig harcolva tették meg.

A Herder alakulat hazatért, csupán három Ju-88-as gépszemélyzet maradt kint, a Herder-Homér századok tagjaiból. Ez a kis, de harcias egység még összeszedte minden erejét és állandó bevetéseivel próbálta lassítani az előretörő szovjet csapatok előnyomulását. Főleg a saját maguk által feladott repülőtereket rombolták és a vasútállomásokat támadták.

1944. július 5-én a következő bevetési parancsot kapták: Felszállás 15.20-kor, irány 122 fok, Vinnyica repülőtér le- és felszálló mező rombolása. Távolság 210 km, megközelítési magasság 5000 méter, dobás 1500 méteren. A támadásban négy gép vesz részt. Kötelékparancsnok Majoros főhadnagy, a beosztott gépeken Bódás és Németh zászlósok és a negyedik gépen Kiss hadapród őrmester. Az utóbbi gépszemélyzethez tartozott Lázár János szakaszvezető.

Vinnyicát jól ismerték, hiszen ott állomásoztak egy ideig, így könnyebb volt a megközelítés és a helyes támadási irány felvétele. Hat Messerschmitt Me-109-es kísérte őket Máthé László, főhadnagy a 102/1. vadászszázadból (Káró Ász század). Mellékesen jegyzem meg, hogy Máthé főhadnagy százada ekkor még nem csatlakozott az akkori, honi légvédelmet ellátó Puma (101.) vadászrezredhez.

Igen erős légvédelmi tűz fogadta a zuhanó Ju-88-asokat. Pontosan a zuhanás megkezdése előtt, Lázárék gépe fölött robbant egy repeszgránát, amelyet a nehéz légvédelem lőtt ki rájuk. A pilóta, Bálint őrmester bekiáltott a fedélzeti rádióba:

- Jobb kezemből spriccel a vér, nem megyek zuhanásba!

- Jaj, a szemem! - hangzott Kiss hadapródnak, a megfigyelőnek a mikrofonjából.

Bálint őrmester: - Kacsa, gyere föl, kötözd be a kezem! - Ő ugyanis nem engedhette el a kormányt, a mellette ülő hadapródnak is megvolt a maga baja.

Lázár beleszólt a rádióba: - Pisti (Magyar István tizedes, rádiós-lövész), kapsold le az ernyődet, gyere le a teknőbe, cseréljünk helyet, be-kötözöm a Bálintot!

Így kellett tennie, különben a gép alulról védtelenné vált volna.

Lázár ledobta a csutorát és az ernyőt, míg Magyar leászott a teknőbe. Lázár mindig magánál hordott egy körülbelül méteres elektromos vezetékot, hogy adott esetben, ütőeres vérzésnél, elszoríthassa saját, vagy más bajtársának végtagját. Most itt volt az ideje a használatának. Gyorsan elszorította hurok-kötéssel Bálint őrmester alsókarját, ugyanis a repesz levágta a hüvelykujját és felvágta az ütőeret. Az elszorítás után rögtön enyhült a vérzés. Gyorsan bekötözte a sebet és így Bálint tovább tudta vezetni a gépet. Közben Kiss hadapród lecsúszott a teknőbe Magyarhoz, és megnézte a fejsebét. Szerencséje volt a hadapródnak, mert egy repesz tíz centivel a szeme fölött szakította föl a fejbőrt, a vér azon-

nal elöntötte arcát, ezért nem látott és hitte azt, hogy kilőtték a szemét. Magyar pillanatok alatt turbánt kötött Kiss fejére.

Az egész gép eleje tele volt vérrel és repeszütötte nyílásokkal. Bálint őrmester azonban kezdte veszíteni az eszméletét. Lázár rémülten látta, hogy a nagy, ütőeres vérzés következtében a pilóta egyre fehéredik és a következőket mondja: - Nagyon rosszul vagyok, vedd át a gépet!

Majd egy hosszú sóhaj után: - Betszem a robotot és átülök a megfigyelő helyre, majd szóval irányítalak.

Lázár János szakaszvezető, a hajózó szerelő-lövész, aki levegőben még soha nem fogta a Ju-88-as kormányát, megnyugodott. Erőre kapott, hihetetlen elszántság fogta el. Tudta, ha nem vállalja, elvesztek.

De azért bízott magában, hiszen egyébként úgy ismerte a Ju-88-ast, mint a tenyerét, másrészt a szerelőiskolán, amikor kiképzésen volt, mindig kérte a pilótát, hogy a Focke-Wulf FW-58-as „Weihe” szarvkormányát siklásnál, leszállásnál foghassa. Hagyták is a pilóták őt és most ebben reménykedett, hogy a 88-as is csak olyan, mint a Weihe volt.

Magyar tizedes eközben lehajtotta az alsó pótülést, arra ültette a sebesült megfigyelőt, ő pedig felmászott a helyére, a rádiós-lövész ülésére.

Lázár beült a pilótaülésbe, csupa vér lett Bálint őrmester véréből ő is. Még a műszerfalat is le kellett törölni, oda spriccelt a vér, nem lehetett a műszereket látni. Kikapcsolta a robotpilótát és a szarvkormányt megragadva kószolgatni kezdte a gép reagálását a kormánymozdulatokra. A gép szépen engedelmeskedett a kis mozgásoknak. Bálint megszólalt:

- Megpróbálom a pótkormányt berakni, hogy segíthessek, ha kell. - Ám hiába kínlódott, egy kézzel nem ment. Közben Lázár tartotta 3000 méteren az irányt nyugat felé.

Újabb párbeszéd kezdődött. Bálint: - Lesz-e problémád a leszállásnál? - Lázár feleli: - Nincs és nem is lesz! Weihevel sokat csináltam az iskolán!

- Az más, a Weihe egy kezes bárány ehhez képest! - felelte Bálint. Lázár nagyon bízott magában: - Igen, de az elv ugyanaz. Majd keresek egy üres területet és megszabadulok a csomagoktól. - Legfőbb ideje, mert élesítve vannak és mindjárt könnyebbek leszünk 1000 kilóval. Nagyon fáj a kezem és ájulás környékez! - Lázár háta mögött Kiss hadapród nyögdecssel: - Jaj a szemem, jaj a szemem! - Nem lehetett neki megmagyarázni, hogy nem a szemét lőtték ki.

Kórház volt az egész gép, de a motorok dolgoztak, a két Jumo-211-es

kitett magáért. Szerencsére ezúttal nem kaptak vadásztámadást, amely a végüket jelentette volna.

Lázár ledobta a bombákat, jól látták a robbanásokat és a gép érezhetően megkönnyebbült. Most már közeledtek Lemberg felé. Lázár föl-szólt Magyar tizedesnek: - Pisti, hívjad a bázist, jelentsd, hogy mi történt. Két sebesült van a gépen, átvettem a gép vezetését. Kérjél mentőket és tűzoltókat a leszállómező végéhez. Jelenlegi irányunk 265 fok kérjél helyesbítést! - Rövidesen jött a válasz, intézkednek, irány 273 fok.

Tíz perc repülés után már meglátta Lázár Lemberget és attól északnyugatra a repülőteret. A leszállási iránnyal ellentétesen elhúzott a leszállópálya fölött, miközben levett gázzal erősen nyomta a gépet, amely természetesen felgyorsult. Ekkor szólalt meg Bálint őrmester elhaló hangon: - Ne olyan meredeken, nem célra zuhanunk, még kikötünk a házak tetején. Maradj 1000 méteren, 90 fokos fordulót csinálj, vigyázz a sebességgel, csak lassan szedd lefele. Engedd ki a mankókat. Utána már nem szólalt meg többet.

Süllyedő fordulóval Lázár lement 300 méterre és ráállt az irányra, előtte volt a leszállómező és most készült életének első és valószínűleg utolsó leszállására, egy összelőtt, nehéz Ju-88-as bombázógéppel... Már látta távol a mentőket és a tűzoltókat. Koncentrál, meglátja a leszállójelet is és kezdi teljesen levenni a gázt. Előreengedi a gép orrát és magában mormogja a számokat: Most vagy soha! 280/150, 260/100, 240/70, 200/10, 180 km/óra és föld, kerékre zökken, felpattan, visszaesik, a futó bírja, erős, ugrál, de egyre kevésbé és leül három pontra. Óriási siker! Nem vajleszállás, de micsoda teljesítmény! Fékezés. Jobb, bal. Jobb, bal. Lassul, kifordul, megáll. A feszültség megpattan, sikerült! Már ott a mentőkocsi, de még kikapcsolja a gyújtást. Kinyitják a teknő-ajtót és kivesszik először a fejsérüléssel hadapródot, majd azt eszméletlen Bálint őrmestert.

Kimászik Magyar tizedes is és végül Lázár János szakaszvezető, aki szerelő-lövész és most pilóta is.

Végrehajtotta élete nagy bravúráját, megmentette bajtársait, önmagát, sőt a gépet is.

A feszültség lassan oldódik. Nem is emlékszik pontosan a következő percekre, félórákra. Mindenki az ő kezét szorongatja és gratulál. Bátor magatartásáért a Kisezüst Vitézségi Érmét kapja, bár szerintem többet is

érdemelt volna. Ez volt a 151-ik ellenség fölötti bevetése és egyben az utolsó. Részére ezzel fejeződött be a világháború.

Ez az öreg Boszorkány ma is él és élményeit személyesen mondta el a sorok írójának, aki csupán annyit tett, hogy feljegyezte mindezt az utókor számára, mint a magyar repülők bátorságának és bajtarsiasságának ragyogó példáját.

A ma még élő öreg hajózók, akik ebben a híres alakulatban szolgáltak a hazát 1941-től '45-ig, nem felejtik hősi halott bajtársaikat és parancsnokaikat, Mocsáry István őrnagyot és Czékus Ferenc őrnagyot sem, akiket a Boszorkányok éppen úgy tiszteltek és szerettek, mint a vadászoknál Heppes Aladárt szerették és becsülték katonái.

Nem voltak ők emberfeletti lények. Korántsem. Olyanok voltak, mint sok más, de nekik módjuk volt, hogy bebizonyíthassák, mire képes az ember, a magyar repülő, ha jellemét, tudását és adottságait kötelességének és esküjének megfelelően használja fel.

A LÉGIERŐK MOSTOHA GYERMEKEI

KÖZELFELDERÍTŐK

Évtizedekkel ezelőtt, amikor fiatal repülőnövendék voltam, és első ízben került kezembe a repülők harcászati szabályzata, ott a következőket olvastam:

„A közelfelderítők feladatai:

- a) légi harcászati felderítés,
- b) légi harcfelderítés és
- c) tűzérrepülés.”

A légi harcászati felderítés a földi csapatok harcászati alkalmazásához szolgáltat adatokat, de még a harc megkezdése előtt. Az ellenség helyzetének, erejének, összetételének mozgási irányainak, kiterjedésének, szárnyainak, valamint az erődítések részleteinek megállapítása mind-mind harcászati felderítés. A légi fényképezésnek komoly szerepe volt ezen feladatok ellátásában.

A légi harcfelderítés a harc kedvező végrehajtásához szolgáltat adatokat, de már akkor, amikor a földön az ütközetek sora zajlik, tehát minden mozgásban van. Ilyenkor elsősorban az ellenség magatartásának és csoportosításának részleteit kellett megállapítani. Szárnyak, hézagok, gyenge pontok, terepfelderítés, harckocsi-gyülekezőhelyek felderítése és még sok más konkrét feladat, amelyet a földi harcvezetés azonnal kér a közelfelderítőktől.

A tűzérrepülés feladata: irányítani a tűzérség tűzét oda, ahonnan a saját előretörést az ellenség legjobban veszélyeztetheti.

Összefoglalva: tehát a feladatokat főleg a földi csapatok érdekében fejtik ki, azokkal együttműködve.

Feladataikat mindig viszonylag kis magasságban végzik, hogy a közvetlen, szemmel történő megfigyelés elvégezhető legyen. Ugyanakkor lehetőleg függőleges tengelyű sorozatfelvételeket készítenek az imént felsorolt esetekben és alkalmakkor. Az ilyen fényképezés eredménye, illetve kiértékelése ad biztos támpontot a földi vezetésnek. Ehhez azon-

ban pontos és méretarányos sorozatfelvételeket kell készíteni. Fontos az is, hogy a légi fényképezés csak akkor méretarányos, ha megadott magasságban, megadott sebességgel és megadott irányon repül a pilóta, méghozzá oda-vissza, hogy a kívánt területről kiértékelhető légi térkép készülhessen, természetesen az előírt hossz- és oldalfedéssel.

Történetesen a légvédelmi tüzérek pontosan az előbbi mondatban sorolt repülési paramétereket mérik be a sikeres találat érdekében. Több magyarázat ehhez nem szükséges. Még nem beszéltünk ekkor az ellenség vadászipilótáiról, akik szerették az ilyen „falatokat”. Néha ugyan beletörött a foguk ezekbe a falatokba, és éppen erről akarok néhány történetet elbeszélni.

Az első világháború után a világ minden hadseregében fokozatosan nem a huszár, a lovas katona maradt az ideál, a példakép és a lányok kedvence, hanem a repülő, a pilóta, de különösképpen a vadászipilóta. Amikor én 1940-ben bevonultam katonának, nem tudtam másként leendő repülőéletemet elképzelni, csak vadászipilótaként. Fel se tűnt, hogy az 1. század növendékei közül 90% vadász, 10% bombázó, de közelfelderítő senki sem akart lenni. Az elosztásnál azonban szükség volt közelfelderítő pilótákra is. Előjáróink - oktatóink minősítése alapján, de valljuk be, néha bizonyos szubjektív megítélések szerint - a középfokú kiképzés után háromfelé osztották a növendékeket. A felderítő-jelöltek kezdetben kissé szerencsétleneknek érezték magukat, és csak később ébredtek rá arra, hogy a Heinkel He-46-os milyen jóindulatú repülőgép és a WM-21-es „Sólyom” is repül, így időben jóval többet repülhettek, mint a vadászipilóták. 1941-től kezdve a bevetett közelfelderítő századok pilótái ugyancsak bebizonyították, hogy a jó közeifelderítőnek vadászipilóta szerep is kijuthat, nem is ritkán.

A magyar közelfelderítő a már nyílt szervezés után a földi hadtestek számozása szerint szerveződtek. Így 1940-ben már pontosan 10 közelfelderítő század működött. A háború gyorsan bizonyította ennek a szervezésnek az alkalmatlanságát, és 1941 őszén már csak négy század maradt, részben Sólyom, részben He-46-os gépekkel.

A háború kitörése utáni első harci bevetéseket az ungvári, akkor még X. közelfelderítő század kezdte meg, méghozzá a magyar gyártmányú, kétfedelű, lassú Sólymokkal, melyek repülési ideje mindössze 2,5 óra volt. Két merev és egy mozgatható 8 mm-es géppuskájával és összesen 200 kg bombájával azonban nem volt teljesen védtelen. Természetesen a

géphez tartozott sorozatfelvevő légi fényképezőgép, mereven beépítve, sőt a megfigyelő, a nyitott hátsó ülésben a kerek géppuska-dobtáron kívül még kézi kamerát is vitt magával, ferde tengelyű felvételek készítése céljából.

1941. június 27-én Ungvárról a X. közelfelderítő század 9, majd a VIII. közelfelderítő század 8 Sólóm gépe szállt föl a magyar határ közelében lévő szovjet erők fényképezés útján történő felderítésére. A 10 kg-os repeszbombákkal is megrakott Sólók elvégezték a fényképezési feladatukat, majd Mikulicsiny és Gyelatin térségében bombatámadással egybekötött alacsonyítámadást hajtottak végre az erősen tüzelő szovjet földi csapatok ellen. Meg kell említeni az első harci alkalmazás résztvevői közül Ivácskovics Elek százados, századparancsnokot, Nagy László főhadnagyot, Vermes, Láng és Bánházy zászlósokat. A századok feladatukat veszteség nélkül hajtották végre. Két nappal később szenvedték el első veszteségüket, Bányai László fhdgy. és Sallay István zászlós bevetésről nem tért vissza.

A harcokba később bekapcsolódott a miskolci VII. közelfelderítő század is Sólóm gépeivel. Egyik megfigyelőtisztjük, Mezey Hubert főhadnagy balesetben halt repülőhalált. Ezekben a napokban kezdte meg frontszolgálatát Kun Emil hadnagy, repülőgépvezető. Nap mint nap repülte harcászati és harcfelderítési feladatait. Így június 27-én légvédelmi találat ellenére is sikeresen hazahozta gépét. Az Ungváron leszálló német pilóták mindig megnézték a Sólót, az egyik meg is kérdezte Kun Emilt, hogy vajon valóban ezzel a géppel repülnek bevetésre? Fejét csóválta. Az Ungvárról történő bevetéseknél az igazi veszélyt nem is a visszavonuló szovjet csapatok jelentették, hanem a Kárpátok mindennapos átrepülése. Ezt bizonyítja az a tragédia is, amikor Schönplugg Richard zászlós hegynek repült, és megfigyelőjével együtt hősi halált halt.

1941 őszére teljes mértékben világossá vált, hogy a magyar légierők gépeinek jó része nem felel meg a modern háború követelményeinek. A páncélozatlan, lassú, elavult Ju-86-os bombázókat, Fiat vadászokat és a WM-21 Sólóm típusú közelfelderítő repülőket kivonták a harcból. Ekkor történt meg a közelfelderítő századok átszervezése is.

1942. június végén a doni térségben harcoló 2. hadsereg támogatására hadműveleti területre vonult a kecskeméti 3/2. közelfelderítő század vezette Trón Zoltán százados parancsnoksága alatt. Az alakulat 12 darab Heinkel He-46-ossal, ezzel a pilóták által nagyon kedvelt, igen jó repülési

tulajdonságú géppel rendelkezett. Az eredeti német típustól eltérően azonban a csepeli Weiss Manfréd gyár által gyártott 14 hengeres, 870 lóerős K-14 típusjelű csillagmotort építették a gépbe. Az eredeti fegyverzetet megváltoztatva a szintén magyar gyártmányú, Gebauer rendszerű, 8 mm-es, a légsavarkörön át mereven előretüzelő kényszermeghajtású, úgynevezett motorgéppuskát építették be. A megfigyelő szintén Gebauer típusú, gázdugattyús, dobtáras, forgatható géppuskát kapott. Ezzel együtt ez a jóindulatú öreg típus legnagyobb sebessége alig haladta meg a 300 km/óra értéket.

De térjünk vissza az eseményekre. A 3/2. század 1942. június 22-án érkezett Amaszovkára, a Don folyó közelébe és ott az 1. önálló távfelderítő osztállyal közösen települtek. A magyar csapatok július hetedikén érték el a Dont. Az arcvonal a későbbi, úgynevezett hídfőharcoktól eltekintve hónapokig nem változott, mivel nem voltak hadászati jelentőségű nagyobb csapatmozgások.

A század ennek ellenére nem tétlenkedett, számos partizánfelderítést és bombázást hajtott végre. Az arcvonal kialakulása után Ilovszkoje és Alekszejevka térségébe települt a 2. repülőandár összes alakulata. Csapatainkat elsősorban a kialakult két szovjet hídfő, azok közül is az urivi foglalkoztatta. Ezeknek a harcoknak a légi támogatásában, szerény eszközökkel ugyan, de a He-46-osok is részt vettek. Az ismétlődő felderítési feladatok végzése közben több gép légi harcba keveredett és ezekből legtöbbször sikerült hazatérni, sőt még légi győzelmeket is arattak.

Így például augusztus 9-én vitéz Soltész József zászlós az Urivtól majdnem Voronyezsig tartó arcvonalszakaszt fényképezte, még hozzá a Don bal partján fekvő szovjet oldalon. A kiválóan rejtett szovjet állásokból nem tüzeltek, mérlegelték a helyzetet és nyilván úgy ítélték meg, hogy talán jobb lesz nem felfedni hollétüket. Uriv fölé érve azonban a rutin repülésnek indult bevetés komolyra fordult. A folyó vizén két, láthatólag zöld lombokkal fedett uszály ingázott a jobb parti hídfő és a bal part között.

Soltész Jósikából kitört a vadászösztön és éles fordulóba vitte gépét, teljes gázt adott, majd meredek szögben, a nap irányából támadott. A K-14-es motor mély dübörgése elnyomta a minden irányból meginduló elhárítótűz csatazaját. A merev Gebauer géppuska roppant nagy tűzgyorsaságával hatásosan támadta meg a hajókat. A legénység vízbe ugorva igyekezett életét menteni. Soltész 100 méter magasságból tüzelt,

majd felhúzott fordulóval újra a nap irányába igyekezett. A felhúzás közben megfigyelője, Bánházy hadnagy is tüzelt géppuskájával. Emelkedni, emelkedni! Minden oldalról lőttek rájuk, de csodával határos módon nem érte őket találat. Folytatták a feladatukat észak felé repülve, miközben fényképeztek, Bánházy pedig rajzolt és jegyzetelt.

A békés munka csak Davidovkáig tartott, mert Bánházy vadásztámadást jelzett! Jól látszott a két támadó Rata. Az egyik oldalról, a másik pedig hátulról igyekezett löhelyzetbe kerülni. Az első sorozatok sárga csíkjai még elkerülték a derék Heinkelt. Soltész szűk fordulóba vágta az igen fordulékony masináját, a szűkítés olyan erős volt, hogy a gyorsulás miatt Bánházy alig tudta a kezeit emelni, hogy dobtárat cseréljen a géppuskáján. De megérte, mert a hátulról támadó gép sorozatát sikerült elkerülni. Az igen erős napfény mentette meg őket. Soltész rendkívül ügyesen mindig a napba fordult, Bánházy szakadatlanul tüzelt, de az egyik Rata sorozata végigverte a bal szárnyat. A Rata - nagyobb sebessége révén - túllőtt a magyar fiúk gépén, Soltész jó tempóérzéssel vágta át gépét jobb fordulóból balba, és pontosan a célzókészülékébe került gépre másodpercekig tartó gyilkos tüzet nyitott. Fekete füstcsóva, a Rata felágaskodott, majd dugóhúzóba esve pörgött a föld felé. Soltész nem hallott, nem látott mást, csak a célt, utána fordított, majd lőtt tovább, míg az hatalmas robbanással csapódott a földre. Közben az őket követő másik Ratára Bánházy már a harmadik tárat lőtte. A könnyűnek látszó préda dühbe hozhatta a szovjet pilótát, mert makacsul támadott tovább, sőt egyik lövése telibe találta Bánházy géppuskáját és így hátulról védte-lenné váltak.

Soltész Jóska egészen a föld felszíne fölé nyomta gépét és menekült a Don jobb partja, a saját légvédelem tűzkörlete felé. Az egészen alacsonyan repülő gépet támadni igen nehéz, könnyen földre csapódhat a támadó.

Azonban közelgett a vég, a motor is találatot kapott, de még húzott, amikor egy piros-fehér-zöld felségjelű magyar Héja vadászgép csapott a Ratára, megmentve a szorongatott közelfelderítőt. Mint később kiderült, Molnár Zoltán hadapród őrmester éles szeme és gyors cselekvése volt a megmentőjük.

Amikor a saját repülőtér fölött vadászmódra légi győzelmet billegtettek, a földi személyzet nem akart hinni a szemének, csak a leszálló gép átvizsgálása után képzelhették el a súlyos légi harcot, melynek eredmé-

nyeként a Heinkelen 22 géppuska- és két gépágyútalálatot számoltak meg, és a pilótát, valamint megfigyelőjét még karcolás sem érte.

A másik nagy doni kaland főszereplője vitéz Szoó Lajos hadapród őrmester volt, megfigyelőjével, Török József főhadnaggyal együtt. Szoó Lajost senki nem hívta Lajosnak, vagy akár Lajcsinak, Matyi volt a becsületes beceneve.

Augusztus 17-én kora reggel a sűrített levegővel indított K-14-es motor, mintha rossz előérzete lett volna, bánatos köhögéssel, nagy lángnyelveket vágott ki vaskos kipufogójából, míg aztán lassan melegedve a hengerfejek beindultak, és a motor hangja egyenletessé vált. A bevetések előtti feszültséget minden pilóta és hajózó ismeri. Nem volt ez másként Matyiéknál sem, miután a felderítési feladat az egyik legkritikusabb területre - Sztorozsevoje és Korotojak térségére terjedt ki. Ezen a területen nem volt tanácsos vadászkíséret nélkül kószálni. Az ellenséges vadászok támadása nemcsak várható, hanem biztosra vehető volt. Így aztán ők is kaptak két kísérő és védelmező magyar Héját. A magyar szót itt a gépekben ülő pilótákra kellett érteni, mert a gép olasz licenc alapján, de magyar gyártmányként került a légierő kötelékébe.

Szoó Matyira mindent lehetett mondani, csak azt nem, hogy gyáva. Merészen húzott fel, amikor fölöttük feltűnt három Lagg-3-as. Töröknek kellett rászólnia, hogy repülje a feladatot, amivel megbízták őket, hiszen a két Héja már keményen küzdött a szovjet vadászokkal.

A kijelölt szakaszt végigfényképezve végre nyugati irányt vehettek fel. De ekkor Matyi ismét jelezte Töröknek három szovjet vadász közeledtét. Az események gyorsan követték egymást. Sárga nyomjelző csíkok szaggatták a levegőt körülöttük. Matyi és Török kitűnően összedolgoztak, az előbbi majd' kitekerte saját nyakát, az életükért figyelt, nehogy valamelyik ellenséges vadászgép lőhelyzetbe kerüljön, sőt rövid sorozatokat lőtt az előtte cikázó gépekre. Eközben Török a hátulról támadókat zavarta sorozataival. Végtelennek tűnt az idő, az iránytű zavarosan pörgött, nem volt ideje „beállni”, Matyi az 5-6/10-es felhőzet ellenére jól észlelte a felhőfoslányokon áttörő sugaraiból a nap irányát, de nem tudott jobban közeledni a Donhoz, azaz nyugat felé, a szovjet vadászok nem engedték. Ekkor jött az a pillanat, amely a bátraknak adatik meg, ha csak egy pár pillanatra is. Matyi megragadta a pillanatot! Az eléje kerülő szovjet vadász telibe kapta Matyi két merev géppuskájának sorozatát. A Lagg optikai csalódásként megállni látszott, majd mereven

dőlt a föld felé, miközben jó célt mutatott Töröknek. Török legalább kétmásodperces sorozatot küldött az ellenséges gép hasába.

Szoó utána fordított, nem hitt a szemének, úgy vélte, hogy majd a föld felett egyenesbe húz az ellenfele, de nem. Nagy csapódással vágódott a mocsaras talajba! A pilótát találták el.

A másik két Lagg bosszút esküdött. Szoó Matyi azonban már földközbe került és egészen alacsonyan húzott egy nyugati irányú völgybe, és a vadászok ekkor lemaradtak.

Újra billegtetés a repülőtér felett! Ezen a héten több győzelmet arattak a közelfelderítők, mint a vadászok.

A Török-Szoó duó még egyszer kitett magáért, méghozzá szeptember 12-én. Amikor az Urivnál megélénkültek a harcok. A saját vezetés jól látta a hídfő veszélyét és újabb heves támadás indult annak felszámolásáért. Pilótáink kora délután szálltak fel harcfelderítésre. Mélyrepülésben húztak el a földi harcok színhelye felett, fényképezés helyett a szemmel történő megfigyelést választva, amikor váratlanul öt Jak-1-es támadta meg őket. Török parancsára Matyi zuhanással vonta ki magát a közeledő Jakok elől. Nagy kört írtak le alacsonyan, egészen a földhöz lapulva, majd visszatértek a bevetési légtérbe, hogy a kapott feladatot elvégezzék. Nem volt szerencsájük. A Jakok átláttak a szitán és újra támadtak. Török géppuskájánál akadály lépett fel, Szoó vad műrepülő figurákkal kerülte el a Jakok halált hozó sorozatait, nem csoda, hogy Török képtelen volt az akadályt megszüntetni. 50 méter magasságban Matyi lőhelyzetbe került, ezt követően a Jak kigyulladva cigánykerekezett a földön! Most jött a szerencse. A Jakok, valószínűleg üzemanyag hiány miatt leváltak róluk, s így Törökék nyolc találatot kapott gépükkel még a fényképezési feladatot is befejezték, sőt a lelőtt Jakot is lencsevégre kapták.

1942. október 25-ig harcoltak a 3/2-esek öreg, leharcolt Heinkeleikkel, elvégezve minden rájuk bízott harcászati feladatot és csak egy gépszemélyzetet vesztek. Frecska Zsigmond zászlós és megfigyelője, Szily Imre főhadnagy bevetésről nem tértek vissza, hősi halált haltak. Meg kell még említeni Lőcsei szakaszvezető nagyszerű tettét, amikor motorszerelő léteére egy alacsonyan repülő SB2-es bombázót a vállán tartott golyószóróval lelőtt. November végén a műszakilag meggyengült századot pótlás nélkül leváltották, és visszavezényelték Magyarországra. A század kitűnő hajózoói 60-70 bevetést éltek túl fejenként.

A század minden tagját név szerint kellene megemlíteni, mert a nagy számbeli és műszaki fölényben levő ellenséges vadászokkal szemben nemcsak feladataikat végezték el, hanem három légi győzelmet is arattak. Szoó Matyit, Zuna Edgárt és még másokat is a kassai Repülő Akadémiára vezényelték, hogy tiszti kiképzésüket befejezhessék. Csak az volt különös, hogy kimenők alkalmával a városban sétálgató sárga pászományos katonai főiskolások között feltűnt egynéhány, akiknek bal mellét már szinte lehúzták a piros szalagon, kardokkal ékesített vitézségi kitüntetések.

BEL AMI, AVAGY A REPÜLŐ SZEM

A különlegesen kecses kéttörzsű közelfelderítőgép - akár a földön, akár a levegőben - mindig magára vonta a pilóták szemét. Akik közelebbről is megismerték, megszerették. Valahogy úgy voltak vele, mint jóval később, a háború után a légiforgalmi társaságok pilótái a „Super Conny”-val, született szépség volt. Sorsát beárnyékolta, hogy háborúban született és viselnie kellett annak minden terhét.

A Focke-Wulf FW-189A-2-es is cipelte terhét. Három fő személyeztetet: a pilótát, a megfigyelőt és a rádiós-lövészt. De nemcsak őket. Két Argus As-410 A-1 motorjának, egyenként 465 LE maximális teljesítménye legfeljebb 350 km/óra sebességet kölcsönzött a karcsú madárnak, amely mégis csak ragadozónak számított, legalábbis a szovjet vadászok szemében, melyek közül sokat földre küldött, ha megtámadták. Amikor nyitott „szemével” az Rb típusú sorozatfelvevő kamerával látszólag békésen duruzsolva pásztázta a szovjet állásokat, akkor már sokan fenték rá a fogukat földön és levegőben egyaránt. A szovjet katonák, amikor meglátták a levegőben, felkiáltottak: - Ott a ráma! Ők így nevezték, őket kevésbé tudta szépségével megbűvölni és valóban, földről nézve képkeretnek látszhatott.

Tüskés volt ez az képkeret. A pilótának két, mereven beépített, előre-tüzelő MG 17-es, a megfigyelőnek a kétsövű MG 81-es, a hason fekvő tüzelő rádiós-lövésznek ugyancsak az előbbi 7,9 mm-es ikergéppuska állt rendelkezésére. A hátulról támadó vadászt tehát négy csőből tudta sorozni és óvatosságra készíteni. Ha a felsoroltakat megtetézzük azzal a négy darab, egyenként 50 kg-os bombával, akkor világossá vált, hogy ennek a gépnek a légvédelem volt az igazi ellenfele.

A magyar közel felderítő, közelebbről a kecskeméti 3/1. közelfelderítő repülőszázad, majd az ungvári 4/1. század 1943 májusától, 1944 szeptemberéig repült és harcolt, mindig az arcvonalon, mindig a harcok tüzeiben.



Fw-189 típusú közelfelderítő gépre 50 kg-os bomba felfüggesztése

Miután 1942 őszén a teljesen előregedett Heinkel He-46-osokkal felszerelt kecskeméti 3/2-eseket a népszerű Trón „Zsiga” százados vezetésével visszavonták a keleti arcvonalról, más közelfelderítő alakulat nem maradt hadműveleti területen. Ez az állapot 1943 tavaszára véget ért. A Telbisz Imre százados vezette, ugyancsak kecskeméti, a 3/1-esek indultak hadműveleti területre. Pontosan április 16-án kiváló parancsnokuk Telbisz Imre mellett három olyan pilóta is ott volt azon az estén Proszkurovban, akiknek egyik-másik története alapját képezi ennek a fejezetnek. Mint a többiek, így Czigány Endre zászlós, Suttay-Koppány János őrmester és Nyakas Ferenc őrmester sem tudta - még -, hogy majd túléljük a háborút, és évtizedekkel később az ő segítségükkel tudunk majd századukra és annak harcaira visszaemlékezni.

Czigány Bandit 1940 őszén ismertem meg Szombathelyen. A jó kiállású, vidám hadapród őrmester nem éreztette velünk, rendfokozat nélküli újoncokkal felsőbbrendűségét, barátilag ereszkedett le hozzánk, idéetlen kezdőkhöz. Aztán rövidesen vadásziskolára került, aranyasos pilóta lett és - milyen az élet! - Kecskemétre helyezték közelfelderítő pilótának.

Nyakas Ferencre úgy emlékeznek még élő bajtársai, mint komoly és kemény emberre, akit egész életében tisztelet és megbecsülés övezett. Székesfehérvár, Veszprém, Pápa, Ungvár és Kecskemét voltak katonaelétének állomáshelyei. Hogy, milyen kemény és szívós legény volt a régi időkben, azt majd megtudják rövidesen.

Suttay-Koppány János őrmestert, mint pilótanövendék voltam szerencsés megismerni. Néhány kört repültem vele 1942-ben Miskolcon, amikor Sólyommal doplizta a repülő akademikusokat. Az oktató - rendfokozatára való tekintet nélkül - mindig elérhetetlen magasságban trónolt a növendékek fölött. Suttay azonban nem ezek közé tartozott. Komoly volt, korrekt és kiegyensúlyozott, de nem felsőbbrendű. A háború szele hamar elsodorta a kétkormányos vesződéstől, mint öreg közelfelderítő pilótát, hamar megtalálták, és mire beköszöntött 1943, már nyolc éve repült, így 3300 felszállással és 1450 óra repült idővel rendelkezett, ami akkor - hangsúlyozom - nagyon soknak számított. A fegyelem, a bajtársiasság, az együvé tartozás érzése a repülőknél alapvető és létfeltétel is egyben. Ezt vallotta ő is és mindenki, akit a harcok összekovácsoltak.

Ennél a századnál szolgált még egy olyan tiszthelyettes, akit egész életében tisztelet övezett, mint kiváló repülőt és katonát egyaránt. Csapó Béláról beszélek, aki akkor még törzsőrmesteri rendfokozatot viselt. A németek megkezdték a század átképzését a Bel Amira. Elsőnek a századparancsnok és Csapó törzsőrmester lettek egyedül repülők. A többi pilótát már a német Moritz és Csapó Béla képezte ki egyedül. Sorban elvégezték az összes kiképzési feladatot, megismerkedtek a gépekkel.

Bombavetési gyakorlatnál - a parancstól eltérően - Nyakas Ferenc szinte zuhanóbombázást hajtott végre, olyannyira, hogy a kabintető is kicsapódott. Ez azért már egy kissé sok volt a Bel Aminak.

Az átképzés befejeztével májusban megkezdődtek a század bevetései, melyeket elsősorban a földi csapatok részére végeztek harcfelderítésként. Megismerkedtek a kegyetlenül jó szovjet légvédelemmel és a vadászokkal is. A magyar felségjelre átfestett gépek gyakran tértek haza repesz és lövedék okozta sebekkel. Napról napra végezték a felderítéseket, a fényképezést és az alkalmas célok bombatámadását. Tömő százados Czigány Bandit választotta pilótájául, rádiós-lövészként pedig Szent Győző őrmester repült velük. Czigány zászlós több bevetésen vett részt Lévay Pál főhadnaggyal is és Tarpataki Tihamér őrmesterrel. Czigány zászlóssal szívesen repült bárki, mert úgy vélték, hogy a volt va-

dáspilóta, ismerve a vadászfortélyokat, majd biztos kézzel fogja kijátszani az ellenséges vadászoikat. Nem tévedtek. Czigány Bandi kialakított egy egyéni megoldást vadásztámadás esetére, bár hangsúlyozom, hogy a század jobbnál jobb pilótái egytől egyig kihasználták a gépük adta előnyüket. Bandi azonban előre megbeszélte a megfigyelővel és a rádióssal, hogy amikor bemondja: - Vigyázzatok, most én következem! - akkor erősen kapaszkodjanak, mást ne tegyenek, amíg Bandi újabb utasítást nem ad. Nos, Bandi ilyenkor nyakát tekerve, nem vette le szemét az őt közvetlenül támadó gépről, és mindig olyan vad kitérő mozdulatokat végzett, amit a nagyobb sebességű támadó nem tudott kivédeni, túllőtt a kétszűn.



v. Suttay-Koppány János egykori törzsrörmester, közelfelderítő pilóta

Persze, ehhez szerencse is kellett! Mindenesetre Bandi barátunk mindig épségben hozta haza a személyzetét.

Igy történt ez 1943. augusztus 22-én is, amikor már a történelemből jól ismert kurszki ütközet lezajlott és Harkov is elesett, megkezdődött a megállíthatatlan szovjet térnyerés időszaka. Ezen a napon azt a feladatot kapták, hogy egy betört szovjet páncélosék pontos helyét és kiterjedését, erejét derítsék fel. Magabiztosan indultak nehéz feladatukra, mert az elmúlt két hét alatt három kemény légi harcból keveredtek ki viszonylag épségben. Tömő százados és Sente őrmester is kiválóan állták meg helyüket, így minden okuk megvolt a jogos önbizalomra.

Beszállás és elhelyezkedés előtt még egy pillantást vetettek a motorburkolatra festett ágaskodó szárnyas, fehér lóra, a mitológiai Pegazusra, amely egyébként a 3/1. század jelvénye volt. Start és emelkedés után átrepülték a vonalakat, ahol szokatlanul erős légvédelmi tüzet kaptak. Rengeteg harckocsit pillantottak meg maguk alatt, de egyre mélyebben repültek be a szovjet háterszágba, hogy megállapítsák a rendkívüli erejű

páncélos csoportosítás esetleges kirakóállomásait. Meglepte őket, hogy ezek a harckocsik már erős saját légvédelmi fegyverekkel rendelkeztek, és el is árasztották őket tüzzel. A légvédelmi gránátok robbanásai sötét és világosabb pamacsokkal vették körül a gépet. Bandi éles fordulóba vitte a gépet, amikor hirtelen erős rázkódást éreztek, a Focke-Wulf szinte kormányozhatatlanná vált, zuhanásba ment át. A fedélzeti rádióban felhangzott Szenté őrmester kiáltása: - Ellőtték a jobb oldali oldal-kormányt! - A gép egyre veszítette a magasságot. Bandinak Tömő is segített, hogy a magassági kormányt megmozdítsák, de nem sikerült. A gépet teljesen körülvették a robbanások! Hirtelen szovjet vadászok tűntek fel a horizonton, de most szerencsájukra nem avatkoztak be a harcba. Valószínűleg nem akartak a légvédelem tüzeinek tűzkörletébe kerülni, meg aztán a zuhanó kéttörzsű sorsa amúgy is megpecsételődni látszott.

Ebben a pillanatban újabb, de idegtépő csattanás, a kabintető lerepült, a szárny kapott jól látható találatot, de csodák csodájára a gép engedelmeskedni kezdett, a kormány mozgatható lett. Bandi visszavette a gázt a bal motornál, hogy kiegyensúlyozza a fellépő rendkívül nagy kormányerőket. Így egy motorral lassan vízszintesbe kerültek. Egy pillantás a magasságmérőre: 1500 méter. Újabb találat, amelyet a bal motor kapott. A motor ugyan nem gyulladt ki, de nagyon kérdésessé vált a hazatérés egy motorral, több mint 100 km-re a saját repülőterüktől. A légvédelem tüzéből ugyan - nyugatra tartva - kikerültek, de az alattuk elmaradó vidék még mindig ellenséges területnek bizonyult. Mit tehettek? A terepen való kényszerleszállás az összelőtt géppel kilátástalannak látszott, de különben is minden erővel el akarták kerülni a fogságba esést. Kiugrani ejtőernyővel? Miközben ezt a lehetőséget vitatták, vagy inkább ordították a nyitott, oldalozva vánszorgó, egyre süllyedő géppel, Czigány Bandi örömmel konstataulta, hogy átrepülték a frontvonalat, és már saját terület fölött vannak. A szétlőtt gép rádiója működött, és az irányítás közölte, hogy minden szavukat hallották, sőt azt is tudomásukra hozták, hogy az általuk felfedezett harckocsi-csoportosítást Ju-87-es zuhanóbombázókkal támadják. Az irányító német osztályparancsnok rádión kényszerleszállási parancsot adott számukra. Ők ezt a gép súlyos sérülése miatt nem vállalták, így az a dilemma maradt számukra, hogy vagy kiugranak ejtőernyővel, vagy pedig megkísérlik az egy motorral való hazavánszorgást a saját repülőtérré. A végső szót a repülőgépvezetőnek,

Czigány zászlósnaak kellett kimondania. A magasság 1000 méter volt. Még lehetségesnek tűnt az ugrás, de egyre vesztette a gép a magasságát. Még egy óra repülési idő volt hazáig!

A repülőtéren mindenki a rádió körül gyülekezett, mert a kapcsolat egész idő alatt nem szakadt meg. Közben a gépszemélyzet véglegesen döntött: Nem ugranak!

A leszállómezőt teljesen szabaddá tették, a mentő- és tűzoltókocsik járó motorral várakoztak a repülőtér szélén.

Az izgalom tetőfokára hágott, amikor furcsán, balra lógva, 100-150 méter magasan megérkezett a szinte romokban „heverő” Bel Ami.

A gépből jól látták az előkészületeket, de sok volt a bizonytalansági tényező. Vajon rögződik-e a futó?

Kibírja-e a sérült sárkány a földet érést? Minden lehetőség a pilóta kezében volt! A több mint ötven bevetésen együtt harcoló személyzet mindhárom tagja bízott a másikban, ez esetben Czigány Bandiban. Bandi a repülőtér közepére lebegtetett, korántsem úgy, mintha iskolán csinálta volna, hanem sokkal finomabban tette először bal kerékre, az álló bal motor miatt balra lógó gépet, és csodák csodája, ez a sok mindent elvisselő madár kigurult, majd megállt.

Mindenki fellélegzett!

Bátraké a szerencse, ez a régi mondás újra bevált. Czigány Bandi és személyzete elérte, sőt túlhaladta a 100 bevetést, pontosan 135 bevetéssel fejezte be a háborút. Számptalan kritikus helyzetből vezette ki hűséges gépeit, a 053-ast és a 059-est.

Száz bevetést végrehajtani és túlélni épségben nem kis dolognak számított. Ez utóbbi tétel vonatkozott Nyakas Ferenc (egykori) őrmesterre



Moritz német törzsořrmester, közelfelderítő pilótáink átképzője FW-189-re

is, akinek legnehezebb napját szeretném elmondani, hogy bizonyítsam a magyar repülőkatona bátorságát, bajtársi szellemét és önfeláldozó kitarását. Nyakas Ferenc katonanemzedékének soha nem voltak üres szavak, a „Hazáért mindhalálig!” Így gondolták, így éltek és így haltak, ha kellett.

Nyakas őrmester is a kecskeméti 3/1-esek egyik harci személyzetének repülőgépvezetője volt akkor. Hosszú repülőmúlt állt már mögötte, amikor hadművelleti területre került. Székesfehérvárott, Veszprémben, Pápán, Ungvárott és Kecskeméten töltötte a kiképzés és a békeévek szolgálati idejét. 1943 májusától augusztus 27-ig számos bevetést hajtott végre Kiss-Bálint Ernő főhadnagy megfigyelővel és Horváth Károly rádiós-lövészszel, amikor augusztus elején a megfigyelő megbetegedett, szervezete nem viselte el a hatalmas túlterhelést, az állandó és ismétlődő veszélyhelyzeteket, idegösszeomlást kapott.

Így lett Nyakas őrmester egy teljesen új gépszemélyzet pilótája. Soczó Béla főhadnagy lett a megfigyelője és egyben a gép parancsnoka, a rádiós-lövészi beosztásra pedig Győri Imre szakaszvezetőt osztotta be századparancsnokuk, Telbisz Imre százados.

1943. augusztus 27-én már második bevetésére indult az új személyzet. Szitnyikovka tábori repülőtérről indultak, hogy felderítési anyagot hozzanak a Donyec folyótól nyugatra eső Izjum térségéből, ahol elkerekedett páncéloscsata folyt a földön. A szovjet csapatok megkezdték a Donyec folyón való átkelést.

A start után felderítendő körzet légterébe emelkedtek, ahol hatalmas füstcsóvák jelezték a kilőtt és égő páncélosokat. Kilenc Heinkel He-111-es német bombázó húzott el felettük, bombázás után visszatérőben. Soczó főhadnagy sebesen rajzolt a vázlatában. Rövid félmondatok a fedélzeti rádióban. - Forduljon jobbra - mondta a főhadnagy. Alattuk a tomboló ütközet, a levegőben a vízszintes látás nagyon romlott, 3000 méter magasságban forgolódtak már közel félórája, amikor a bal motor szívótér nyomása ingadozni kezdett. Még tartott a jobb forduló, amikor Soczó újra kiáltott: - Jobban bedönteni, nem látok a szárnytól! - Negyedórája heves légvédelmi tűzben repültek, de a harcedzett személyzetet ez nem akadályozta a munkában.

Kár lenne azt hinni, hogy ezek az emberek emberfeletti hősök voltak. Nem. Éppen úgy féltek és tartottak a haláltól, mint bárki más. Csak le-



A háborús évek egyik legszebb, repülőgépe a Bel Ami (FW-189)

győzték a félelmet. Ahogy hetykén mondogatták bevetés előtt: - „Megyünk megint a halálfélelmet gyakorolni!”

Nyakas teljesen élére állította a kéttörzsűt, hogy Soczó jól kilásson, és ekkor rázta meg a gépet a dörrenés! Balról, hátulról légvédelem vagy vadász? Nyakas karját és oldalát valami ellenállhatatlan erő húzta balra, bal lába reflexszerűen kifeszült és megmerevedett. Így a gép szabályos lebontást csinált és zuhanni kezdett. Tudata elsötétült, pillanatokra ugyan, de egyre vesztette az eszméletét, úgy érezte, hogy nem a gép zuhan, hanem ő egyedül. Mintegy eszméletlen álomban rántotta magához a magassági kormányt, és ez mentette meg őket - átmenetileg. A zuhanó gép fél fordulatot tett, s így nyugati irányba került a zuhanásból. Ekkor kezdett eszmélni, úgy érezte, hogy közvetlenül alattuk vannak már a fák.

Egy tizedmásodperc késedelem és már csak egy újabb fekete füstfelhő maradt volna belőlük. Tulajdonképpen a füle mellett üvöltő elektromos kürt adta vissza a tudatát, amely megszólalt, ha a gázt levették és a futómű nincs kiengedve.

Próbálta a gázkarokat előretolni, de nem ment, a bal kéz valahogy furcsán elcsúszott. Ekkor észlelte, hogy a bal csuklóját csak egy kevés ín tartja, vérezve himbálódzik az alkarján. De akkor ki vette ki a gépet a zuhanásból?

Megdöbbenően tapasztalta, hogy a saját jobb keze a kormány szarvának alját fogja, míg a felső végét az eszméletlenül előredőlt Soczó főhadnagy. Földközelségben rohant a Bel Ami, szerencsére nyugat felé. Nyakas most már tudta a gépet jobb kezével egyenesben tartani, a főhadnagy keze meg lehanyatlott. Ekkor érte őket a vadásztámadás. Jól lehetett látni a gép mellett és előtt földbe csapódó sorozatokat. Nyakast görcsös nevetés fogta el, azt mondta mintegy magának, hogy most már számára vége a háborúnak, mit szól majd a felesége, hogy nyomorék lesz.

A vére meg csak folyt. Mindegyikük hordott magánál erős zsinórt, ha el kell kötni egy vérző végtagot, legyen mivel. A bekötő hevedertől azonban nem volt képes elővenni. Ekkor Soczó viaszsárga arccal, kezét mellére szorítva, félig felemelkedett. Egymásra néztek. - Főhadnagy úr, kösse el a karom, mert elvérzem! - mondtam kiáltva, mert a rádió nem működött. Alig hallhatóan válaszolt: - „Bennem is van, szálljunk le...” Szeme üvegesedni látszott. Nyakas két lába közé fogta a kormány szárát és jobb kezével a széttroncsolt sebébe nyúlt és így próbálta az ütőeres vérzést elállítani. Közben szólította a tizedest, de nem felelt. - Vége! - nyöszörögte a főhadnagy, majd előredőlt újra. Vasúthoz ért, tudta, hogy ez a vonal „haza” visz, de már nem volt ereje. Előtte tarló, le a gázt, ki a gyújtást! És már hason is volt gép a sárga kék között, oldalozott, majd megállt. Nyakas megpróbálta a kabintető-kioldót működtetni, de meg se mozdult. Az ajtó kinyílt - szerencsére. Kimászott és látta, hogy hol ment be mögötte a lövedék, amely őt elintézte. Még látta, hogy a légszavak csonkig le vannak törve, aztán elájult. Mint később kiderült, rögtön a földet érés után egy német motorkerékpáros ért a géphez, Nyakas zubonyát letépte és gumiszíjjal elkötötte a vérző kart. Nyakas időnként magához térvé vizet és orvost kért.

A német megittatta kulacsából, ezután Nyakas újra eszméletét veszítette. Amikor magához tért, akkor érezte, hogy milyen erővel süt a nap. Soczó főhadnagyot mellé fektették, a hasára. Gyomorlövése volt. Soczó halkán megszólalt: - Vigyenek az árnyékba! Ekkor halhatott meg. A gép hátsó részéből vékony nyöszörgés hallatszott, majd elcsendesedett. Győri tizedest próbálták kiszabadítani, de nem tudták csak jóval később, amikor már ő is halott volt. A nagy vérvesztés miatt csak időnként volt eszméletén Nyakas. Arra emlékszik, hogy egy német gépkocsi érkezett és a kiugró német tiszt le akarta lőni őt, azt hitte a felségjel épen

maradt piros színéről, hogy szovjetek vagyunk. A német tizedes azonban lenyomta a pisztolyt tartó kezét.

Kórházban tért magához. Másnap Csapó Béla látogatta meg, tőle tudta meg, hogy Soczót és Győrit már el is temették.

Nem engedte, hogy kezét, illetve alkarját amputálják, így bár soha nem tudta balját igazi kézként használni, mégis többet tudott vele a jobbnak segíteni, mintha műkar lett volna. Lázálmos hetek következtek. Újra átélte a szörnyű órát, bajtársai halálát, szerette volna élve hazahozni őket. A hőstettet végrehajtotta, de a sors nem szánt nekik több életet. A háborút ezzel befejezte, mellét nagyezüst, kisezüst és a bronz vitézségi érem díszítette.

ALLAHÉ A BÁTORSÁG

„Allahé a bátorság, egyiknek megadja, másiknak megtagadja." Ezt az igen mély értelmű közmondást még ifjúkoromban olvastam a „Magyar Cserkész" című folyóiratban és életem során sokszor eszembe jutott.

A mi időnkben - melyről talán már túl sokat is írok - a lányok és a kívülállók köreiben egy bizonyos idealizált kép alakult ki a pilótákról: markáns, naptól barna arcél, fekete csizma, tányérsapka, tőr, metsző tekintet.

Mikor azután életünk nagy vágya teljesült és bal kezünk a gázkaron nyugodott, jobb kézzel pedig a botkormányt markoltuk (mit is mondok, dehogy is markoltuk, inkább úgy fogtuk meg, mint a madárfiókát), lassan rájöttünk, hogy a külsőségek bizony nem meghatározói a repülőtudásnak és főleg nem a bátorságnak.

A bátorság nem azt nézte, hogy tányér-e a sapka, vagy csupán szalagos, oda csatlakozott, ahol legyőzték a félelmet. Csak éppen nehéz volt az a győzelem.

És most térjünk vissza újra a II. világháború keleti hadszínterére, ahol Telbisz Imre százados 3/1-es százada „állta a sarat" karcsú kéttörzsuíval. A hely Kijev térsége, az idő pedig 1943. szeptember 22. Szabó János és Zombori Ferenc, az F053 lajstromjelű Bel Ami főszerelője és fegyverese bevetésre készítették elő a „Margit"-ot, Suttay-Koppány János pilóta őrmester gépét.

Az őrmester, valamint Lévay Pál főhadnagy megfigyelő, és Csorba Ferenc tizedes felkészülten érkeztek a géphez. Pontos idő 12.30. Feladat: felderítés és bombavetés Csernobil térségében, ahonnan csapatösszevonást és erős mozgást jelentettek.

Napos, derült időben startoltak, majd rövidesen emelkedve közel északi irányra álltak. Minden olyan olajozottan ment, ahogy ettől az igen összeszokott és sokbevetéses személyzettől elvárható volt. Pontosabban mindhárman közel jártak már a századik ellenség feletti bevetés



Lévay Pál főhadnagy (megfigyelő), Darvasi Imre őrmester (pilóta), Csorba Ferenc tizedes (rádiós-lövész) FW-189-es előtt

számhoz. Lévay volt a gépparancsnok, csendes szavú határozott ember. Csorba Ferit Suttay-Koppány János kiváló, fegyelmezett katonának és lövésznek jellemzi és mint látni fogjuk, helyesen tette.

Már hosszabb ideje elhagyták az első vonalakat, elérték a 3000 méter magasságot, amikor Lévay szovjet gépkocsi oszlopot észlelt alattuk. Jó az alkalom a bombák „elhelyezésére”. Rövidesen útjára indult a négy darab 50 kg-os, melyeknek sivító hangját a vezetőszárnnyak tövében felszerelt papírmásé sípok még jobban fokozták, lélektani hatást keltve. A gép 200 kg-mal könnyebb lett és jellegzetesen megugrott.

Ebben a pillanatban Suttay észrevette a fölöttük, előttük elhúzó szovjet vadászokat! Éles kiáltással jelezte a fedélzeti rádiótelefonon: Előttünk vadászok 11 óra irányában! - Már jól láthatók, csillagmotorosak, tehát La-5-ösök. Csorba Feri kiáltotta: - Vigyázz, nagy kört alakítanak! - És valóban, úgy köröztek, hogy a magyar gép mindig a kör szélén legyen és sorban lőhessenek. Suttay fordulóba döntötte a gépet, hogy kikerüljön a veszélyes zónából és időt nyerjen. Lévay már a vadászok

megpillantásakor felállt az ülésére és tűzkész állapotba hozta az ikergéppuskát, de nem sok ideje maradt, máris hallották a kiáltását: - Jön az egyik! - Majd Csorba Feri hangja: - Már messziről tüzel! - Suttay látta a fényjelző sorozatot szorosan a gép mellett és hallani vélte a zizegését is. Elsuhanó árnyék, és a La-5-ös elhúzott felettük. - János, figyelj! - ordította a megfigyelő. - Húzódj a teknődbe! - Suttay élére vágta az FW-189-est. és szűkített, méghozzá el a kör széléről!

- Vigyázz, támadnak! - kiáltotta Léway. Mindketten tüzeltek. A négy nagy tűzgyorsaságú géppuskacső szórta a fényjelzőket és óvatosságra készítette a támadókat. Erős ropogás! Rövid sorozatok találták el a törzset. A balról közeledő gép hangja nem a megszokott, különösen zenéltek, füttyültek a lövedék okozta sérülések. Újabb sorozat érte a gépüket. Léway és Csorba erősen tüzeltek, újabb árny húzott át fölöttük, túllőtt rajtuk egy La-5-ös és egy-két másodpercig Suttay merev géppuskáinak célzókörébe került. János hosszú sorozatot eresztett bele. Csak azt látta, hogy az orosz gép oldalogva, meredeken a föld felé csúszik. Biztos, hogy megsérült, de a sorsát nem tudták megfigyelni. Már csak öten maradtak, Suttay felvette a hazai irányt és a gépet kissé nyomva próbálta a sebességet maximálisra fokozni. Nagyon megnövekedtek a kormányerők és a gép sarkánya a legkülönbözőbb ijesztő hangokat adta.

Teltek a percek, hol az egyik, hol a másik szovjet gép került löhelyzetbe, azonban Csorba és Léway pontos rövid sorozataik nem engedték közel a támadókat, így csak ritkán kapott a gép találatot. Szakadatlanul irányították ordítva a pilótát, most jobbra, most balra. Az meg tépte, csúsztotta a gépét, valóságos parádét mutatva be. De milyen veszélyes volt az a parádé. Újabb találat, a csűrőkormányt szinte lehetetlen mozgatni, Léway segít félkézzel a kormány szarvát csűrésre fordítani.

- Most vigyázz! - kiáltotta Csorba -, ne mozogj, mögöttünk van! Benne van a fonálkeresztben! Most a másodpercek rettenetesei, ki lövi le a másikat előbb? Suttay nem érzett halálfélelmet, de újra találat a törzson. Csak a kormányt ne löje szét, s ebben a minutumban megszólal Csorba ikergéppuskája! Rázza a sorozat a sérült masinát, de Feri hangját harsogja a rádió: - Most megkaptad, amit kerestél! - Égve zuhan az eltalált Lavocskin a föld felé, és már a saját vonalakon belül esik le a földre, nagy robbanással és füstcsóvával.

Az égő La-5-ös látványa, vagy talán a szovjet gépek számára ellenséges terület volt az ok, de a megmaradt négy szovjet vadász jobbnak látta

leválni erről a számukra átkozott Bel Amiról, amelyet jó negyedórás légi harc után sem tudtak lelőni.

A repülőgép fedélzetén nagy volt a megkönnyebbülés, sőt az öröm, egy biztos és egy valószínű légi győzelem okán.

A győzelem tudata szinte kényszeríti a pilótát, hogy csak minél hamarabb haza és akkor billegtetni.

A hazai repülőtérré megérkezve az ilyenkor szokásos rácsapás elmaradt. Suttay-Koppány János nem kockáztatott, csak simán elhúzott zenélő gépével az integető szerelők feje fölött és akkor billegtetett, jelezve a légi győzelmet! Jól látták, hogy a fiúk levegőbe dobálják a sapkáikat örömeikben!

Óvatos leszállás. Szinte „odanyalta” a gépet a földhöz, mintha iskolán csinálna jellesszállást. Begurultak az őket szeretettel váró bajtársak közé és a kiszállás után hangtalanul ölelték át egymást, az őrmester, a főhadnagy és a tizedes! Körüljárták a „Margitot” és láthatták, hogy csodával határos módon maradt meg annyi a kormánysszervekből, hogy a nehéz kormányerőt leküzdve, de mégis hazaértek vele. A sok találat a törzseken és a kormánysszerveken bizonyította, hogy legalább 10-12 rácsapást kaptak. Persze sokat számítottak az egyéb körülmények, a kiváló elhárítás, no és a szerencse.

A századirodán meglepetés várta őket, a német parancsnokság jelezte, hogy szeptember 22-én 13.15-kor látták a légi harcot és igazolták a légi győzelmet!

„Margit” két hétig javítóműhelybe került, de a bevetések folytatódtak, váltakozó szerencsével túléltek a háborút. Suttay-Koppány János a bronz, a kisezüst és a nagyezüst vitézségi érmeken kívül az I. és II. osztályú német vaskeresztet is megkapta. 14 havi frontszolgálat alatt 136 bevetést hajtott végre ellenség fölött! Ezek a napok a század egy másik személyzete számára is szerencséseknek bizonyultak. A Kijevtől északra dúló harcok területe fölött erős légvédelmi tűzben fényképezett Csapó Béla zászlós pilóta és személyzete. Emlékeztetem a kedves olvasót, hogy Csapó egyike volt a II. világháború legbátrabb magyar pilótáinak és ezt a tényt nemcsak közelfelderítőként, de gyorsbombázó pilótaként is bizonyította.

A bevetési térségben hirtelen három Jak-9-es szovjet vadász támadta meg őket. Csapó az adott esetben legalkalmasabb taktikát választotta. Hagyta magát alacsony magasságba leszorítani, és így kizárta az alulról



Bevetés után, balról Simorjay András hadnagy, Szotyori Nagy János hadnagy, Murankó szakaszvezető

támadás veszélyes lehetőségét. Mélyrepülésben fordulózva került el a szovjet vadászok tüzét.

Elgondolása sikerrel járt. Hirtelen lekapott gázzal fordulóba vágta a gépét, így a támadó túllőtt rajta és pontos célpontot mutatott Csapó Bélának. A második gép pedig - nem lévén oly ügyes a földhöz tapadó repülésben, mint a magyar pilóta - domboldalnak ütközött, így pillanatok alatt két lángoló roncs jelezte Csapóék munkáját. A harmadik Jak levált a veszélyes kéttörzsűről.

A 3/1. század 1943. október végén elérte az ezredik bevetését. Ezt megelőzően azonban ugyanezen év szeptemberében az elvesztett személyzetek pótlására három teljes gépszemélyzetet kaptak. A három megfigyelőt, név szerint Balogh János főhadnagyot, Buda György és Szotyori Nagy János hadnagyokat az ungvári 4/1. közelfelderítő század adta, míg a három pilóta, Simorjay András, Gyulai Andor hadnagyok és Boromissza János szakaszvezető a kecskeméti közelfelderítő osztályról érkezett. Ugyancsak Kecskemétről jöttek a távirászlövészek: Horváth Imre, Mátyus János és Murankó János szakaszvezetők. A fentiek átkép-

zése azonban csak a tél beálltával fejeződött be. A bevetések száma csökkent, a túlnyomóan alacsony felhőzet értelmetlenül veszélyessé tette volna az FW-189-esek bevetéseit. Az új személyzetek 1943 novemberében vonultak be a 3/1. század krasilovi pihenőhelyére. A már említett téli nehézségek miatt csak két-három személyzet tartózkodott az arcvonál közelében. A három új személyzet tagjai az „öregekkel” közös gépeken jártak bevetésre, hogy megszokják a feladatokat végrehajtásának légkörét, azaz puskaport szagoljanak. 1944 januárjában Kalinovka repülőterén találkozott a 3/1-es közelfelderítő század, a Kovács József százados vezette, szintén ott állomásozó Me-109-es Puma századdal. Nekik és egy ugyanott települt német vadászszázadnak köszönhetően a kéttörűek nem kerültek ellenséges vadászokkal légi harcba.

Simorjay András hadnagynak 1944. február negyedike az első bevetés napját jelentette. Szotyori Nagy hadnagy, megfigyelő és Murankó szakaszvezető képezték a teljes gépszemélyzetet.

Már az első bevetésnél átestek a tűzkeresztségen, légvédelmi találat után sértetlenül hazatértek.

1944 áprilisában érkezett meg a hadművelleti területre Ungvárról a leváltó 4/1-es közelfelderítő század, Fraunhoffer József százados parancsnoksága alatt. Ez az alegység egyébként a frontszolgálat alatt a 102. közelfelderítő század elnevezést kapta. A 3/1-esek egy része visszamaradt és csatlakozott Fraunhofferékhez, a többi része pedig visszatért a hátországba. Telbisz Imre százados és beosztottai 1943 májusa és decembere között több mint 1100 bevetést repültek ellenséges terület fölött. 72 esetben sérültek meg gépeik légvédelmi tűz, vagy vadászok támadása miatt. A repülő személyzetek közül öten hősi halált haltak, egy fő pedig (Nyakas Ferenc) súlyos sérülést szenvedett. Mindössze 2 repülőgépet vesztek.

Az egyre keményedő harc a keleti fronton újabb áldozatokat követelt. Április 15-én elveszett Kerekes főhadnagy gépe, a személyzet pedig hősi halált halt. Kiképzési feladat közben 1 pilótát és 1 megfigyelőt vesztek. Június 6-án Gyelatin térségében szovjet vadászok lelőtték Rigó Miklós főhadnagy, Hídvégi Ferenc százados és Bánffy Sándor szakaszvezető FW-189-esét.

Egykori szemtanúk szerint földközelen megkísérelték kormányozhatatlan gépük elhagyását, azonban az ejtőernyők a kis magasságban történt ugrás miatt már nem nyíltak ki. Hősi halált haltak.



A kecskeméti közfeldերítő század parancsnoka, Fraunhoffer József százados gratulál Balogh főhadnagynak a század 100. bevetése után

Meg kell említeni magát a 4/1-esek parancsnokát, Fraunhoffer századosot, akit alárendeltjei - egymás közt - Csanyának becéztek. Fraunhofer korántsem volt becéznivaló. Szigorú, nagyszerűen repülő pilótának és parancsnoknak ismertem meg őt, még újonc repülőkatona koromban. Ilyen volt a híre és ez volt valóságban is. Oktató korában kérlelhetetlen szigorral tiltotta le a repülésről azokat, akik - megítélése szerint - nem voltak alkalmasak a repülőgépvezetői hivatásra. Emiatt is, de sokszor kiismerhetetlen emberi tulajdonságai miatt vagy nagyon szerették, vagy nagyon nem szerették.

Elvitathatatlan azonban, hogy repülőgépvezetőként több mint 100 bevetésen, az ellenség fölött és azzal szemben bizonyította egyedülálló repülőtudását és bátorságát.

Túlélte ugyan a háborút, a börtönt és a recski haláltábor, de mire ezek a sorok könyv alakban megjelennek, Csanya már nincs az élők sorában, eltemették, de nem felejtjük el.

Nos, az ő parancsnoksága alatt került sor történeteink harmadik főszereplőjének, Simorjay András hadnagynak és bátor személyzetének, Szotyori Nagy János hadnagynak, valamint Murankó János szakaszvezetőnek egyik „életveszélyes” kalandjára.

1944. július 3-át írtak akkor, amikor Szotyori Nagy János hadnagy, a gép parancsnoka késő délutáni bevetésre kapott parancsot Luck és Kovel térségébe, ahol a Bug folyó kanyarog.

Felderítési feladat, harcfelderítés a földi harcok gyűjtőpontjában és természetesen bombázás, a 4 darab 50 kg-os bomba alkalmas célra való ledobásával. Simorjay Bandi már a gépénél vizsgálta - főszerelőjével együtt - a bevetési előkészületek megtörténtét, amikor futólépésben érkezett Szotyori Nagy János, de legnagyobb meglepetésre, nem egyedül...

Egy keménykötésű főhadnagy tartott vele lépést. Bandi számára is merősen tűntek a jövevény arcvonásai, majd a kézfogásnál észlelték mindketten, hogy nem szükséges a bemutatkozás, hiszen a főhadnagy, név szerint Kun-Szabó László, évekkal azelőtt a soproni katonai főreálban felsőévese volt Simorjaynak. Kun-Szabó akkoriban haditudósítóként tartózkodott az arcvonalban, de önérzete tiltakozott a viszonylag kevésbé veszélyes újságírói munka ellen. Engedélyt kért és kapott az előljáró parancsnokságtól, hogy egy közelfelderítő-bevetésen utasként részt vehessen, jegyzetelhessen és fényképezhessen.

A mai világban, a modern helyi háborúban a haditudósítók életében mindennapos dolog a harcok sűrűjében való részvétel, de a második világháborúban ritkábban fordult elő az ilyesmi.

Simorjay Bandi jóleső mosollyal nyugtázta az érdeklődést, és arra gondolt, hogy Kun-Szabó bizony könnyen megismerheti a közelfelderítők munkáját, talán még vadásztámadást is átélhet. Kun-Szabó pedig titkon éppen erre vágyott. Hát megkapta! De ne vágjunk a dolgok elébe.

Amikor Tolsztoj „Háború és békéjének” egyik hőse, Bolkonszkij az austerlitz-i csatában megsebesült és lováról leesve eszméletlenül a holtak között maradt, majd a csatát követő napon magához tért és tudatára ébredt, hogy él, túlélte Austerlitzet, az égre nézve, semmihez sem hasonlíthatót érzett. Az élet szikráját érezte meg, ami megmaradt.

Minden frontkatonának alkalma volt a háborúban megélni és megérni a maga Austerlitzét. A mi gépünk háromtagú személyzete és a vendég, Kun-Szabó László is megérték ezt.

Szotyori Nagy Jánosra mindent lehetett volna mondani, csak azt nem, hogy hős pilótának néz ki, vagy netán rendkívüli jelenség.

Amikor a háború után - egészen véletlenül - dolgom akadt a Cordatic Gumigyár Mozsár utcai irodaházában, a könyvelési osztályon nagyon ismerősnek tűnt egy fekete klott-könyökvédős cingár, középkorú emberke. Odaléptem hozzá és megszólítottam. Amikor felnézett, megismertük egymást. Szotyori Nagy János, illetve csak Sz. Nagy „szaktárs”, valóban ő volt az, az egykori Bel Ami rettenthetetlen parancsnoka. Nem tudta róla senki, csupán egyesek sejtették, hogy talán valamikor, valahol köze volt a repüléshez.

1944. július 3-án azonban figyelmesen nézte a térképét és a légteret, amikor 2000 méter magasságban átrepülték az arcvonalat. Közeledtek a Kovel melletti szovjet repülőtérhez, ahol a parancs szerint bombáikat oldani kellett. Közepes erősségű légvédelmi tűzzel ismerkedhetett Kun-Szabó is. János hangja hallatszott az egymás köztin: Bombavetéshez felkészülni, fokozott légtérfigyelés!

Röviddel ezután süvített lefelé a négy 50 kg-os. A találat megfigyelése közben jól láthatóan startol négy La-5-ös a bombázott repülőtérről. Bandi élesen fordul a felderítési feladat irányába, Kovel fölé. Alig kezdtek meg a sorozatfelvételek készítését, a négy vadász már rajtuk volt. Bandi egy nagy gomolyfelhőbe húzott és elfoglalta magát a mesterséges horizont, valamint a „vendecejger” (elfordulásjelző) figyelésével.

A felhőből kijövet Szotyori parancsot adott a feladat újbóli megkezdésére. Két perc múlva újra feltűnt a négy La-5-ös! Újra felhőbe! Negyedórán belül négyszer kísérelték meg a célterület lefényképezését, de mindig megghiúsították a Lavocskinok és mentettek a felhők. Szotyori olyan volt a levegőben, mint a bulldog, amikor megragadja áldozatát. Újra meg újra kiadta a parancsot: - Vissza a célra!

Simorjay már több mint húsz bevetésen megtanulta, hogy János nem ismer akadályt a parancs végrehajtásában. Először - bevallotta - félt, nagyon félt, és csak akaratarejének végső megfeszítésével tudta félelmét leplezni. Ezen a bevetésen azonban elmúlt a félelem, sikerült teljes győzelmet aratnia felette.

Az utolsó alkalommal azonban a négy vadász úgy támadott, hogy Bandi nem tudott felhőbe húzni előlük. Murankó kiáltása hangzott a fedélzeti telefonban: - Támadnak a vadászok!

János azonnal felállt a felső géppuskaállásba és megragadta a fegyvert. Még odaszólt Kun-Szabónak: - Te csak fényképezz, mi majd elintézzük őket!

A tudósító bal oldalra húzódott, és ez mentette meg az életét. Az egyik szovjet La-5-ös alulról támadva géppálysorozatot lőtt rájuk. Iszonyú dübörgés! Telitalálatot kaptak! Az egyik 20 mm-es lövedék magát a géppuskát találta, Szotyori hátrazuhan, Kun-Szabó ütést érzett karján és hátán. Simorjayt fején és arcán érték repeszek, de látott és dugóba rántotta a gépet, hogy elkerülje a további találatokat. A gép jobb oldala kiszakadt, a légnyomás kinyomta az összes plexit. János ejtőernyőjét is találat érte, kinyílt, majd a léghuzat egy pillanat alatt kivitte a roncsolt ernyő maradványát, amely fennakadt a függőleges vezérsíkon. A jobb motor rázott, kihagyott. Murankó is megsebesült, de nem súlyosan. Simorjay vitte a légi kórházat nyugat felé. A szovjet vadászok lemaradtak, valószínűleg az üzemanyag hiánya készítette őket erre. Ez a szerencséjük! Jánost a léghuzat majdnem kivitte a gépből, csak egy kézzel kapaszkodott, a másik karja egy nagy vérző seb volt. A tudósító halkan hörgött. Simorjay kitörölte szeméből a vért, és az utolsó pillanatban sikerült elérnie Szotyori ernyőjét és leoldani. Az ernyő most már teljes nagyságában a vezérsíkon lóg. A gép alig volt kormányozható, ugrani kellett volna, de sem Murankó, sem Kun-Szabó nem tudott, vagy nem akart. Simorjay ekkor parancsot adott a gép elhagyására azzal, hogy ő majd megpróbálja letenni a gépet, hiszen a parancsnoknak már nincsen ejtőernyője. Mu-

rankó és a tudósító megtagadták a parancsot! Mindenki a gépben maradt, ami egyre süllyed, de az utolsó pillanatban sikerül áthúzni az arcvonalon és már súrlódott a szétlőtt Focke-Wulf a bokros legelőféltre. Még a földet érés előtt Szotyori azt ismételte, hogy vissza kell menni a parancsot végrehajtani.

A landolás után mind a négyen kimásztak a gépből, több sebből vérezve. Együtt kerültek kórházba és egymás mellett feküdtek, de Szotyori Nagy János volt a legsúlyosabb köztük, alig tudták a karját megmenteni. Külön tanulmány lenne mindegyikük. Ki volt a bátrabb közöttük? Ne tegyünk különbséget. Mind a négyen megérték és túléltek a saját Austerlitzüket és megtanulták azt, hogy: - Allahé a bátorság!

Záradék: Nem sokkal később, 1944. augusztus 1-jén első bevetésre indult a frissen frontra érkezett pótlásuk: Demeter Károly főhadnagy megfigyelő, Verőczy Imre százados pilóta és Hardy Gyula honvéd távfírász-lövész. Hardy Gyula és Verőczy Imre soha nem tértek vissza. Demeter Károly fogságba esett, ő hazatért, de haláláig nem beszélt. Halálos ágyán mondta csak el, hogy légvédelmi találat következtében kénytelenek voltak kényszerleszállni szovjet területen.

Verőczy futni kezdett egy közeli erdő felé, de közben lövés érte. Demeter még látta, hogy végeznek vele, aztán őket is elvitték, kegyetlenül megkínózták őket, majd elválasztották lövésztől. Egész életében viselte a korábbi verések, kínzások következményeit. A rettenetes félelem annyira beleivódott, hogy egész életében magába zárta megpróbáltatásainak történetét. Jó barátom volt, adassék tisztelet az ő emlékének is!

VÉDTELENÜL AZ ELLENSÉG FÖLÖTT

A Magyar Királyi Honvéd Légierő szállítórepülői

A magyar szállítórepülők története 1938-ra nyúlik vissza. Abban az évben alakult meg a magyar ejtőernyős csapatok történelmi magja, öt fő alapító taggal, vitéz Bertalan Árpád őrnagy, Mária Terézia-rendes katonatiszt vezetésével. Bertalan őrnagy jól látta, hogy a jövő háborújában nagy jelentősége lesz a légi úton szállított, különlegesen kiképzett alakulatoknak.

A felső katonai vezetés egyetértett Bertalan szándékával, és lehetőséget adott a kísérleti munka megkezdésére. Világos, hogy a leendő ejtőernyősöket egy, a célnak megfelelő repülőgép típussal kell majd kiképezni és később hadrendbe állítani.

A Légierőkhöz való ilyenén kötődés folyamánként egyértelműnek látszott, hogy a majdani ejtőernyőscsapatoknak is a Légierő kötelékeihez kell tartozniuk.

Így is lett. Az akkori erőteljes fejlődésben levő magyar repülőerőknek csupán egy géptípusa volt alkalmas a megkívánt feladatra: a hárommotoros Caproni Ca-101. Szükségmegoldás volt ez, mert akkoriban a légi-erő más, szállításra alkalmas géppel nem rendelkezett. A Ca-101-eshez - kezdetben - csak úgy jutottak Bertalanék, hogy a Pápán állomásozó éjjeli bombázóosztály pilótái - mintegy szívességből - vitték fel ugráshoz az ejtőernyősöket.

Ez az állapot azonban már 1938 végén megszűnt, az ejtőernyősök Pápara települtek, majd három „saját” Capronit kaptak földi és légi ellátó személyzettel együtt. Innen datálódik az ejtőernyősszárad repülőrészlégének megalakulása. Jegyezzük meg az első szállítópilóták neveit. Parancsnok és repülőgépvezető Gelencsér Ferenc főhadnagy; vitéz Hegedűs Nándor megfigyelő; Szalkai Sándor őrmester, repülőgépvezető; Szombathelyi Sándor őrmester és Varga János szakaszvezető, repülőgépvezetők. A földi és hajózó műszakiak vezetését Virág Ferenc őrmester, a „Capronik doktora” látta el.



Caproni Ca-101 könnyű bombázógép - később az ejtőernyősök szállítógép

1940-ben a fenti részleg most már szállítószázaddá fejlődött és tekintélyes gépállományát a 6 darab Caproni 101 mellett egy Focke-Wulf FW-58, egy Arado Ar-96 és egy Bücker Bü-131 képezte. Ekkor már Gelencsér Ferenc beosztott lett, mert a parancsnokságot a nagy tapasztalatú Kelemen Károly főhadnagy vette át. Ez a gépállomány még 1940-ben kiegészült öt darab Savoia SM-75 típusú utasszállítóval. Ezeket a gépeket eredetileg a Malert-nek, a civil légi forgalomnak szánták, de a kívánt célra nem találták alkalmasnak, így kerültek ejtőernyős szállító beosztásba. Így történhetett meg az E 101-es lajstromjelű géppel az ismert szörnyű baleset 1941. április 12-én Veszprémben, amikor a vezérgép start után lecsúszott, kigyulladt, a 30 fős személyzetből csak néhányan maradtak életben.

Az ejtőernyősök kiképzését elsősorban a jó öreg Ca-101-esek végezték.

Ekkor már javában dúlt a második világháború. A légi úton történő szállítás különös jelentőségre tett szert. A németek Rotterdammál, de elsősorban Krétán alkalmazták hadműveleti célok ellen az ejtőernyőscsapatokat. Igen ám, de nekik rendelkezésükre állt a világ addig legmegbízhatóbbnak tartott utasszállító repülőgépe, a Junkers Ju-52-es, hárommotoros „Tante Ju” (Junkers anyó). Kialakult a szállítógépekkel szemben támasztott hármas követelményrendszer: a biztonság, a nagy teherbírás és a nagy hatótávolság.



Sági László hadnagy és Marjav György zászlós egy Ca-101-es előtt

A Savoiák balesetei, a Capronik kis teherbírása mintegy követelte a Junkers gépek beszerzését. A német fél azonban ettől elzárkózott. Érthetően! Az orosz front, az afrikai hadműveletek lekötötték az 52-eseket. Viszont Budapesten már előrehaladott állapotban volt a PIRT (a Pest-szentimrei Ipartelep Rt.) létrehozása, ahol az 52-eseket készültek gyártani. De ez még csak a jövő zenéje volt. Így került sor néhány Fiat G-12-es hárommotoros beszerzésére. Az olaszok 1943. szeptemberi kilépése, illetve átállása miatt ez a forrás is elapadt.

De térjünk vissza Gelencsér Ferenc főhadnagyhoz és 1941-hez. Amikor Bertalan Árpád vezérgépe elégett, a megmaradt két gép mégis bevetésre vitte az ejtőernyőösöket. A ledobás után Gelencsér főhadnagy Veszprém felé vette az útját. A rosszul kezdődött nap újabb meglepetést hozott. Rádiójuk elromlott, megnémult, de ez még nem volt minden! Megszűnt a világítás a vezetőfülkében. Sánta János hajózószerelő Gelencsér mellé állt és gyufával világította az iránytűt! Már több mint egy skatulyát elhasznált, amikor Veszprém fölé értek. Gelencsérnek élete első éjjeli repülésén azonban szerencséje volt, annak ellenére, hogy a re-

pülőtér megvilágító berendezése is későn lépett működésbe. Sikeres le szállást hajtott végre, de hiába terjesztette fel parancsnoka, Marosszéky Jenő kitüntetésre, csak vezérkarfőnöki dicsérettel kellett beérnie.

Közben, még 1939-ben egy fiatal repülőztisztet, Sági László hadnagyot is Pápára helyeztek, ő lett az üzemi század parancsnoka egészen 1942-ig, amikor Bertalan és Kelemen hősi halála után már Marosszéky Jenő volt a szállítószázad parancsnoka. 1942-ben Gelencsért századossá léptették elő, és átvette az üzemi század parancsnokságát. Ekkor lett Sági László a szállítószázad első tisztje.

Amikor Magyarország belépett a Szovjetunió elleni háborúba, a Savoikra még nehéz napok vártak, több ízben kellett átrepülniük a Kárpátokat anyag- és személyszállítási céllal.

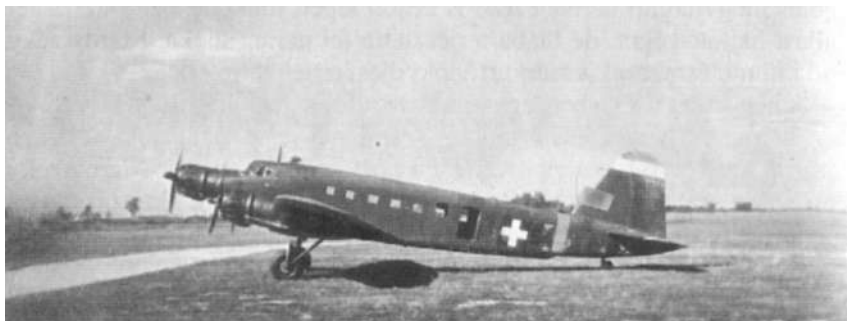
Mint már említettem, 1942-ben megérkeztek az első G-12-esek. Ezeket a gépeket - ellentétben a Savoia 75-tel - a pilóták hamar megkedvelték és a kiképzés is ezekkel folyt tovább.

1943-ban Marosszéky századost Budaörsre helyezték, és Gelencsér százados lett a század parancsnoka. Új, fiatal pilóták is kerültek az alegységhez: Szántay Alajos és Csapó Ferenc hadnagyok, majd 1943 telén Szennik Dezső zászlós.

Ebben az évben érdekes közjátékra került sor. A felső vezetés megbízta az Aero Ever Kft.-t, hogy tervezzon és gyártson le 15 személyes csapatszállító vitorlázógépet. Ezután Pápán elrendelték a vitorlázórepülő-kiképzés megkezdését. Tíz darab, különféle vitorlázógép érkezett ekkor a pápai hadi repülőtérre. A Tücsöktől az M-22-esig mindent kaptak, még csörlőautót is. A vontatást egy ugyancsak erre a célra átalakított jó öreg HD-22-es végezte. Ilyet se pipált még hadi repülőtér! A kiképzés 1944 augusztusáig folytatódott, számos pilótát képeztek ki, illetve képeztek át vitorlázógépekre, a repülőgéphezetők teljes meglegedésére. A vitorlázórepülő-kiképzést Sági László végezte, Gelencsér Feri ebbe nem kívánt beleszólni.

1943 novemberében Gelencsér Ferenc századost Budaörsre helyezték a szervezetszerűen már korábban megalakult 102/1. szállítószázad parancsnokának és a visszamaradó ejtőernyős szállítószázad parancsnokságát Sági László főhadnagy vette át.

Ez a bizonyos 102/1. század nem volt más, mint a Malert bevonultatott változata. A teljesség igénye nélkül olyan nagy neveket találunk ebben a században, mint Bánhidi Antal, Gách György, Pirithy Mátyás,



Fiat G-12-es magyar szállítógép

Kun Miklós, gróf Szécheny Tasziló, később Stifter János, Rekettyés László és Wittinger Kálmán.

Amikor Gelencsér százados megkapta a kinevezését, nem volt éppen boldognak nevezhető és ezt meg is lehet érteni. Az előbb említett óriási vakrepülő gyakorlattal és a keleti hadszíntérre való repülések nagy tapasztalataival rendelkező „civil” légiforgalmi pilóták mellett kisebbrendűségi érzés fogta el, de a felső vezetés szükségesnek látta, hogy a parancsnok hivatásos legyen. Becsületére legyen mondván, Gelencsér Feri jól megállta a helyét a nagy légiforgalmi nevek között is. A korábbi időszakban a 102/1-esek komoly teljesítményt mondhattak magukénak. A Donig, majd később Harkovig repültek és '43 nyaráig legalább 700 000 kilométert repülve, 200 000 kg tábori postát, 100 000 kg katonai és 10 000 kg egészségügyi anyagot, 800 súlyos sebesültet és 1700 utast szállítottak nehéz körülmények között az ellenség vadászaival szemben teljesen védtelenül.

Gépeik elsősorban a régi Malert Ju-52-esei voltak hadi jelekkel, vagy vöröskereszttel ellátva, de 1944 második felében már termelni kezdett a PIRT gyár, és bár kis számban, de a magyar szállítók is kaptak új gépeket.

Szükség is volt ezekre, mert egyre veszélyesebbek lettek a feladatok, szaporodtak a veszteségek.

1944 szeptemberében Gách főhadnagyot Zólyom mellett lelőtte egy szlovák Avia vadászgép. Teljesen szétlőtte a védtelen gépet, halálra sebezte Széky őrmester hajózószerelőt. Gách kényszerleszállást hajtott végre és a személyzet többi tagjával együtt szlovák fogságba esett. Ettől

kezdve már nem kellett a Kárpátokat átrepülni, az ellenség már Magyarország területére lépett.

Időközben Debrecenben megalakult a 2. század is Vidonyi László százados parancsnoksága alatt. Ez a kötelék korábban Junkers Ju-86-ossal már „repülgetett” ugyan, de szállítógépként a 86-ost nem vették komolyan. A PIRT gyár termelésének felfutása azonban lehetővé tette ezen század Ju-52-esekkel való ellátását is. Ebből a típusból első ízben 5 darabot és a Fiat G-12-esekből két darabot kaptak. A hajózóállomány összeállításánál nem akarok lekicsinylő szavakat használni, de ismert dolognak számított, hogy a beosztott pilóták - önhibájukon kívül - sem gyakorlattal nem rendelkeztek a Ju-52-es repülése terén, sem pedig műszerrepülési kiképzésben és gyakorlatban nem rendelkeztek a kívánatos kiképzési fokkal. Ezek között a fiatal tisztek között olyan neveket találunk, mint Kövesdy Lajos és Onódy Ervin hadnagyok. Kövesdy, debreceni „korszakában” arról lett híres, hogy a leszállójelet (a rossz nyelvek szerint) összetévesztette egy, a repülőtér szélén békésen „legelésző” Ju-86-ossal. Bartos József és Nagy Dezső főhadnagyok, továbbá Szalay Ferenc és Szekeres hadnagyok tartoztak még a 102/2. szállító századhoz.

Így most már úgy tűnt, hogy a szállítási feladatok elvégzésére azokkal arányos szállítókapacitás fog rendelkezésre állni.

Nem így történt. A Magyarország fölött portyázó amerikai P-51-es Mustangok 1944. október 12-én és 13-án a csákvári hadirepülőtérén 12 Ju-52-est szétlőttek, illetve felgyújtottak. Az utánpótlás csak lassan csordogált. 1944 decemberében már világosan láthatta mindenki, hogy Budapest körülrzása fenyeget. A szállítószázadok új feladatokat kaptak, többek között a budapesti kórházak tejellátását is két Ju-52-es végezte.

December 12-én történt a 102/2. szállítószázad legszomorúbb balesete. Az egyik Ju-52-esnek nagyon rossz látási viszonyok közepette Várpalotáról Pápára kellett repülnie és a nagy ködben Csesznek mellett, a Bakonyban, hegyoldalnak ütközött. 12 főnyi személyzetéből nyolcan bennrekedtek az égő gépben, négyen megsebesültek. A négy sebesült közül kettő 24 órán belül a súlyos égési sebek miatt meghalt, de ketten felépültek.

Kövesdy Lajos hadnagy volt a gép pilótája, ő volt az egyik sebesült, aki az égési sérülésébe belehalt.

Vaskorics Imre egykori cseszneki lakos, aki a baleset napján 13 éves gyerek volt, apjával együtt reggel fél nyolckor kerti munkát végzett. A nagy ködben fejük fölött nem láthatóan, de egészen alacsonyan repülőgép húzott át. Az állatokat etető apa meg is jegyezte, hogy ez se megy már messze, amikor a nagy robbanás hangját hallották. Apa, anya, a gyerek és a közeli szomszédok rohanni kezdtek a robbanás irányába. 500 méter után már látták az erős lángokat, hallották a jajgatást és a segélykiáltásokat.

A hegyoldalban feléjük tántorgott lángoló bőrruhában Kövesdy hadnagy. A szörnyen megégett ember égő ruháját eloltották, de az egyik szomszéd lecsatolta a sebesült derékszíját és a pisztolyt, amit ráfogott a sebesültre. Szerencsétlen bajtársam megszólalt: - Magyarok vagyunk, ne bántsanak! Segítsenek a bajtársaimon, mert bennégnek, rajtam már úgysem lehet segíteni. Akkor otthagyták Kövesdyt és rohantak a gép felé, egy embert még ki tudtak húzni a tűzből, majd még egyet. Egy embert a gép hátsó részében találtak, akinek orrából és szájából ömlött a vér, Imre gyerek apja kiszedte a sebesült szájából az alvadt vért, mert az már fulladozott a saját véréből. Nyolcan teljesen bennégtek a gépben. A derék falusiak házaikba vitték a négy súlyos sebesültet. Kövesdy hadnagy így került Vaskoricsékhoz, ahol még néhány mondatot tudott mondani.

Keservesen elmondta, hogy jobb lett volna meghalni, mert ő a hibás, nem állította be a magasságmérő műszert. Az ütközésnél a műszer 800 métert mutatott, mégis így jártak, nyöszörögte. Majd csak annyit tudott alig hallhatóan kimondani, hogy őt ki fogják végezni.

Egy német teherautó vitte el a sebesülteket a zirci kórházba, ahol Kövesdy és az egyik eszméletlen sebesült rövidesen meghalt.

Sütő József volt repülő szakaszvezető, a 102/2. század egykori tagja, jelenleg debreceni lakos, MÁV nyugdíjas és Drabek-Müller Frigyes azon dolgoznak, hogy a vaszari temetőben a hősi halottak sírjait rendbe hozva, ott illő megemlékezést tarthassanak a még élő bajtársak és a lezármazottak.

Budapest körülzárása után a 101/1. század számos szállítópilótája a fővárosban rekedt, így maga Gelencsér százados is, aki átadta a század parancsnokságát Bánhidi Antalnak, aki a megmaradt gépekkel és pilótákkal Mosonszentpéterre települt át. Eközben Bánhidi egyenlőtlen légi

harcba keveredett két szovjet vadásszal, akiktől 17 találatot kapott. A mellette repülő Varga őrmester gépét olyan súlyos találatok érték, hogy a saját vonalak elérése előtt kényszerleszállt és a teljes gépszemélyzet fogságba esett.

A két szállítószázad december végén Pápán egyesült Vidonyi százados parancsnoksága alatt, de a légi részt továbbra is Bánhidi Antal vezette. Az egyesített századnak 10 bevethető Ju-52-ese maradt. Rövidesen megkezdődött Budapest légi úton történő ellátása.

A szinte megoldhatatlannak látszó feladatot a magyarokkal együtt német szállítóalakulatok is megkísérelték megoldani.

A körülzárt német alakulatok parancsnoka, Pfeffer-Wildenbruch tábornok napi 80 tonna utánpótlás kért. Ebben a lőszer és az élelmiszer utánpótlás is benne foglaltatott. Természetesen nem a milliós város teljes polgári ellátásáról volt szó. A magyar alakulatnak 70 tonna lőszert, 100 tonna cukrot, 27 tonna szárított főzeléket, 70 tonna vajat, 50 tonna sajtot, 100 tonna húskonzervet és 15 tonna tejet kellett Budapestre bejuttatni.

Az első berepüléssel nappal kísérleteztek december 30-án, amikor is 19 német és 2 magyar Ju-52-es indult azzal, hogy a Lóverseny téren szállnak le, és kirakodás után sebesültekkel megrakva indulnak vissza Pápára. Az erős légvédelmi tűz miatt csak Bánhidi Antal szállt le a lóversenypályán, majd a kirakás után sebesültekkel tért vissza. A nappali bevetések óriási rizikót jelentettek.

A december 31-i éjjeli bevetésen viszont 36 gépből húsznak sikerült le- és felszállnia a lóversenytéren. 12 gépnek ugyanez a feladat nappal is sikerült, így 385 sebesültet tudtak kihozni egy Ju-52-es (német) veszteség mellett. Januárban már a szovjet csapatok elfoglalták a leszállóhelyei, így maradtak az ejtőernyőstartály-ledobások. Néhány gépnek sikerült ugyan még a régi csepeli repülőtéren leszállnia, de ezt is hamar elfoglalták a szovjetek. Ettől kezdve már senkit nem tudtak a városból kihozni.

Csodálatra méltó volt az a bátorság, amelyet a magyar és német védetlen gépek pilótái az ostrom utolsó napjáig tanúsítottak. Tudni kell azt is, hogy azokban a hetekben állandóan nagyon nehéz időjárási körülmények között kellett a szállítást megoldani.

Közben a szovjet bombázók gyakran támadták éjjel a pápai repülőte-



Fieseler Fi-156-os futár, és sebesültszállítógép

ret, de a gépek indultak. Persze sok ejtőernyős-konténer a szovjet csapatok kezébe került. A német parancsnokság úgy ítélte meg a helyzetet, hogy ha a ledobott anyag 25%-a jó helyre esik, az már elfogadható eredmény. Kétségbeesett dolgok voltak ezek! Mindenki arra várt, hogy a felmentő német hadosztályok január végén elérjék a budaörsi repülőteret. Bánhidi Antalra jellemző volt, hogy önként vállalta volna elsőnek a budaörsi leszállást oly módon, hogy a gépén egy kommandó-alakulatot visz, amelyik majd biztosítja a többi csapatszállítógép érkezését. Mint tudjuk, ez a terv megghiúsult és 1945. február 13-án elesett Budapest.

Egy kis statisztika: A budapesti léghíd másfél hónapja alatt elveszett 39 Ju-52-es, 7 db Heinkel He-111-es, 48 vitorlázó szállítógép és néhány más típusú gép. Ebből a magyar alakulatra 3 Ju-52-es személyzet elvesztése jutott. 1945. március 22-én a század megmaradt hét Ju-52-sét Vaszaron megtalálták a Lightningek és mindet megsemmisítették. Ugyanakkor a már Bucker Jungmann-nal levegőbe emelkedett Onódy Ervin hadnagyot is elkapták a P-38-asok. A fordulékony iskolagép sorsa megpecsételődött, 8 Lightning vette körbe és addig lőtték, míg a vászonborítású gép benzintartályát el nem találták. Az égő géppel leszállást

megkísérő pilóta, utasával együtt oly súlyos sebesülést szenvedett, hogy néhány hét múlva mindkettő meghalt. Már csak két Fiat G-12-es maradt, de azokat Nagycenken páncélöklőkkel megsemmisítették.

Az egyesített századok amerikai fogságba estek, majd együtt maradva 1945 novemberében vonaton - amerikai kísérettel - hazatértek. Itthon természetesen semmi elismerés nem várta őket, csak gyanú és bizalmatlanság lett az osztályrészük. Ma már kevesen élnek e századok tagjai közül, de összetartanak ezek a fegyelmezett és bátor emberek, akik mindig ahhoz voltak szokva, hogy lövik őket és nem lőhetnek vissza.

MEGTÖRTÉNT ESETEK A MAGYAR SZÁLLÍTÓ PILÓTÁK ÉLETÉBŐL

Sági László főhadnagy

Eredetileg bombázópilótaként szolgált, majd - még hadnagy korában - a pápai ejtőernyős-zászlóalj repülő üzemi századának parancsnoka lett és ha keveset is, de mégis repülhetett a Caproni 101-essel. Amikor a negyvenes évek elején a „Negyedíziglen” című magyar repülőket is bemutató filmet forgatták, Sági Laci is feladatot kapott. Két 101-es dolgozott a filmnél, az egyik gépet a másik filmezte.

Volt egy jelenet a filmben, amikor a gépen kívül kapaszkodó, illetve kiugró szereplőt kellett filmezni. Nos, Sági ötletére ezt a földön csinálták meg. Az egyik Caproni egyik oldali motorját a földön beindították, hogy a gépből kimászó embert fújja a „légáramlás”, miközben az operatőr a földön állva olyan szögben fényképezett, hogy csak az égbolt legyen látható. Teljes siker. Manapság ez a technika és a kaszkadőrök világában nem nagy dolog, de akkor az volt. Mindent akkor kellett kitálcálni.

1944 nyarán román légvédelmi géppuskatalálatot kapott, amint Fiat G-12-essel - Kolozsvárról jövet - Bánffyhunad fölött repült. Az egyik motor szívótérnyomása nullára esett, de rövidesen kiderült, hogy a lövedék elektromos csomópontot talált el, ez okozta a műszer meghibásodását.

Egy másik esetben a hárommotoros Caproni 101-essel repült Budaörsről Pápára, amikor mindhárom motor egyszerre leállt és a berendezések üzemanyaghiányt jeleztek, holott teljes tankolással szálltak fel. Természetesen, reflexszerűen megnyomta a gépet, mire mindhárom motor rendben beindult és a pilóta (előrelátóan) gyűjteni kezdte a magasságot. A motorok ismét leálltak és az újbóli megnyomásra újra megindultak. Ilyen játék segítségével elérte a pápai repülőteret és le is szállt rendesen, de begurulni nem tudott.

A szerelők azonnal elkezdték javítani a gépet. Rövidesen kiderült a hiba oka, ugyanis a szárnyban levő üzemanyagtartályokban postakürt-



Sági László főhadnagy

án reggel jelentkezett Tápiószentmártonban Hollós János századosnál, a keleti hadszíntéren számos vitézségi kitüntetést szerzett Dzsóninál. A század abban az időpontban Messerschmitt Me-210-es rombolókkal volt felszerelve.

Bevonulása után pár nappal már az egész alakulat elindult a németországi Ohlauba, hogy a sikeresnek mondható német éjjeli vadász-eljárásokat, maguktól a németektől sajátítsák el. A magyar alakulat 14 komplett gépszemélyzetet küldött erre az átképző tanfolyamra. A történelmi hűség kedvéért idézzük fel a résztvevők neveit.

Pilóták: Hollós János szds. század pk.; Henneyei Imre százados, első-tiszt; Sági László, Seres Albert, Halmay Gusztáv, Parcsami József és Bisis József főhadnagyok, Pap Árpád, Szelényi Béla, vitéz Derencsényi Tibor és Béres Antal hadnagyok, Göcsei Lajos őrmester, Zimmermann József és Barák Frigyes szakaszvezetők.

A figyelmes és a magyar repülés történetét kedvelő olvasó ismerős neveket találhat ebben a névsorban. Például Seres Albert főhadnagyt, aki 1941-ben még Fiat CR-42-essel Tomor László századában teljesített szolgálatot.

höz hasonló alakú kis szellőzőcsövek voltak beszerelve, nyílásukkal a repülési irányba mutatva. A légáramlás biztosította a szükséges benzinnyomást és így az üzemanyagáramlást a porlasztók felé. A felszállás előtti tankolásnál a szellőzőcsöveket fordítva szerelték fel, így repülés közben vákuum jött létre a tartályokban, amely az üzemanyag jó részét kiszippantotta azokból. A maradék pedig csak sikló helyzetben tudott - gravitációs úton - lefolyni a tartályokból a porlasztókhoz.

Sági László nem maradt Pápán a háború végéig. Mint tapasztalt pilóta, meghívást kapott a m. kir. 1. honvéd éjjeli vadász századba. Ő örömmel vállalta, s így 1944. szeptember 16-

A tanfolyam elméleti órái 1944. szeptember 26-án kezdődtek, a repülések csak néhány nappal később, méghozzá Messerschmitt Me-110-esel. A műszerrepülő feladatokat viszont a célra nagyon alkalmas Siebel Si-204-esekkel hajtották végre. A gyakorlott magyar pilóták pár nap múlva már lefüggönyözött ablakkal földig hozták le a Siebelt.

Október közepétől megkezdődtek az éjjeli repülések. Érdekesség, hogy oktató nélkül hajtották végre az iskolaköröket, de abból tízet csináltak. Az első körnél még éppen lehetett látni a leszállójelet, a negyedik-ötödik körtől azonban fokozatosan besötétedett, koromsötét éjszaka lett. Hat-nyolc kilométerre a reptértől fehér fényű lámpák sora fényhorizontot képezett. Magát a leszállást fényösvény segítette, amely egymástól 500 méterre elhelyezett fehér fényű lámpákból állt, elején zöld, végén vörös fényű lámpával. A szegélyvilágítást szintén vörös lámpákkal képezték, a torony tetején pedig egy fehér villogó fényforrás ismertető jeleket adott a Morse ABC-vel. A műszeres leszállási gyakorlatok a „BAKE” és a „ROLAND” eljárásokkal történtek. Ezek voltak akkoriban a legkorszerűbb eljárások a légi forgalomban is.

Nagyon vizsgálták legényeink szemét is, elsősorban a sötétben való látóképességüket. Egy pilóta és egy lövész nem felelt meg a szigorú vizsgálatokon, így Halmay főhadnagyot és Kaszás szakaszvezetőt hazaküldték.

A sors azonban úgy határozott, nem ad esélyt számukra, fényes nappal találta el őket Tiszafüred közelében a szovjet légvédelem. Me-210-es gyorsbombázó gépükkel és repülő hősi halált haltak.

El kellett sajátítaniuk a német éjjeli vadász harcéljárását, amely egy FREYA és három WÜRZBURG lokátor kapcsolásából kialakított területi egységek sokaságából állt.

Novemberben már a harcéljárását gyakorolták. Érdekesség, hogy a gyakorlógépeik az akkori legmodernebb rádiókkal és lokátorokkal, sőt két mérési tartományú radar-magasságmérőkkel is rendelkeztek. Gépeik BAKE eljárással szálltak le. Fegyverzetük 2-2 20 mm-es és 30 mm-es gépágyúból állt, melyek előre tüzeltek. A pilóta és a távirász ülése között volt a kétcsövű, 20 mm-es Schrage Musik (ferde muzsika) gépágyú. A távirásznak a fentiekén kívül egy forgatható 8 mm-es géppuskája is volt.

Sajnos decemberben - még a gyakorlórepülések időszaka alatt - három gépszemélyzet is eltűnt. Göcsei Lajos őrmester és Loós István szá-

kaszvezető nyomtalanul eltűntek, Derencsényi Tibor hadnagy és Fekete Károly szakaszvezető is eltűnt, de Derencsényi a háború végén hazatért a fogságból, lövészéről azonban soha semmi hír nem érkezett. December végén Zimmermann József és Kecskeméti József gépe eltévedt és orosz fogságba kerültek.

Nem volt könnyű az éjjeli vadászok élete. A legkisebb műszaki hiba vesztüket okozhatta. December végére a század bevethető kiképzési állapotba kerülve, német alárendeltségbe jutott és megkezdték a készültetés adását. A kilenc magyar gépszemélyzet éjszakánként két-két géppel adta a készültet. Sági László közlése szerint elég ritka volt az üllőkészültetés és bevetés szintén csak néhány adódott, azok is légi harc nélkül. Ennek magyarázata abban keresendő, hogy a berepülő szovjet gépek csak viszonylag kis mélységben hatoltak be a számukra ellenséges légterbe, így a riasztott magyar éjjeli vadászokat visszahívták.

Nyilván, ha a háború tovább tart, akkor sor került volna az ellenséggel való éles találkozásokra is. Ez azonban a gyors szovjet előrenyomulás miatt elmaradt. Azt hiszem, ezt ma már, a még élő volt magyar éjjeli vadászok egyike sem bánja.

Szántay Alajos hadnagy

Szántay Alajos az ejtőernyős szállítóknál kezdett Fiat G-12-esekkel. Ő már nem repülte a sok bajt okozó Savoia 75-ösöket.

Akkoriban az ejtőernyős katonák fixen bekötött ernyőkkel ugrottak. Nem egyszer fordult elő, hogy idegeskedés, vagy más ok miatt az ernyő korábban nyílt, és az ugró felakadt a hátsó vezérsíkra. Persze ez akkor is előfordulhatott, ha kézi oldású ugrásnál túl hamar nyitotta ernyőjét az ugró. Egy ízben, még 1942-ben Kovács György törzsőrmester vezette a hárommotoros Ca-101-est. Kézi kioldású gyakorlat volt azon a napon és az egyik ugró túl hamar nyitott, így a nyíló ernyő zsinórzata felakadt a magassági kormány és a vezérsík közé. Az ugró a gép mögött lebegett pár méternyire. A földről sokan figyelték a drámát. Az ugró kinyitotta ernyőjét, ám értelmetlenül, mert a nyíló ernyő ily módon darabokra szakadt. Kovács György nem tudta megmozdítani a magassági kormányt, de mivel ügyes volt és higgadt, rájött, hogy a gáz szabályozásával képes a magassági kormányt pótolni. Persze ehhez kellett a jóindulatú öreg

Caproni is! Nagy kör után hihetetlenül finom leszállást csinált, de az ugró nem élhette túl.

Nos, Szántay Alajos egy ízben, még 1943 végén hasonlót élt át, de Fiat G-12-essel repülve. Aznap bekötött ugrás volt soron és az utolsó ugróig minden simán ment. Amikor az utolsó következett, akkor történt a baj. A csúszó-karabíner egy rutin hibából kifolyólag felakadt és így az ernyő korábban kezdett nyitni a kelleténél. A kupola felakadt, elszakadt, gyakorlatilag alig volt légellenállása, az ugró pedig lebegett a gép farka alatt és mögött. Szántay Alajos mellett csak egy ember volt a gépen, aki az ugrókat indította, ő pedig először nem vette észre a bajt, hiszen az ugró eltűnt az ajtóból, az ernyő reccsenését pedig a három motor dübörgése mellett nem lehetett hallani. Kezdett előremenni a pilótafülke felé, jelezte, hogy kész, lehet leszállni. Csakhogy a pilóta mégis változást érzett a kormányerőket illetően és utasította az oktatót, hogy nézze meg, mi van. Így derült fény a szörnyű helyzetre. Természetesen mint pilóta abba hagyta a leszállási előkészületeket, rádión leadta a történeteket és elhátározta, hogy megkísérelte a kötéلكidobást, remélve, hogy az ugró eszméleténél van. Így is lett, bekapcsolta a robotpilótát, összekötöttek több kioldókötelet, próbálkoztak a nyitott ajtóból a kötéلكidobással. Közben előre kellett menni ellenőrizni az irányt, magasságot stb. Csodák csodájára az ugró egyszer csak el tudta kapni a lengő kötelet, majd ketten nagy nehezen behúzták az ugrót az ajtóig. Akkor már csak a zsinórokat kellett elvágni és az embert behúzni. Így sikerült épségben leszállni.

Akkor az ilyesmi természetesnek számított, nem járt érte a köszöneten túl semmi más.

Már Magyarországon tombolt a háború, amikor Szántay Alajos hadnagy egy telefonparancsot kapott, hogy egy Fieseler Storch típusú futárgéppel jelentkezzen Szügyi Zoltán vezérőrnagynál, a Szent László hadosztály parancsnokánál. (A Szt. László hadosztályt a testőralakulatból, a Légierők nélkülözhető földi állományából és az ejtőernyősökből szervezték.)

Azon a pénteki napon Szántay Alajos hadnagy a parancs szerint jelentkezett Szügyinél, aki utasította, hogy hozza el Cseke ejtőernyős főhadnagyot az egri kórházból. Cseke a tiszai harcokban ugyanis könnyebben megsebesült. Indulás másnap reggel, 1 fő egészségügyi katonával. Az egri kórház fölött alacsonyan kell elhúzni, ezzel jelezve, hogy a sebesültet azonnal vigyék gépkocsin a repülőtérre. Cseke Bandi



Szántay Alajos hadnagy

egyébként feleségével együtt a pápai nőtlen tiszti épületben lakott, most azonban az asszony, édesapjával együtt várta a férjét haza. Amikor megtudta, hogy Lajos másnap Pápára hozza a férjét, táncolt és ugrándozott örömeiben. Lajosnak meg kellett ígérnie, hogy megérkezve majd alacsonyan elhúzza a lakóépület fölött.

Másnap ködös reggelre ébredtek, néhány órát várni is kellett, amíg a felszállást engedélyezték. A felszállás helyétől egészen Gödöllőig köd fölött repültek, de onnan szikrázó napsütésben folytathatták útjukat Egerig. Lajos tudta, hogy Eger városának nincs igazi repülőtere, ezért nem csak a kórház fölött körözött,

hanem alkalmas és közeli leszállóhelyet keresett.

Furcsának tűnt, hogy milyen kihalt a város, csak itt-ott volt néhány ember, de ezek is azonnal eltűntek az alacsonyan repülő futárgép láttára. A leszállásra alkalmas hely megtalálásával nem volt probléma, a vasútállomás közelében lévő kis rétsávra könnyedén leereszkedett a Gólya.

Lajos legnagyobb csodálkozására senki sem közelített a géphez. Nagy sokára felfedezett egy embert, aki közeli házának léckerítése mögül lesekkedett, majd felbátorodva előmerészkedett. Ettől tudta meg a pilóta, hogy Eger aznap két bombatámadást is kapott. Ezért hát a félelem!

A következő feladat, a telefonkeresés, sikerrel járt. A közeli szőlészeti szakiskolából nagy nehezen kapcsolatba tudott lépni Lajos a kórházzal, pontosabban azzal a nővérrel, aki Cseke Bandit ápolta. Lajosnak hosszú másodpercekig elakadt a hangja, amikor megtudta, hogy Cseke főhadnagy nem könnyű sebesült, hanem már két napja halott.

Olyannyira halott, hogy ha aznap nincs légitámadás, akkor már el is temették volna. Ahogy Lajos meg tudott szólalni, csak azt kérte, hogy várjanak, míg a kórházhoz érkezik.

Ebbe aztán belecsöppentem - gondolta, de mit tehetett? Végül is úgy döntött, a halott bajtársat akárhogy is, de magával viszi. A városban a

bombázások miatt teljes volt a zűrzavar, nem lehetett senkit se megtalálni. Ugyan ki adott, vagy adhatott volna engedélyt a halott elszállítására? Városháza, halottkém, temetkezési vállalkozó, mindezeket végigjárta a barátunk, de értelmes tanácsot csak a temetkezési vállalkozó adott. Szerinte meg kell várni a reggelt és korán kilopni a koporsóban fekvő halottat a kórházból, és irány Pápa.

Még kivilágosodás előtt simán kiértek a kórházból a repülőgéphez és velük a koszorúk (mert azok is voltak) és a nagy, díszes tölgyfakoporsóban a halott. Most jött a neheze, a koporsó nem akart sehogy se beférni ajtón keresztül az ülésre. Forgatták, tolták, húzták, amíg - több mint egy órai munka után - mégiscsak becsúszott a gépbe. A hatalmas krizantém koszorúk is ott voltak, betöltötték a teret. A gondok ezzel még nem értek véget.

Éjszaka jócskán esett az eső és a felázott talajon a Storch nem gyorsult, Lajos kétszer is kénytelen volt a gázt lekapni. Végül is toboroztak jó pár embert, akik a gépet visszafogták, míg Lajos fokozatosan teljes gázt adott a 240 lóerős Argus motornak. Sikerült, a Gólya elemelte lábait a rét füvéről, de a farokcsúszó azért néhány lécet lebontott az egyik ház kertjének fakerítéséből.

Lajos már a felszállás után látta, hogy nem vár rá könnyű út hazáig. Újra jött a köd, az alacsony felhőzet.

Jóval 1000 méter fölött sem került ki a vastag felhőzetből. Szerencsére a Storch műszerfalán az iránytűn, a magasságmérőn, az elfordulásjelzőn és a variométeren kívül még mesterséges horizont is rendelkezésre állt, így a gyakorlott vakrepülő nem jött zavarba.

Földi segítségre azonban nem számíthatott, csak saját magára és a kapcsolási navigációra. Azt út, az irány, a sebesség és az idő figyelembe vételével, de rossz látási viszonyok között kellett áttörnie a felhőt, lehetőleg markáns tereppont közelében, hogy attól kezdve mélyrepülésben érhesse el Pápát. Arra nem számíthatott, hogy az Eger-Pápa útvonalat úgy repülheti végig, hogy a felhőt lefelé áttörve, éppen Pápa fölött legyen. Gyors számítások után elhatározta, hogy ha a Duna vonalát eléri, a felhőáttörést ott hajtja végre.

Úgy is lett, megkezdte a süllyedést, de ahogy ment lefelé a magasságmérő mutatója, nem kezdett a sűrű felhőzet kivilágosodni. Így egyre nagyobb izzadságcseppek jelentek meg Lajos homlokán és a hátán. 500, 400, 300 méter és még mindig sűrű felhő! Háta mögött a nehéz koporsó

és a sok krizantém, amelyek illatától már-már kezdett rosszul lenni. Sehol a föld!

110 méter! Ekkor lépett ki a Fieseler a felhőből, alattuk a Duna, egy város és egy folyótorkolat. Győr a Rába torkolatával. Balra egészen közel dombok, felhőkbe érő tetőikkel! Le a vasútra, fél másodikra! 5-10 méteren a vasút fölött rendben érkeztek Pápára, de bizony nem volt elhúzás az özvegy lakása fölött. Az özvegy, aki még nem is tudta, mi történt férjével! Gondolhatjuk, nem vártak könnyű percek Lajosra. A repülőtérről hívta Szügyi tábornokot, aki úgy járt, mint Lajos Egerben, nem tudott megszólalni. Ilyen az élet és a háború. A többit az olvasó fantáziájára bízom.

Lajosnak ezzel még nem ért véget a háború. Karácsony előtt pár nap szabadságot kapott és bejutott Budapestre egy tömött autóbuszon. Ám a gyűrű bezárult és olyan magunkfajtának, mint Lajos is volt, persze csakis az járt az eszében, hogy neki be kell vonulni Pápára. Tanácstalanul próbált valamelyik repülőtérré kijutni, mivel már mindegyiket elfoglalták az oroszok! A Stefánia úti víztorony mellett gyalogolva egyszer csak a jól ismert Junkers Ju-52 BMW motorjainak hangja ütötte meg a fülét. Ment is a hang irányába a lóversenytérre. Egy német 52-es készült felszállni, járó motorokkal, éppen sebesülteket raktak be. Sorban álltak tisztek, sebesültek, katonák, akik helyért könyörögtek. Irgalmatlan jelenet!

December 29-e, szerencsés nap! A német gépparancsnok könyörtelenül elküldött mindenkit a géptől. Síró nők, kétségbeesetten kiáltozó férfiak között tört előre, a német tiszt, amikor megtudta, hogy a pápai magyar szállítók pilótája áll előtte, fölmutatott a gép még nyitott ajtajára.

1945-ben áthelyezték a Vezérkarifőnökség 2. osztályának futárrepülő alakulatához, de már gépük nem volt. Lajos tiszti igazolványába azonban belekerült az állományilletékes alakulat bélyegzőjén a jól olvasható Vkf. 2. jelzés. 1945 őszén ez a bejegyzés a hazaszállításnál azonnali le tartóztatást jelentett. Ezért az igazolványt meg kellett semmisíteni. Így került haza és bár minden hátrányát „élvezhette” a nyugatos, fasiszta gyűjtőfogalomnak, mégis megúsza fogság és börtön nélkül. A sors kegyelméből ma is él, azok közé tartozik, akiknek az ifjúságát az irgalmatlan háború töltötte ki.

Szennik Dezső zászlós

Ez a higgadt, magas fiú 1941 nyarán vonult be a Horthy Miklós Repülő Alap motoros kiképzőkeretéhez, haderőn kívüli pilótakiképzésre. A háború és a velejáró veszteségek, a pilótahiány miatt őt és 96 bajtársát - soron kívül - már 1943. december 6-án hadnagyokká, illetve zászlósokká avatta Kassán a Kormányzó képviselőjében Magyarossy altábornagy. Attól függően, hogy a repülőtiszti hivatást végleges életcéljuknak tekintették-e, vagy sem, hadnagyokká, illetve zászlósokká avatták őket, annak ellenére, hogy teljesen azonos kiképzésben részesültek.

A két - vagy többmotoros gépek vezetésére kiképzett Szennik Dezsőt - avatás után - a pápai Ejtőernyős Repülő Szállító Századhoz helyezték, ahol Gelencsér Ferenc százados után már Sági László főhadnagy volt a parancsnok.

Dezső Pápán ismerkedett meg a hárommotoros Fiat G-12-essel, azonban 1944 őszéig nem kellett „puskaporot szagolnia”. Október elején kapták a parancsot, hogy a pápai ejtőernyős-zászlóalj még Pápán állomásozó katonáit légi úton azonnal Nagyváradra kell szállítani, az ott küzdő harccsoport támogatására. Három Fiat G-12-essel az új századparancsnok, Görgényi hadnagy, valamint Kovács János törzsőrmester és Szennik Dezső kezdték meg az ejtőernyősök, illetve fegyverzetük Nagyváradra történő áttelepítését. Nem sokkal a felszállás után érkezett Pápra a rádiógramm, hogy a bevetés lefűjva, mert a nagyváradi repülőtér már a harcok középpontjába került.

Szinte hihetetlen, de a G-12-esek nem voltak felszerelve rádióval, így már nem értesíthették őket. Csak szerencsájüknek tudható be, hogy mindhárman leszálltak, kirakták szállítmányukat és vissza tudtak indulni az akna- és tüzérségi tűz alatt álló repülőtérre. Dezső gépe szállt le harmadiknak, s így utolsónak startolt vissza. Ekkor kapta gépe az első légvédelmi találatokat, ezek azonban komoly kárt nem okoztak sem emberben, sem anyagban. Mindenesetre a további szállítás leállt.

Nem maradtak azonban hosszú ideig munka nélkül. Október 10-én kezdődött Dezső repülőéletének legmeglepőbb kalandja. A kiürítés alatt álló kecskeméti repülőtér kért azonnali segítséget a drága elektronikus műszaki anyag kimentésére. A szállítószázadnak mindhárom üzemképes G-12-esét Görgényi hadnagy, a századparancsnok azonnal Kecskemétre irányította. „Szántay hadnagy úr a kötelék parancsnoka, ti meg ketten a



Szennik Dezső zászlós

kísérők!" - szólt, ugyanis véletlenül éppen akkor három pilóta tartózkodott a századirodán. Szántay Alajos, Kaszás Jenő hadnagyok és Szennik Dezső zászlós. Ilyen véletlenek döntenek el sokszor a katonák sorsát!

Húsz percbe sem tellett és a három rádió nélküli G-12-es startra gurult. Természetesen egymással is csak közelről, integetéssel tudtak kommunikálni. És ez a körülmény okozta az újabb bajokat, csak éppen a három pilóta nem tudott a baljós előjelekről. A felszállás irányába beállt Szántay már teljes gázt adott motorjainak, Kaszás és Szennik pedig ugyancsak megkezdték az irányra fordulást, egymást és az egyre gyorsuló vezérgépet figyelve, így nem láthatták - Szennik kivételével -, hogy a repü-

lésírányító (akkor Flugleiter-nek hívták) piros „Tilos” táblát mutat és integet.

Dezsőnek egy pillanat alatt kellett döntenie, hogy észreveszi-e a felszállás megszakítására vonatkozó parancsot, vagy sem. Mivel Szántay már elemelkedett és Kaszás is gyorsult, őket már nem lehetett visszatartani, Dezső pedig részben nem akarta cserbenhagyni bajtársait, részben pedig nem akart a bevetésből kimaradni, tehát úgy döntött, hogy nem látott semmit és ő is megkezdte a felszállást. Ezzel az elhatározásával indította el a bekövetkezett kalandos eseménysorozatot.

Dezső manapság úgy vélekedik, hogy ha lett volna rádiójuk, akkor bizony visszarádiózta volna Szántayt és Kaszás Jenőt is.

Budapest vonalában Kaszás Jenő gépe kifordult a kötelékből és eltűnt, ketten maradtak Szántayval. Délelőtt 10 óra tájban érkeztek Kécskemét fölé és megdöbbenve tapasztalták, hogy a pályaudvar lángokban áll, s egy hosszú vasúti szerelvény pedig Szent István napi tűzijátékot játszik: sorra, egymás után robbannak fel a minden bizonnyal lőszert szállító vagonok. A levegőben aktív légi tevékenység zajlott, szerencsé-



Szennik Dezső zászlós egy Junkers Ju-86-os előtt

jükre Me-109-esek, FW-190-esek és Ju-87-es Stukák. Ha nem lenne háború, repülónapi parádénak is mondhatná az ember. Szántay ráfordult a repülőtérre, Dezső követte. A repülőtéren több helyen füst és tűz volt látható. A magyar és német felségjelű gépek bombázták és támadták a hangárokat, épületeket. Két vadász Dezsőék gépe mögé fordult, de nem lőttek, inkább mintha valamit jeleznének, nyilván örülteknek tartanak minket, akik fegyvertelen gépükkel éppen erre sétafikálnak - emlékszik vissza Dezső.

A két gép nem messze egymástól ért földet, mintha összebeszéltek volna, nem az épületek irányába gurultak. Dezső nem értette a szituációt, mert két német Messerschmittet látott az épületek közelében, talán felszállni készülnek? De akkor hát miért támadtak a magyar és német felségjelű gépek? A nehéz gép rágurult egy frissen planírozott részre, a futók megsüllyedtek és a három motor is kevés volt a megmozdítására. Ebben a pillanatban gyalogsági tűzfegyverekből tűzcsapás érte őket, és egy akna pedig nagy robbanással szétvetette gépük farokrészét. Dezső futni kezdett a gép közeléből, az üzemanyag robbanásától tartva. Majd újabb sorozat nyomán porzott a föld mellette, aztán csend. Hason fekve azt látta, hogy a közelben levő egy Messerschmittre két katona mászik fel. Úgyszólván biztos volt abban, hogy ezek németek, ezért felállt és feljűk gyalogolt. Ötven méterre lehetett a géptől, amikor rádöbbsent a valóságra, ezek oroszok, kezükben a dobtáras „gitár”. Az egyik máris Dezsőre fogta a géppisztolyt. Nincs mese, Dezsőnk fogságba esett!

Az idősebbik a német gépben kekszet talált, azt ette, sőt Dezsőt is megkínálta, míg a másik elvette a pisztolyt és az órát is. Míg ezek történtek, Szántai gépe elstartolt, de közben leszállt egy gyanútlan német Ju-52-es is, melynek pilótája az utolsó pillanatban észhez tért, megpördülve teljes gázt adott mindhárom motorjának és menekült. Gépágyúval lőtték, de ügyes mélyrepüléssel sikerül elmenekülnie.

Erre Dezső ujjongott, mire jól elpáholták. Ekkor egy tiszt érkezett a helyszínre, aki az elvett órát kereste Dezső karján. Dezső rámutatott a fiatalabb géppisztolyosra, mire a tiszt egy lórúgásszerű pofont adott a katonának, majd elvette az órát és rácsatolta karjára az ott díszelgő többi karóra mellé.

Dezsőt közben vitték kihallgatni, amely nyelvi nehézségek miatt nagyon gyorsan lezajlott, de ezenkívül más ok is volt a sietségre, mert hiszen az első vonalban voltak és éppen szorongatták őket a németek. így

hát rábízták a foglyot egy óriás termetű katonára, aki Dezső szerint úgy nézett ki, mit egy római centurió. Ez aztán befejezte, amit katonatársai elkezdtek, lehúzta a csizmát, elvette Dezső vadonatúj kamgarn zubbonyát. Dezső így percről percre többet tudott meg a bolsevizmusról, mint eddig bármikor. Hja, a gyakorlati oktatás!

Lassan sötétedni kezdett, az oroszok láthatólag visszavonulóban voltak és Dezsőt két kezénél fogva egy hullákkal megrakott szekér saroglyájához kötötték. Egész éjjeli menet után úgy vette ki, hogy Alpár térségébe értek. Kisebb pihenőt tartottak, amikor hirtelen magyar és német ellentámadás tűzébe kerültek! A váratlan támadás hatására mindenki futott, amerre látott. Dezső is. Úgy ítélte meg a helyzetet, hogy „elszakadó hadműveletet” kell kezdeményeznie. Úgy 30 méterre az úttól, egy csőszkunyhót pillantott meg, amelyet láthatólag kukoricaszárból raktak össze és alig látszott ki a földből. Ebbe vetette be magát Dezsőnk, de puhára huppant, ugyanis volt már benn egy magyar menyecske is.

Sok idejük nem maradt, hogy egymásnak örüljenek, mert egy politikai tiszt-szerű orosz katona ugrott pontosan közéjük. Ez a katona a nap folyamán már találkozott Dezsővel és a zsebében megmaradt 50 pengőért egy üveg rumosmeggyet adott.

Az idilli hármass nem sokáig tartott, mert a magyarokat kizavarták a kunyhóból és csak az út árkában engedték őket megbújni. Itt találkozott a gépén jött két katonájával, amikor egy részeg kozák hadnagy - látva az aransast Dezső mellén - előhúzta pisztolyát, majd felhúzta a kakast. Rövid úton kívánta a hadifogoly-kérdést megoldani. Dezső életét az mentette meg, hogy egy „major” meglátta a jelenetet és bikacsökkel kiverte a pisztolyt a kozák tiszt kezéből, sőt kegyetlenül elverte magát a kozák hadnagyot is. Dezső ma is áldja a kis görbe lábú tatár őrnagyot, aki így az életét mentette meg. A tatár őrnagy látva azt, hogy Dezső egy szál ingben, mezítláb reszket, mint a nyárfalevél (okt. 11-e volt), megkérdezte a „centuriót”, hogy hol a zubbony. Persze ezt csak abból sejtette Dezső, hogy az óriás vetkőzni kezd. Kiderült, hogy az orosz köpeny alatt volt még egy német, egy orosz és Dezső zubbonya is. Odadobta a fogolynak, majd futásra ösztönözte a kukoricás felé, ahol Dezső hirtelen P. Howard világában érezte magát, mert előbukkant egy orosz katona által vezetett szürke taxi, taxaméterrel felszerelve! Mindez állandó tűzben, sivító lövedékek között szökellve! A „major” beirányított a taxiba - emlékezett Dezső, a sofőr lecsapta a taxiórát, amely ketyegni kezdett, az

óra különben 25 pengőt mutatott, erre kísértetiesen ma is emlékszik. A semmiből előkerült a „rumosmeggyes” katona is és Dezső mellé ült. A major meg hátraszólt, hogy „nyet pasli, szoldat puk-puk!” - Világos, ne próbáljon szökni, ugyebár.

Dezső a fáradtságtól és sokkhatástól, ma sem tudja, hogy elájult-e, vagy csak elaludt röpké percekre legfeljebb, de felriadva látta, hogy egy faluban vannak és megvirradt. (Valószínűleg Alpár lehetett.) Ekkor futott a taxi aknára. A faluban németek voltak. Szerencsére a robbanás a taxi elejét érte, de a légnyomás kidobta Dezsőt a roncsból, közben erős ütés érte a hátán a vese alatt. Eltalálták. Iszapos talajon csúszni próbál, közben újabb lövedékek csapódtak mellé szinte centiméterekre. Várta a halált, amikor futólépéseket hallott és német kiáltozás: itt is van egy, lőjétek le! - Dezső ordított: - Nicht schiessen, ich bin ungarische Flieger-Offizier!

- „Mi vagy te?” - kiáltották, majd jobban megnéztek és behúztak egy sufniába - meséli. Alig tíz perc múlva már bekötözték és egy sebesült-szállító autón, haldokló németek között zötyögött Kiskunfélegyháza felé.

A lövedék szerencsésen elcsúszott a medencecsonton, nem ért nemezebb szerveket és megállt a jobb combban. Előkerült egy udvarias SS-főhadnagy, aki kikérdezte Dezsőt. Rádióon sikerült a pápai repülőtérről - közvetve - érintkezésbe lépni, ahol örömmel igazolták a már elveszettnek hitt Dezsőt.

A parancsnoka, Görgényi hadnagy maga jött el egy „Gólyával” Dezsőért, Görgényi, akit soványsága miatt „Lidérc”-nek becéztek, a félegyházi futballpályán szállt le a sebesültszállító géppel. Szívélyes búcsút vettek a németektől és felszálltak. A Vértes hegység fölött jártak, amikor Szennik Dezső akarva, nem akarva felordított: „Fölöttünk vadászok.”

Háton feküdt ugyanis a hordágyon, a gép felső plexiburkolatán keresztül látta meg a felettük elhúzó amerikai vadászokat. A 9-10 000 méteren repülő kötelékből kivált kettő és a mi két magyarunk joggal gondolt a legrosszabbra.

A Storch 700-on ballagott, amikor Görgényi hadnagy - aki nagyon gyakorlott pilóta volt - a lehető leggyorsabban letette a gépét egy kínálkozó erdőszélre, lévén, hogy nagyon rövid le- és felszállópálya-igényű gép volt.

Rögtön a földet érés után Görgényi leállította a motort, nagy nehezen kihúzta Dezsőt és a közeli erdőszélre cipelte. Hiába, mert a Mustangok már földközelségben voltak. Dezső biztos volt benne, hogy nemcsak a gépet, hanem őt is szétlövik, mélyebben kellett volna az erdőbe húzódnia. A két Mustang visszavette a gázt és viszonylag lassan elhúztak a gép, valamint a két halálraszánt fölött. De nem lőttek! 50 méteren húztak el bedöntött géppel, Dezső még a néger pilóta arcát is kivehette, amint felénk bólintott. Dezső is felemelte önkéntelenül a karját, mintegy köszönetként. Majd rávágta a gázt és ezüstös testük eltűnt a magasságban. Három nap alatt többszörös újjászületés!

Baj nélkül értek Pápára 1944. október 11-én. Dezső mindössze csak másfél napig volt távol Pápától és mennyi minden történt vele!

Utóirat: Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a Storch, amelyet megkíméltek a Mustangok, szárnyán és törzsén mindkét oldalon jól látható vöröskeresztet viselt.

RÁDIÓHULLÁM-LOVASOK

Repülő Híradó Kiképző Osztály, Nyíregyháza

1946 aszályos nyarát, a sokévi átlagnál lényegesen hidegebb ősz követte, a hőmérséklet október elején már fagypont alá süllyedt és nekem nem volt állásom. Két-három hete rúgtak ki nagy ívben a Ganz Hajógyárból, ahol Schönfeld „úr” - az akkori főnököm - éppen leleplezte horthysta, fasiszta, nyugatos katonatiszt mivoltomat. A korán beköszöntött hideg nem sok jóval kecsegtetett.

Pár napos alkalmi munka után - némi protekcióval - Sinigla Károly úr elé kerültem. Sinigla úr, vagy szaktárs az akkori Közlekedési Minisztérium légügyi főosztályának volt a vezetője. Bánatosan néztem rá, ő pedig láthatólag szánakozva mért végig. Ezen nem csodálkozhattam, mert fiatalságomon kívül semmi megnyerő nem volt rajtam. Közölte, hogy rövidesen megalakul a Magyar-Szovjet Légiforgalmi Társaság és szükség lesz időjelző személyzetre, amelyet majd az Országos Meteorológiai Intézet fog megszervezni és kiképezni. Továbbá, ha van szakmai képzettségem, akkor próbaidőre felvesz segédtisztviselői állományba a Közlekedési Minisztériumba, feltéve, ha a Meteorológiai Intézet részéről a felvételemmel Tóth Géza tanár úr, a prognózis osztály vezetője egyetért. Rövidre fogom: felvettek.

Amikor első munkanapomon jelentkeztem a prognózis osztályon, megkezdődött a bemutatásom. Tóth tanár úr benyitott az egyik szobába, ahol 5-6, hozzám hasonló korú ember, fülhallgatóval a fején, valamit írt. Közlebb lépve láttam, hogy ötszámjegyű sorokat rónak sebesen a papírra.

Ekkor ismertem meg a mosolygós arcú, barátságos Kőrösi Gyurkát, történetem egyik főszereplőjét. Gyurka, akárcsak én, gyorstalpaló időjelző tanfolyamot végzett és reggeltől napestig vette a nemzetközi meteorológiai jelentő-figyelő állomások háromóránként sugárzott, kódolt időjárás adatait. Kőrösi György azonban nem mindig meteor-rádiósként dolgozott. A Magyar Királyi Honvéd Légierők tiszthelyetteseként, hajó-zótávírásként teljesített szolgálatot. A híres székesfehérvári REMOSZ-t

(Repülőgép- és Motorszerelő Szakiskola) végezte, ott szakosodott a hajtótávírási szakmára. Beteljesedett egykori, gimnáziumi latintanárának mondása, aki Kőrösi dolgozatát megvizsgálva, rákiáltott: „Mondd, miért nem tanulsz, miből akarsz megélni, talán a levegőből?” - Kőrösi ráfelelte: „Igen!” Így is lett!

Ugorjunk az időben néhány évet, de vissza. 1944. szeptember 29-ét írtak, amikor a veszprémi repülőtérén állomásozó 101/1. (Puma) vadászosztályhoz két főhadnagy vonult be szolgálattételre: Murányi Jenő és Halasi Sándor. A kötelező Héja átképzést végezték el Kenyeriben. Halasi a 3. századhoz, Murányi Jenő pedig az 1. századhoz került. Akkoriban aratott a halál. Mindketten rövidesen századparancsnoki beosztást kaptak. Éles szemek figyelték őket, mit tudnak, hogyan birkóznak meg a Me-109-essel, ezzel a nagyteljesítményű vadászgéppel. Rövidesen kiderült, hogy nagy gyakorlatú pilóták kerültek a két századhoz. Kettőjük közül Murányi Jenő főhadnagy, aki mellékesen a „Mackó” becenévre hallgatott - történetünk másik főszereplője lesz.

Az olvasók nagy része jól tudja, hogy az I. világháborút lezáró, tragikus trianoni békekötés előírásai szerint hazánknak, mint háború vesztes országnak tilos volt katonai repülőerőket fenntartani. Ezen okból a harmincas éveknek csaknem végéig rejtve történt a légierő fejlesztése.

A rohamos fejlesztés 1938-ban kezdődött. Megalakultak a repülő szakiskolák a székesfehérvár-sóstói repülőtérén. Korábban a már említett REMOSZ-on kívül nem voltak rep. szakmai iskolák.

Így alakult meg 1938. október elsején a Repülő Híradó Kiképző Iskola. A rejtett időszak alatt szolgálatot teljesítő öreg gépekbe szervezetszerűen még nem építettek be rádiót, hiszen ezek az évek még az Udet-ek, HD-22-esek és a Fokker CVD ideje volt, nem beszélve a Hungáriákról. Ritka volt a rádiótávírási, különösen az olyan, akinek a nemzetközi vizsgabizonyítvány is a kezében volt. Az iskola parancsnokai és tisztjei valamilyen formában foglalkoztak az amatőr rádiózással, kiválogatásukkor ezt a szempontot nyomatékkal vették figyelembe.

Talán mondanom se kell, hogy a tiszthelyettes oktatók között ott volt Kőrösi György is, aki már 1936-ban sikeres nemzetközi rádiótávírási vizsgát tett. Az iskola beindult. Néhány tantárgy, a teljesség igénye nélkül: készülékismeret, forgalmi szolgálat, levelezés, hangolvasás (vagyis Morse jelekkel történő vétel, illetve adás), Q-kódex ismerete, iránymérés és más, katonai jellegű tárgyak. Negyven növendék kezdte meg a



Kőrösi György őrmester

tanfolyamot, de repülőgépről, hajó-zókiképzésről még szó sem lehetett. Az első egyéves tanfolyamot - amely általános sikerrel zárult - újabb évfolyamok követték, egészen 1941 őszéig, amikor nagy ugrás következett be az iskola életében.

Először is új nevet kaptak: Magyar Királyi Honvéd Repülő Híradó Kiképző Osztály.

Másodszor: az egész osztályt Nyíregyháza repülőterére telepítették.

Végül a legfontosabb, repülőgépeket kaptak, rádióval felszerelt repülőgépeket, amelyekben már valóban hajózótávírászokat lehetett képezni.

Az osztály belső szervezete a következőképpen alakult:

Osztályparancsnok: Győrffy Gyula őrnagy

1. század. Hajózótávírász és iránymérő kik. század.

Parancsnok: v. Góthay Ákos főhadnagy

2. század. Mint az 1. század.

Parancsnok: Halmossy Simon hadnagy

3. század. Ellátó (nem hajózó) és műszaki kik. század.

Parancsnok: Léway József főhadnagy.

A századoknál 100-100 fő növendék tanult, a bevált oktatókon kívül azonban szükség volt repülőgépvezetőkre, műszakiakra és főképpen repülőgépekre. Egyelőre azonban minden úgy ment, mint a kezdeti időkben Fehérvárott: repülés nélkül. Az első gépeket 1942 márciusára ígérték.

Ejtsünk néhány mondatot magáról a nyíregyházi repülőtérről. A történet még 1922-re nyúlik vissza, amikor a repülést szerető város vezetői a Magyar Aero Szövetség alapító tagjai lettek. Érdekes adalék, hogy már 1925-ben repülőgép hordta a napilapokat Nyíregyháza futballpályájára, még hozzá leszállás nélkül, 2-3 méterről ledobva a csomagokat. Keve-



A nyíregyházi rádiós iskola oktatói

sen tudják, hogy híres óceánrepülőnk: Endresz György 4 hónapon át látta el azt a feladatot.

A mai repülőtér építése 110 000 pengőbe került. A munkákat 1927 novemberében kezdték meg. Az első 1210 m²-es hangár 1928-ban, a második 1929-ben készült el. Ugyanabban az évben leszállt az első postagép, majd 1930. március 14-én megtörtént a repülőtér és létesítményeinek teljes átadása. Ezt követően 1931. június 15-én megindult a rendszeres légi járat Budapest és Nyíregyháza között. Csupán az érdekesség kedvéért közlöm, hogy a Budapestről 08.50-kor indult gép 10.40-kor érkezett menetrend szerint Nyíregyházára. A forgalmat Fokker F. VIII-as, nyolcszemélyes gép bonyolította le és a jegy ára 35 pengőt tett ki, oda-vissza, beleszámítva a városba való szállítást is. Ez a járat csak 50 üzemnapot teljesített, aztán megszűntették.

Ezután 1933-ig csak alkalmi repülések és leszállások tarkították a repülőtér életét, majd 1933-ban a rejtett légierő sportjellegű repüléseket

folytatott a helyi sportegyesület bekapcsolásával. 1935-ben a Repülőgépvezető iskola, a REGVI Nyíregyházára települt, majd 1939-ben megjelentek a vadászok, a 2/1. és 2/2. századok, a Puma és a Mackó. Fiat CR-32-essel repültek. A pilóták között feltűnt két fiatal hadapród őrmester, Halasi Sándor és Murányi Jenő, akik a DRT-t (Dél-olaszországi Repülő Tábor) végezték el.

Amikor 1941-ben a híradó kiképző osztály Nyíregyházára érkezett, a vadászokat áthelyezték. Igen ám, de a híradóosztály gépeket várt, pilótákra volt szükség. Nosza, ott tartották a két jóbarátot. Ezt követően rövidesen megérkeztek a gépek!

1942-ben az osztály ezeken felül 5 db Heinkel He-70-est, 2 db FW-58-ast, 2 db WM-21-est (Sólyom), 2 db Caproni Ca-135-t és végül 2 db Junkers Ju-86-ost kapott.

A pilóták között tiszthelyetteseket is találunk, Kósa Árpád törzsőr-mestert, Szabados és Tátrai őrmestereket. A rádiós szakoktatók Halmossy Simon összmunkájával egy új, igen hasznos tansegédletet készítettek, az úgynevezett navigációs terepasztalt. Ennek segítségével számos, repülés közben előforduló rádiónavigációs esetet, problémát már a földön is lehetett gyakorolni, mert a navigációs terepasztal mintegy átmenetet jelentett a tantermi és a repülőgépen történő „éles kiképzés” között. Mai nyelven szimulátornak is lehetne nevezni az ötletes szerkezetet. Lényege a következőképpen írható le: Görgőkre szerelt asztal, felragasztott térképpel, amelyen mozgatható modellek álltak. Az egyik modell repülőgépet formázott, rádió önbemérő kis keretantennával, szögbeosztással. A berendezéshez két, ugyancsak mozgatható földi iránymérő modell tartozott, természetesen 360 fokos szögtárcsával ellátva. A két modell fonállal összeköthető volt a repülőgép modellel. Magát a terepasztalt ellátták folyadékos iránytűvel az asztal tájolásához. Természetesen fejhallgatók, Morse billentyűk, csődugók tartoztak a terepasztalhoz. A berendezés segítségével egyszerű feladatokat (QDM, QTE, QTF meghatározások), valamint bonyolultabb problémákat is (eltévedt repülőgép helyzetmeghatározása, a szél támadási szögének figyelembe vétele stb.) lehetett rekonstruálni.

A gyakorlati kiképzés típusonként történt, általában háromszögrepülések segítségével. Az egyik Ju-86-ost úgynevezett termes géppé alakították át a Repülő Kísérleti Intézetben (RKI), oly módon, hogy kiserelték a bombatárat, majd belül, a gép törzsében az akkor rendszeresített

összes rádiótípust felszerelték. Továbbá iránymérő- és vevőberendezést, továbbá „BAKE” vakleszálló berendezést is. A másik 86-os is termes gép lett, sőt mindkét gépet ellátták az akkori legmodernebb robotpilótával is, amely azonban csak iránytartásra volt képes.

Láthatjuk, hogy az akkori technikának megfelelt az iskola oktatási módszere.

1942 végén Győrffy őrnagyot Budapestre helyezték, utódja Ádám Imre százados lett.

A tantermi gépek rádiói között fellelhetők voltak a legújabb FuG típusú német készülékek. Ezek gyakorlati alkalmazására Halmossy Simon vezetésével, Kőrösi György és még egy oktató tanulmányútra mentek Haliéba, az ottani rep. híradó kiképző iskolára. Sőt, a Messerschmitt gyár telepén gyakorlatban is megismerkedtek a Me-210, és Me-109-es típusú gépek rádióinak szerelésével, használatával. Kőrösi György megállapította, hogy a hazai szűkös keretek között dolgozó iskola korántsem maradt el a sokkal gazdagabban felszerelt hallei iskola színvonalától, sőt lényegesen szélesebb körű ismeretanyagot adott a növendékeknek. A németeknek módjukban állt a specializálás egyes típusokra, míg a kiképzett magyar hajózártávírárszok minden rendszeresített gépen tudtak dolgozni. Az iskoláról kikerült növendékek harci alakulatoknál történő gyakorlati munkája is ezt igazolta. A magyar távírárszok hibaelhárításból is vizsgát tettek.

A jól képzett oktatók, a kiváló repülőgépvezetők, a jó parancsnokok biztosítékai voltak a megbízható hajózártávírársz kiképzésnek.

Mindezt nem adták ingyen. Néhány sérüléssel baleset és egy repülőhalál jelezte, hogy békében is veszélyes üzem a repülés. A legsúlyosabb baleset a B 541-es lajstromjelű Capronival történt 1942. június 17-én. A jelzett gépen motorcserét hajtottak végre, a berepülést Góthay Ákos, a századparancsnok hajtotta végre. Csak kisebb állításokra volt szükség. Az ezt követő jutalomrepülésen történt a baj. Az átépítésen dolgozók kérték - mivel még soha nem repültek -, hogy Góthay vigye el őket egy kis repülésre. Kilenc szerelő, Tátrai őrmester másodpilóta és Góthay Ákos képezte a gép személyzetét. A repülőtértől nem távolodtak el. A gép kifogástalanul működött, több mint 450 km/óra sebességet ért el. Némi repülés után, csökkentett gázzal süllyedni kezdtek a leszállóhely irányában. A gépben ekkor erős benzinszagot éreztek. Góthay irányra állt, de rögtön utána a bal motor leállt és kigyulladt. Az egyik benzinve-

zeték eltört és a kifolyó benzint a kipufogógáz meggyújtotta. A pilóta-fülkében ekkor kisebb robbanás következett be, a tűz a szárnytőből kezdett befújni a törzsbe. Góthay rövid másodpercekre eszméletét veszítette. Mire magához tért, a gép gyorsulva, elég meredek szögben közeledett a föld felé.

A repülőtér alig pár száz méterre volt, amikor a futóművet kieresztették és kb. 150 km/óra sebességgel már a repülőtér területén földet értek, de a garázsok irányába rohantak és így sokkal nagyobb baleset veszélye fenyegetett. Ekkor a jobb motor és a fékek segítségével sikerült egy nagy ívű félkörön a gépet megfogni és a leszállással ellentétes irányban megállítani. A lángoló gépben akkor már csak Góthay tartózkodott, a többiek a földet érés után sorra kiugrottak. Elsőnek Tichy tizedes ugrott ki, aki olyan szerencsétlenül esett, hogy azonnal meghalt. A többiek törésekkel és zúzódasokkal úszták meg. A parancsnok úgy ugrott ki a mentőablakon, hogy az overallja már többen helyen égett. Komoly égési sérülést azonban - szerencsére - csak a kezein szenvedett. A másodpilóta, Tátrai őrmester a jobb szárnyra ugrott, majd onnan bukfencezett a földre, súlyos agyrázkódást szenvedett.

Szomorú sors várt a 2. század termes oktató Ju-86-osára is 1942 júliusában. Kiváló repülőidőben startoltak szokásos „tantermi” repülésre. Kósa Árpád törzsőrmester vezette a gépet, Kőrösi Gyurka pedig, mint rangidős oktató a kiképzést irányította. A felszállás után fél órával váratlan dolog történt a jobb motorral. A motorburkolat megmozdult (NACA gyűrű) és rácsúszott a légcsavarra, majd a nagy fordulatszámú légcsavarszárnyak rettentő zaj mellett kaszabolni kezdték a fémgyűrűt. Kósa azonnal kikapcsolta a jobb motort, Kőrösi pedig rádión az „XXX” jelet adta le, amely azt jelentette, hogy: kényszerleszállást hajtok végre, de közvetlen segítségre nincs szükségem.

Az volt a pilóta elhatározása, hogy a közeli nagyváradi repülőteret éri majd el egy motorral repülve. Igen ám, de mivel az álló motor légcsavarját nem lehetett „vitorla” állásba helyezni, valamint a sérült motor erősen füstölni kezdett, az azonnali kényszerleszállást kellett választani.

Most már Kőrösi az SOS jelet és földrajzi helyzetüket adta le rádión. Erősen veszítve a magasságot, egy nagy kiterjedésű kukoricás közepén értek földet nagy robajjal és persze behúzott futóművel. A földet érés pillanatában a roncsolódó motor benzinfolyás következtében kigyulladt,

de az azonnal kiugráló személyzet, valamint a növendékek közül senki sem sérült meg. Sajnos a pótolhatatlan termes gép elégett.

Persze vidámabb és szerencsésebb eseteik is voltak. Tátrai őrmester Heinkel He-70-essel Nagyvárad közelében hajtott végre kényszerleszállást. Nem tudta, hogy pontosan hol van, ugyanis a magyar-román határ nagyon közel húzódott. A román fél pedig az eltévedt gépek személyzetét kémekként kezelte és jó pár év börtönt szóztak rájuk. Felkészült a gép felgyújtására, amikor egy terményt szállító lovaskocsi hajtott arra. A kérdésre, hogy vajon hol vannak, a kocsis románul válaszolt. Így aztán teljes volt az ijedtség. A gépet már majdnem felgyújtotta, amikor megérkezett a nagyváradi repülőtérre egy gépkocsi, mivel a közeli repülőtérrel látták az esetet.

Murányi Jenővel is történt egy különleges eset. Hadgyakorlaton vettek részt, a gyakorlat tárgya az együttműködés gyakorlása volt földi alakulatokkal. Murányi Jenő pilótaülése mellett egy földi fegyvernembeli vezérkari tiszt utasításokat akart adni az országúton vonuló lovas- és lovastüzér alakulatoknak. Mivel nem volt olyan rádió, amellyel közvetlenül lehetett volna kapcsolatot teremteni a földi alakulattal, ezért jó előre nagy teljesítményű hangszórókat szereltek a 70-es szárnyai alá, hogy majd „mennyei hangként” adhassák ki a parancsokat. 10-20 méter magasságban kellett - a parancs szerint - repülni. A lovakat igencsak nehezen tartották féken a lovasok és a kocsivezetők a motorzaj hatása miatt. De amikor óriási hangerővel elkezdtek a parancsok repkedni a levegőből, a rend végképp felborult. A megvadult lovak lefutottak az útról, kitört a teljes káosz. Az utasításokat kiadó tiszt látva az eseményeket, gómbán ráordított Jenőre: Hátra arc!

Jenőben egy pillanat alatt felment a pumpa, a legvadabb fordulóba vágta a gépet, de úgy, hogy a vezérkari tisztet a gép aljáról kellett föl-szedni. Hja, ha egyszer azt vezénylik, hogy: Hátra arc! akkor hátra arc!

Egyszóval az együttműködés területén voltak még hibák.

Halasi Sándor zászlós és elválaszthatatlan jó barátja, Murányi Jenő egy ízben súlyos repülési szabálytalanságra adta a fejét. Berepülés címmén az egyik Caproni bombázóval váratlanul megjelentek Csanádpalota nagyközség felett. Murányi ült a vezetőülésben és a hatalmas géppel alacsonyan fordult a falu felett. Közben Halasi Sanyi szerelmes levelet gyömöszölt a géphez rendszeresített ledobóhüvelybe. A levelet a vendéglős szépséges leányának írta, akit Pusztá Gittának hívtak. A ledobás

sikerült. Csakhogy! Volt a faluban egy jegyzőgyakornok aki - ki tudja miért - nem vette jó néven az esetet és a gép lajstromjelét megjegyezte, majd kedves levélkét küldött a légierők parancsnokságára. Nem telt bele két hét, jött ám a géptávirat Pestről: „...Halasi Sándor és Murányi Jenő zászlósokat, mert engedély nélkül levelet kézbesítettek Pusztai Titka úrnénak, 1-1 hónap szobafogsággal büntetem.”

A repülők mindig vidám fickók voltak, de ha kellett, megtették a magukét. Sokan haltak a rádióslövészek közül hősi halált, de számos légi győzelmet arattak, mind a keleti hadszíntéren, mind a magyarországi harcok idején.

A Híradó Kiképző Osztály 1944 őszén, a szovjet csapatok betörése után elhagyta az öreg repülőterüket. Tapolca, Nagycenk voltak a későbbi állomásaik, de a kiképzés már nem folytatódott.

Akik élnek még az oktatók közül, így Kőrösi György, szeretettel gondolnak nyíregyházi éveikre és egykori növendékeikre.

CSÉEREK ÉS A KÖR ÁSZ

Fiat CR-32 és 42. az 1/3. vadászszázadnál

Nem tévedés a cím! 1936 és 1940 között a Fiat CR-32-es és 42-es vadászgépek képezték a magyar vadászalakulatok rendszeresített gépállományát. A repülésért rajongó magyar fiatalok - sokan voltak -, ha megláttak csak egyet is ezekből a pompásan repülő ragadozókból, akkor egyszerre tört ki torkukból a diadalmas üdvözlés:

- Csééerek! Csééerek!

Még meg sem kezdődött a nyílt légierő szervezése hazánkban, amikor 1936-ban a torinói Fiat gyárból 78 darab Fiat CR-32 típusú kétfedelű, merev futójú, akkor különösen gyorsnak tűnő vadászgép érkezett Magyarországra. A gyárilag ezüstös színben csillogó gépek különleges tulajdonságokkal rendelkeztek. A hagyományos repülőbenzin helyett benzin-benzol keveréket igényeltek, amelyet „Turul” keveréknek neveztek. A motorpróbánál jól érezhető különös „illat” a Fiat A-30 Rabis motorok kenésére használt ricinusolajtól eredt. De a legérdekesebb mégiscsak a légsavarkörön keresztül tüzelő két 8 mm-es géppuskája volt, ugyanis ezek nem olasz, hanem magyar gyárból kerültek ki. Gebauer Ferenc magyar fegyverkonstruktor sikeres fejlesztése alapján a CR-32-esbe nem a gyári géppuskákat, hanem a 26/31 mintájú, a világon egyedül álló, úgynevezett motorgéppuskát építették be. A töltést, elsütést és ürítést maga a motor végezte, illetve vezérelte, kényszer-meghajtás révén. A tűzgyorsaság - a motor fordulatszámának függvényében - elérte a 2000 lövés/perc értéket! A 650 lóerős motor a mindössze kb. másfél tonnás gépet maximum 330-350 km/óra sebességre gyorsította.

Történetünk az 1936-os évben kezdődik. Az akkor még rejtett magyar légierő szervezése szerint a vadászalakulatok egyetlen ezreden belül két osztályra és egyenként 3-3 vadászszázadra tagozódtak. Ugyanezen év október 1-jével alakult meg az ezred II. osztálya és azon belül az 1/6. vadászszázad Ivácskovics Elek főhadnagy parancsnoksága alatt.



A Kőr Ász század Fiat CR-32-es vadászgépei

Joggal merül fel az olvasóban a kérdés: Miért éppen az 1/6. századról, tehát az ezred hatodik századáról beszélek? Nos, nem egészen három évvel később, 1938-39-ben a magyar légierőt már nyíltan szervezték, két vadászrezred alakult és a korábbi 1/6. számú vadászszázadból már történetünk címadója, az 1/3. század lett.

Ennek előrebocsátása után térjünk vissza - egyelőre - 1936-ra, az akkor frissen megalakult 1/6. vadászszázadhoz. A rejtett légierőben a század a repülő időjelző alcsoport nevet kapta. A történeti hűség kedvéért felsorolom az alakuló század első pilótáinak névsorát: Csathó Gyula főhadnagy elsőtiszt, Kemény István és Surányi Elemér főhadnagyok, Chirke Jenő, Kövér Zoltán és Fuszek Henrik hadnagyok, valamint Gunya Sándor zászlós. Altiszti pilóták: Bene Károly és Lakatos Béla őrmesterek, Soós József, Végh Aladár és vitéz Dósa István szakaszvezetők. A század egyelőre Székesfehérvárra települt.

Az 1937-es év nagy változásokat hozott a század életében. Megkezdődött a CR-32-es gépre való átképzés az osztály egyetlen kétkormányos CR-30-as gépén. Még mindig Székesfehérvárott, de már mindenki tudta, hogy a készülő kecskeméti új repülőtér füvesítése befejezés előtt áll, és még 1937-ben várható a század áttelepülése.

Igen ám, de a székesfehérvári repülőtéren, amely viszonylag kicsi volt, a parancsnokok nem akarták megkockáztatni a pilóták első egyedüli repülését, a közben megérkező együléses CR-32-esekkel. Így hát az egyes századok pilótáit Capronival kellett a lényegesen hosszabb leszállópályával rendelkező szombathelyi „A” repülőtérre átszállítani. Az átképzést Batáry Pál százados vezette. A visszamaradók gyakorlatban tartás céljából az Abody-Anderlik Előd és Varga László mérnökök által tervezett Avis típusú gépekkel repültek.

Sajnos Gunya Sándor zászlós április 26-án, gyakorló repülés közben hátdugóhúzóba esett, kivenni nem tudta gépét és repülőhalált halt.

1937. május végén a század anyaga útba indult Kecskemétre. Minden új volt és az akkori viszonyokhoz képest modern. De a fű még nem volt az igazi. A légi eszközök is megérkeztek. A leszálló gépek hatalmas port vertek.

A gépállomány hamarosan elérte a hadi létszámot. Sok probléma volt a kint lakó tisztekkel és altisztekkel a lakások miatt. Kecskemét akkor még álmos mezőváros volt, korántsem hasonlítható a mai, nyüzsgő életű városhoz. Hol volt akkor még a mai betonpálya? Persze az igényes repülők, pilóták mind fürdőszobás lakást kerestek.

Megkezdődött a komoly kiképzés az új gépekkel, megindult a versengés, főleg a negyedik és a mi hatodik századunk között. Ivácskovics főhadnagyot, a század parancsnokát igen szerették alárendeltjei. Annyit repült a század, amennyit csak lehetett. Ivácskovics ötlete volt: Fogadják meg a pilóták, hogy a jobb eredmények elérése céljából egy időre, becsületszóra szesztilalmat fogadnak. Csathó Gyula nem volt hajlandó az ívet aláírni, mondván, hogy gyerekkora óta nem ivott tiszta vizet.

Fokozta a pilóták gyönyörűségét, hogy FW-56-os Stössereket kaptak, ezt a csodás műrepülő gépet.

Fiat CR-32-esekkel ötös kötelékben műrepültek. Egy alkalommal két gép összeütközött és Dósa István szakaszvezető már nem tudott kiugrani, repülő halált halt. Mélyen megrendült mindenki, egyik legkedvesebb bajtársukat veszítették el. 1937. október elején vonult be a századhoz a magyar repülés egyik legnagyobb szerűbb műrepülő és vadászpilótája, Pettendy János zászlós, a „Hanzi”.

1938 elején még teljesen békés volt az élet. Kecskemét lassan, de biztosan átalakult repülőhelyőrséggé. A századhoz került Nemes Endre és



Fiat CR-42-es vadászgép

Gáspárdy Zoltán hadnagy, másokat elhelyeztek. Megtörtént az Anschluss, Ausztriát Németországhoz csatolták.

A háború előrevetette árnyékát. A század gépeit a gyári ezüstös színről tereptarkára festették, erre az alapra került rá az ék alakú felségjel.

Ekkor került a századhoz Tomor László főhadnagy, akinek a neve a későbbiekben mintegy fémjelezni fogja az alegységet. Itt jegyzem meg, hogy még 1937-ben döntötték el a pilóták, hogy mi is legyen a század jelvénye. Több javaslat lévén, sorsot húztak, s a szerencse a „Kőr Ász” kártyalapot javaslóknak kedvezett. Így lettek ők a Kőr Ász század, vagy a későbbiekben röviden csak Tomor-század.

1938 századparancsnoki változást is jelentett a Kőr Ász életében. Kedvelt, jó humorú, jól repülő és főleg sokat repültető parancsnokukat: Ivácskovics főhadnagyot, Mititzky László főhadnagy váltotta fel.

A nyár végén a század már komoly harci feladatokra készült. Cseh gépek többszörös határsértést követtek el, de a riasztott CR-32-esek már nem találkoztak velük.

Egy ócsai kihelyezés után híre kelt a rövidesen bekövetkező át-szervezésnek. Egy vadászezred helyett kettő fog megalakulni. A század



Etetik a Fiat-CR-42-es vadászgép 12,7 mm-es nehézgéppuskáit

pilótái előtt nyílt titok volt, hogy Mátyásföld lesz az új állomáshelyük és fő feladatukat Budapest légvédelme fogja képezni. A Felvidék egy részének visszacsatolása légi tevékenység nélkül zárult, de mindenki érezte, nincs vége még semminek.

Így következett el az 1939-es esztendő. Az új szervezés majd csak október elsejével lépett életbe, de már Mátyásföldön voltak és azt is tudták, hogy új hadrendi számozásuk 1/3. vadászszázadra változik.

Közben Kárpátaljára bevonultak a magyar csapatok. 1939. március 24-én Szobránc légterében a magyar királyi légierő végrehajtotta az első világháború utáni idő első légi harcát. Az Ungvárra kihelyezett 1/1. „Ijász” vadászszázad Csekme Béla főhadnagy parancsnoksága alatt légi harcot vívott a szlovák légierőnek a magyar földi alakulatok ellen bevetett Letov S-328 típusú könnyűbombázóival és Avia B-534 típusú vadászgépeivel. Kétszeri bevetésen a magyar vadászok 9 légi győzelmet arattak, míg a harci vágytól izzó Kőr Ász pilóták készségi feladatot láttak el Budapest védelmében.

Ismét sok volt a gyakorlóbevetés, de veszteség is akadt: Gáspárdy hdgy. műrepülés közben dugóhúzóba esett, nem tudta kivenni gépét és repülőhalált halt.

Ebben az évben nagy volt a személyi mozgás a századnál. Chirke Jenőt elhelyezték Kassára az Akadémiára, viszont bevonult Várnagy György hadnagy. Nagy eseményt jelentett a század átképzése a Fiat CR-42-es gépre. Ezt a típust nem sokkal a háború előtt hozták ki az olaszok, az utolsó nevezetes biplánok közé tartozott, mint az angolok Gloster Gladiátorja, vagy a németek Heinkel He-51-e. A maga nemében csodálatos volt ez a gép!

Remek motorja 840 lóerővel több, mint 400 km/óra sebesség elérését tette lehetővé. Ne mosolyogjunk, a 32-es után csúcs volt ez a gép a magyar vadászok számára. Nagyszerűen megfelelt a kötelékműrepülésnek is, az egyenletesen és simán működő motort nagyon finoman lehetett a gázkarral szabályozni. Minden pilóta nagyon szerette, megbocsátották két 12,7-es Breda-Safat géppuskáját, amelyek túl sokszor akadtak el. A szép és jóindulatú gép feledtette a rádió adó-vevő hiányát is - egyelőre. A sok kedvező tulajdonság mellett azonban már gyártásakor korszerűtlennek bizonyult. Az 1/3. század ennek ellenére boldog volt, amikor 16 vadonatúj gépét megkapta. Nem volt véletlen, hogy a hat vadászszázad közül éppen a Kőr Ász kapott először negyven-



Fiat CR-42-es előtt balról Palkó százados, Zajtay hadnagy és Tar Mihály törzsőrmester

ketteseket. Nem bizony, mert ők tudtak legszebben kötelékben repülni és kötelékben műrepülni. A vadászipülőnek kenyere a műrepülés, nem is beszélve a kötelék-műrepülésről. A mai napig nem eldöntött kérdés, hogy melyik század volt ebben a legjobb. Két század vitte a prímét, a 2/3. - Szobránczy Aladár százada -, amely Szobránczy dán dogjáról a „Ricsi” századjelvényt viselte, avagy az 1/3. - Tomor László szds. vezette Kőr Ász - század. Kilences kötelékben műrepültek és kápráztatták el a repülőnapok közönségét. Már a 32-essel is csinálták ezt, de később a nagyobb erejű 42-essel vitték tükélyre a kötelékműrepülést. Befejező figurájuk volt a kilengépes óriáskör, amikor egymástól egyenlő távolságra egy óriási loopingban (bukfenc) földközeli jöttek le.

Tomor László fhdy, megkapta végleges századparancsnoki kinevezését. Osztályparancsnoka vitéz belényesi Heppes Miklós százados, ezredparancsnoka vitéz Eperjesy József őrnagy lett.

Sajnos abban az évben már a második halálos katasztrófa történt. Simon Béla szakaszvezető vezetett orsóból dugóhúzóba esett, s mivel

alacsonyan volt, már nem tudta a gépét kivenni, így földbe csapódott. Simon Béla szakaszvezetőt a század nagyon szerette, sokáig gyászolta.

Bejczy József és Zajtai Károly hadnagyokat a századhoz helyezték, ugyanakkor nagy szomorúsággal kellett búcsút venni Nagy Kornéltól, a tapasztalt századtárstól, akinek egy alakuló új vadászszázadot kellett erősítenie. Egyelőre Nagy Kornél a századnál repült tovább, amíg a szervezés megvalósult.

Ősszel megalakult a m. kir. Horthy Miklós Repülő Akadémia és az avatási ünnepély fénypontja a kb. 160 gépből álló légi díszelgés volt a kassai repülőtér felett. Ilyen nagyságú légi felvonulás eddig nem volt Magyarországon. Utána is csak akkor, amikor már 1944-ben az amerikai négymotorosok jártak hozzánk, ha nem is díszelni. Általános vélemény szerint a Kőr Ász század repülte a legszebb köteléket.

Kezdődtek a légi párharc-gyakorlatok. Egyik feladatnál az egyik pilóta CR-32-esben, a másik 42-esben küzdött. Egy alkalommal Nagy Kornél zászlós volt a 32-esben, Pettendy zászlós pedig a 42-esben. Olyan „véres” komolysággal harcoltak egymással, hogy a két nagy képességű pilóta gépe összeütközött. A 32-es kormányozhatatlanná vált, Nagy Kornélnak ugrani kellett a Salvator háternyővel. A kis felületű ernyő kinyílt és Kornél szerencsésen földet ért. Pettendy Hanzi gépe is súlyosan megsérült, de kormányozható maradt, így a pilóta - bizonyítva nagy repülő tudását - hősie önfeláldozással vállalta a veszélyt és sikeresen lehozta a mátyásföldi repülőtérre a negyvenkettőt.

Az eseménydús év zárásaként a volt osztrák államtól átvett CR-32-eseket hozták haza Aspernből. Tomor László meg is jegyezte, hogy a pilóták összes zsebe öngyújtóktól és tűzkövektől duzzadt. Hiába, a bordás bécsi patentgyújtónak akkoriban nagy keletje volt a repülők között. Ette a benzint, de hát az volt bőven, bedobtuk egy vödör benzinbe az egész gyújtót, egy perc múlva megszívta magát és működött napokig.

Hazánkban még viszonylagos béke uralkodott, amikor az 1940-es év megkezdődött. Mindenki tudta, érezte már az év elején, hogy ebben az évben történni kell valaminek Erdélyben is. Ennek jegyében fokozták harckészségüket a magyar harci századok, így az 1/3. Kőr Ász is.

A század tartalékos pilótái is bevonultak, így a közkedvelt Majoros János tartalékos főhadnagy és herceg Odeschalchi Miklós tartalékos karpaszományos őrmester. Az utóbbi ismert személyiségnek számított.

A polgári életben autós kalandjairól jól ismerték. A századnál őt is szerették, itt nem lehetett nagyfiúnak lenni, csak ha valaki bizonyított. Bár lényegesen idősebb volt a század ifjú tagjainál, szerette a repülést, jó érzéke volt hozzá, csak éppen a minimális elméleti ismereteket sem lehetett a fejébe verni. A hosszú, kemény tél folyamán - repülés helyett - sok volt a tantermi foglalkozás, navigáció, katonai földrajz, amelyen Mikike, vagy Nicky kitűnő „puskái” segítségével is csak nullás dolgozatokkal jeleskedett. A jövő előrevetítette árnyékát. Négy évvel később éppen navigációs tévedés miatt került Me-210-essel fogságba, majd a halálba.

1939-40 tele kemény volt és sokáig tartott, a repülések csak húsvét után kezdődtek újra. Az együttműködést gyakorolták a pápai bombázókkal.

Április elején századkötelékben díszrepülést hajtottak végre a repülőhalált halt Arany Mihály főhadnagy, távolfelderítő pilóta temetésén. A díszelgést a légierők parancsnoka, vitéz Hány László ezredes is végignézte, megjegyezte, hogy századkötelék szebb már nem is lehet.

Lőgyakorlat Bugacon. Ehhez Kecskemétre kellett települni és a város élvezhette a későbbi óriáskör elődjét, az ötgépes zárt kötelékbukfencet.

Április végén volt vitéz Horthy István tartalékos repülő-főhadnagy esküvője. A század engedélyt kapott arra, hogy a repülőgéppel nászútra induló párt egy raj elkísérhesse a Balatonig. A Tomor, Zajtay, Beczy hármas teljesítette ezt a könnyűnek látszó feladatot, de visszafelé jövet Tomor gépének motorja leállt, és a közeli budaörsi repülőtéren hajtott végre kényszerleszállást, erős hátszélben.

A gép kifutott a repülőtérről és átvágódott. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy a pilóta nem sérült meg, a jó öreg kétfedelű sok pilótát megmentett az átvágódásnál.

Alig egy nappal később Mátyásföldön bemutató repülés közben Petendy Hanzi gyönyörű alacsony műrepülést hajtott végre egy FW-56 Stösserrel, de az őt követő Bánfalvy Ferenc vezérkari százados Bücker Jungmann-nal alacsony orsózás során elkapta a földet és repülőhalált halt.

Közben befejeződött a Délolasz Repülő Tanfolyam. A végzett pilóták közül négy őrmestert [Szénásy Ferencet (Muksó), Baranyai Károlyt (Malac), Szőnyi Mártont (Lapaj) és Ölveczky Ferencet], és hét őrvezető pilótát (Göcsei Lajost, Zsámboki Dezsőt, Várkonyi Andrást,

Szabó Ferencet, Kismarosi Andrást, Finta Lajost és Abonyi Lajost) ide helyezték.

Az új fiatal pilóták közül kitűnt a négy őrmester, az órvezetők közül pedig Göcsei, Zsámboki és Kismarosi. A versengő négy őrmester közül általában Szőnyi (Lapaj) bizonyult legjobbnak, ezt a kiváló lőeredményeivel érte el. Rövidesen az egész század legjobb légi lövései közé küzdötte fel magát, sőt egy későbbi, századon belüli versenyen első helyet szerzett földi céltáblára való lövésben.

Készültség készültséget követett, a század telve volt várakozással. A nóta is azt mondta: a pilóta dicsősége a légi győzelem. Erre vágyott mindenki, de senki nem sértette meg akkor a határt. Odeschalchi Mikiről mindenki tudta, hogy élete nagy vágya a légi győzelem, nem kellett sok a zsványoknak, amikor Miki egyszer a városban volt, kihasználták az alkalmat és egy Bücker Jungmann magyar felségjelét átfestették orosz felségjelre. Mikor Miki megjött, beadták neki, hogy távollétében a raját riasztották és sikerült a raj másik két tagjának az orosz gépet lekényszeríteni. Miki napokig búskomor lett.

1940. május 20-án a légierők parancsnoksága elrendelte a század hadiállományra történő kiegészítését. Humoros repülőesemény történt Finta Órvezetővel, a század legfiatalabb és legkisebb termetű pilótájával. Motorhiba miatt kényszerleszállást hajtott végre, de a rossz talajon átvágódott a CR-32-essel. Mire a földeken dolgozó emberek odafutottak, ő már sértetlenül kimászott az ülésből és a gép mellett álldogált. Hiába mondogatta, hogy ő a pilóta, nem hitték el neki, mindenáron meg akarták keresni a jól összetört gépben az igazi pilótát.

A század tökéletesen összekovácsolódott, a bajtársi szellem és a barátság elmélyült közöttük. Egységesen és harca készen várták Erdély visszatérését.

De Erdély harc nélkül tért vissza, csak a szigorú készültség jelezte, hogy azért mindenre felkészültek. Kolozsvárott a század gyönyörű díszelgő repülést hajtott végre. Később beköszöntött az ősz, a készültség megszűnt.

Zajtai és Bejczy hadnagyokat sajnos elhelyezték a századtól, viszont idekerült Kun Miklós hdp. őrmester. A mátyásföldi étkezde ismét hangos lett a fiatal és vidám „kórázásoktól” s ekkor került a falra a felirat: „Evésben nem ismerünk tréfát!” Amikor 1943. augusztus végén bevonultam Mátyásföldre, az étkezdében még ott volt a felirat.

A KŐR ÁSZ HARCBA MEGY!

Az 1/3. vadászs század

Az 1/3. vadászs század történetének korábbi lapjai arról tanúskodtak, hogy miként kovácsolódott össze egy repülőalakulat teljes személyi állománya. Miként alakult ki röpké pár év alatt az együvé tartozás érzése, a vidám, harcra kész bajtársi közösség.

Szolgálni - milyen különös szó. Többértelmű. A szolga is szolgál, a katona is azt teszi, de a katona a haza szolgája, hazáját és a népét szolgálja. Ezt nagyon komolyan gondolták 1941 kora tavaszán az 1/3. század fiatal pilótái. Ne kárhoztassuk őket, hogy vágytak a harcra, hiszen fiatalságukat a haza védelmére való felkészülés jellemezte. De nemcsak az. Az első világháború utáni magyar ifjúság szent feladatának tekintette az igazságtalan trianoni béke által elszakított területek visszaszerzését. Apáiktól örökölt génjeik hordozták ezt magukban.

Azon se csodálkozzunk, ha a század pilótái háborúra és győzelemre készültek. 1941 tavaszán a német gőzhenger Jugoszlávia irányába lendült. Az a körülmény, hogy gróf Teleki Pál miniszterelnök golyót röpített a fejébe, mert adott szavát nem akarta megszegni, csak utólag gondolkoztatok el mindenkit. Április 4-én elrendelték a Légierők mozgósítását. A vadászerek zöme elhagyta állomáshelyét és a déli határ közelébe települt. A várva várt légi harcokra azonban alig került sor. Bácska egy részének visszatérése elfedte alakulataink korszerűtlen voltát, harceszközeink elavultságát. Konkrétan, a kiöregedett Fiat CR-32-esekről kiderült, hogy végképp nem érik el a hadialkalmazás minimumát sem.

A Szovjetunió elleni német hadműveletek előrevetítették árnyékukat.

Nem beszéltünk róla, de biztos vagyok benne, hogy ép ésszel egyikünk se vágyott a Szovjetunió ellen vívandó háborúra. Mégis, amikor 1941. június 22-én támadásba lendültek a német, román és finn hadosztagok, harci láz fogta el a magyar alakulatok pilótáit. Az 1919-es kommun emlékei, a hatásos propaganda, harc a vörös rém, a bolsevizmus ellen, megtették hatásukat.

1941. június 27-én, a kassai bombázás után (melynek részletei a mai napig kiderítetlenek) életbe lépett a hadiállapot a Szovjetunió ellen.

A háború kitörése csak annyiban változtatta meg a szokásos mindennapi életet, hogy felállítottak egy, az első világháborúból megmaradt Schwartzlose géppuskát, légvédelmi toldattal ellátva.

De hol voltak harci századaink? Az 1/3. század városvédelmi készséget adott Mátyásföldön. A szolnoki 1/1. és 1/2. vadászszázadok Felsőábrányba települtek, de még öreg CR-32-esekkel és azzal az ígérettel, hogy rövidesen Reggiane Re-2000-eseket kapnak. A kolozsvári vadászosztály Batáry Lajos őrnagy parancsnoksága alatt Bustyaházára repült. Az osztály 2/3. és 2/4. századai már Fiat CR-42-esekkel készültek a háborúra.

A 2/3-as (Ricsi) század vitéz Szobránczy Aladár százados, a 2/4-es (Repülő tör) század pedig Gulden György százados parancsnoksága alatt, június utolsó hetében repülte első bevetését. A Debrecenből felszálló bombázókat kísérték. Július 1-8. között több bevetést hajtottak végre légi harc nélkül. Július 8-án az egész osztályt riadóztatták, de a rossz időjárás miatt a Kárpátokon nem tudtak átrepülni, így visszatértek. Leszállás után - mivel a bevetést az előjáró parancsnokság tovább erőltette - Batáry őrnagy Irányi Pál hadnagy alegységét küldte erőltetett bevetésre, Mikulicsiny légterébe.

Irányi hdgy. rajpk. kísérőivel: Bajcsy Endre és Nébli Antal szakaszvezetőkkel - szűk kötelékben - áttörte a felhőréteget és felhő felett érte el a bevetési térséget. Az addig 6/10-es felhőzet ekkor bezárult. Irányi szűk kötelékben megkísérelte a lehetetlent, rádió nélkül, csupán a variométerre, valamint az elfordulásjelzőre, no meg az iránytűre támaszkodva felhőáttörésbe kezdett. A szerencse - mert attól függött az életük - nem kedvezett. Irányi fákat sodort el és így némileg lefékeződve egy fa tetején akadt el, súlyos fejsérüléssel. Nébli Antal szakaszvezető frontálisan csapódott be a földbe és repülő hősi halált halt. Bajcsy Endre szakaszvezető, a gyakorlott DRT-s pilóta ejtőernyővel kiugrott, de földet éréskor súlyos combtörést szenvedett.

Július 8-án Nagy Kornél hadnagy raja Kolomija térségében hajtott végre bevetést. Nagy Kornél ekkor a Gulden századnál szolgált. Emlékszünk, nemrég még Mátyásföldön vívott gyakorló légi harcot Pettendy „Hanzival”. Kornél mindig fájlalta, hogy elkerült a Tomor századból, bár igazán megszerette új parancsnokát, Gulden századost is.

Amikor a Miklós Béla tábornok vezette gyorshadtest előretört kelet felé, akkor a 2/3-as „Ricsi” század kapta a támogató vadászszázad feladatát. Rövid ideig tartott a frontszolgálatuk, de ez a rövid idő is eseménydúsan telt el. Számos légi harcban vettek részt, amelyekben legalább hét igazolt légi győzelmet arattak. Négy saját gépet vesztek el - emberveszteség nélkül -, sőt Kázár László főhadnagy, miután gépet légvédelmi találat érte, szovjet területen kényszerleszállást hajtott végre, majd 16 napos kalandos vándorlása után épségben ájtott a szovjet vonalakon. Vámos Győző hadnagy heves légi harcot vívott egy szovjet I-16-ossal, amelyet még a spanyol polgárháború idejéből Ratának neveztek. Győző, akit egyébként bajtársai röviden csak Cickálynak becéztek, kihasználta a Fiat gép rendkívüli fordulékonyágát és közvetlen közelből leadott sorozata lángba borította szovjet támadóját. A szűkített fordulóban azonban tempókéséssel vette ki a gépet s a két gép összeütközött. Vámos Győző ejtőernyővel kiugrott és bár sebesülten, de saját területen ért földet. Ezen a napon hat légi győzelmet arattak az ékalakú piros-fehér-zöld felségjellel ellátott kétfedelűek. Mindez 1941. július 12-én történt. Légi győzelmet arattak: vitéz Szobránczy százados, Pottyondy hadnagy, Kertész Árpád őrmester és Soós Péter, valamint Balogh János szakaszvezetők.

A Légierők vezetése, látva a 2/3. és a 2/4. századok meggyengülését, elrendelte leváltásukat és helyettük a Kőr Ász századot irányította a hadművelleti területre.

Tomorék pontosan a fenti napon, július 12-én szálltak le Kolomija repülőterén miután sikeresen átrepülték a Kárpátokat. Másnap már továbbindultak Jezierzany repülőterére, a „Ricsi” század támaszpontjára. Szobránczyék megmaradt gépeikkel visszatértek Mátyásföldre.

A Kőr Ász század tagjaira nem várt könnyű feladat. Azt is tudták, a „Ricsi” század pilótáitól, hogy mennyivel gyorsabb a Rata a CR-42-esnél. Nemcsak gyorsabb, hanem sokkal többen vannak, mondták a hazatérő század tagjai.

Légvédelmi tűzkeresztséjükre már 14-én sor került, amikor első bevetésükre kaptak parancsot. Közelfelderítőket kellett kísérniük, még hozzá közvetlenül. Ez azt jelentette, hogy látótávolságon belül kellett maradniuk, s így a légvédelmi tűzből is részesültek. Tomor László százados könyvében, amely „Harcok az orosz égen” címmel jelent meg 1942-ben, pontosan leírta azt az érzést, amely minden pilótában kialakult légvédel-

mi tűz során. Egy dologban azonban nem értettem vele egyet, ugyanis azt írta, hogy a fényjelző sorozatok kevésbé zavaróak, mint a közepes és nehéz légvédelmi ütegek osztályai, amelyeknek nincs fényjelzésük, a pilóta csak a robbanó gránátok pamacsait veszi észre. Magam részéről pont ellenkezőleg viszonyultam a légvédelmi tűzhöz, ugyanis ha az ember látta a pamacsokat, az olyasféle érzést okozott, mint zivatarban a mennydörgés. Ha eltalált volna, akkor persze nem észleltem volna már semmit. Erre mondják, hogy az ízlések és a pofonok különbözőek.

De térjünk vissza újra a századhoz, melynek tagjai tátott szájjal hallgatták az első bevetésről visszatérők beszámolóit a tűzkeresztségről. Az otthonmaradtak irigyelték azt az „élvezetet”, amelyet a légvédelmi tűz okozott. Szóval nem volt hiány a harci kedvben.

Mindez a szovjet csapatok visszavonulása közben zajlott. A földön pedig folytak az úgynevezett „katlancsáták”. A Tomor századot ez annyiban érintette, hogy a szovjet légi tevékenység ugyan nem talált magára, de a légvédelmi tüzérség már megmutatta oroszláncörmeit. A gyors visszavonulás miatt a század átlagban három-négy napig tanyázott egy repülőtéren, vagy inkább csak repülőtéren kinevezett réten és máris áttelepülést kellett végrehajtaniuk. Július 20-án az 1/3. század megkapta áttelepülési parancsát Bar-ba. Az áttelepülést mindig megelőzte a kijelölt terület szemrevételezése, majd gépkocsin megindult mindaz az anyag, ami azonnal szükséges a megérkező légi eszközök számára. Csak ez után következett a nehezebb anyag rakodása és szállítása. Tomoréknak volt olyan áttelepülésük, amikor egy időpontban az 1/3. század földi és légi része hét különböző helyen volt található.

Bar-ból az első bevetés felderítés és alacsony támadás volt. Ötös raj indult a századparancsnok vezetésével: Seres Berci hadnagy, Kun Miklós zászlós, Göcsei és Zsámboki szakaszvezetők gurultak a startvonalra. Az öt magyar gépnek nemcsak a visszavonuló ellenség utóvédjeit kellett megfigyelnie, hanem az éleiket is. Ez már nehezebb feladat volt.

Alacsony, szürke felhők között húzott keletre az ötös raj. A magyar csapatok éleit hamar megtalálták és nem messze előttük feltűnt az utakon menekülő szovjet oszlopok látványa. A zsúfolt utak csábítottak az alacsony támadásra. Az öt gép oszlopba fejlődött és tengelyiránt csaptak az útra. Először látták a nehézgéppuskák szörnyű hatását a tömött sorokban menetelő oszlopokon. Szétugrált katonák, halottak, sebesültek. De aki élt, az tüzelt minden kézifegyverből. Csak addigra már az utolsó gép

is elhúzott, az igazi veszély a támadó szempontjából, a második rácsapás volt.

Mást is meg kellett tanulniuk ezen a bevetésen, bár elméletileg ezt jól tudták: a 12,7-es mit sem ér harckocsik ellen. Alacsonytámadás során a tankokat a sorozatok nem rendítik meg.

Közben repültek tovább az út mentén, keleti irányba. Tomor meg akarta tudni, hol az eleje a menekülő áradatnak. Ekkor érték el Tulcsin városát. Ez a város nyelte el a menetoszlopokat. Tehát a kitűzött célt érték, megtalálták a visszavonuló erők életét. Az idő javult, a felhőplafon 400 méteren volt s Tomor százados döntött, berepül Tulcsin fölé!

Ekkor tört ki a pokol tüze! Minden kaliberű légvédelmi eszköz egyszerre nyitott tüzet az öt magyar gépre. Még a felhők sem védték meg őket, pont a város fölött felhőtlen volt az ég. Alacsonyra nyomva menekült az öt CR nyugat felé.

Tomor László jól érezte, hogy ekkora légvédelmi tűz mellett szinte lehetetlen, hogy egy találatot se kapjon. Ahogy ez a gondolat végigfutott az agyán, fülsiketítően éles csattanást hallott, majd jobb oldalt láng vilant, a botkormány kivágódott a kezéből, a gép balra dőlt - eltalálták! Ösztönös mozdulattal megragadta a botkormányt és sikerült a gépet egyenesbe hoznia, a kormány tehát épen maradt. Mint utólag kiderült, számos kisebb-nagyobb repesz ütötte át a gépet, a légvédelmi gránát a jobb szárny mögött, a törzs mellett robbant, az egyik merevítő rúd szétszakadt. A szárnyon és a törzsön, de a fejtámaszon is repesz ütötte lyukakat, de a szélvédő is megkapta a magáét.

A motor azonban nem sérült meg, a légcsvár húzott, a négy kísérő, széthúзва ugyan, de ott repült Tomor mögött. Nem volt idő arra, hogy a sokkhatás hosszabb ideig tarthasson, rá kellett állni a haza vezető útra iránytű szerint is, de a kétvágányú vasútvonal iránya szerint is, amely már a cél megközelítésénél is jó szolgálatot tett.

Csak ezután érezte, hogy megsebesült, jobb könyöke és bal térdje véres. A nyakán is nedvességet érzett, jobb füléből pedig szintén folyt a vér. Apró repeszek okozta sérülések, melyek kissé fájtak, de nem voltak komolyak. A jobb szárnyra kinézve azonban azt látta, hogy a szárnynak lengése lett, az ellőtt merevítő miatt. Nagyon megkönnyebbült a leszállás után, amikor pilótái gépeikből kiugrálva parancsnokukhoz rohantak. Mindenki, elsősorban a szerelők vizsgálták és számolták a repeszek nyomait. A fiúk arcán megdöbbenés és öröm tükröződött. Egyébként

már a levegőben is jelezték, hogy vissza a gázt, leng a jobb felső szárny.

A kemény legények sokat kibírnak, így Tomor százados is, aki csak két napig hagyta ki a bevetéseket, a harmadik napon már újra készséget adott. Persze mások is kaptak találatokat az ötös kötelékből, de szerencsére személyi sérülés nem történt. A szerelők megígérték, hogy a parancsnokuk gépét helyrehozzák, nem kell leselejtezni. Sok idő nem maradt azonban azon a napon az események további megtárgyalására, mert megjött a parancs az újabb előretelepülésre, méghozzá a szutyiszki tábori repülőtérré.

Július 25-én Tomor százados terepszemlére ment Seres hadnaggyal Szutyiszkibe. Állítólag a repülőtér alá volt aknázva, de a mieink átkutatták és vállalták a felelősséget, mert a talaja kiváló, a leszállópálya méretei pedig imponálóak voltak. Ezen előnyöket azonban csak rövid ideig élvezhették a mieink, mert július 28-án már újabb áttelepülési parancs érkezett Annpolba. A gépkocsiknak és a vezetőknek nem volt pihenés. Minél mélyebben nyomultak előre a földi csapatok, annál nyomorúságosabbak lettek az áttelepülések. Augusztus 3-án Annpolról is előre kellett települni Bersagyba.

Bersagy repülőtere szomorú emlékeket hagyott a Kőr Ász pilótákban. Innen szállt föl élete utolsó repülésére nemzedékének egyik legkiválóbb sportrepülője - Nagy Kornél és Tasnádi László kortársa - Pettendy János hadnagy, az örökké vidám „Hanzi”, a század egyik mókacsinálója, édesbús repülődalok avatott interpretálója, az igazi bajtárs és jó barát. Augusztus 5-ét írtak, amikor különös bevetési parancs érkezett a századhoz. Az umanyi „katlanba” zárt szovjet csapatok parancsnokságához egy többmotoros szovjet gép érkezett, nyilván azzal a feladattal, hogy a biztos hadifogságtól megmentse a fontosabb beosztású parancsnokokat és politikai tiszteteket.

A Kőr Ász feladatát ennek a gépnek a megsemmisítése képezte. Négy vadászgép indult a Podviszokoje térségébe, ahol az ellenséges gép leszállását jelezték. Tomor százados rajába Seres hadnagy és Göcsei szakszervező, Pettendy rajába Szőnyi és Baranyai zászlósok tartoztak.

A négy gép percek alatt már zúgott is a cél felé. A levegőből nézve pontosan észlelhető volt a katlancsata helyzete, a körülzárás. A tüzek pontosan jelezték az arcvonalat, ahogy egyre jobban és jobban szorult össze a gyűrű.

Tomorék 2000 méteren értek a falu fölé, amely még nem volt tűz alatt, felülről semmi jelét nem észlelték sem a parancsnokságnak, sem a többmotoros repülőgépeknek, mező volt bőven, ahol nagy gép simán leszállhatott. Az időjárás hosszú ideje száraz volt, félig tréfásan mondván, ilyenkor, betakarítás után, egész Ukrajna egy nagy repülőtérnek számított. A falu felett körözött a négy CR-42-es. Néma csend volt, légvédelmet nem észleltek, legalábbis nem lőttek. Nyilván nem akarták elárulni magukat a tüzeléssel. Tomor élesen kémelte a lehetséges parancsnokság helyét. Akadt is egy olyan hely, ahol felfedezett néhány gépkocsit. Alkalmas leszállóhely is akadt, de gép sehol. Csak nagy halom betakarított gabona, keresztetekbe rakva. Lejjebb kellett menni.

Oldalra húzott, hogy a süllyedést ne a falu felett kelljen végrehajtani. Lement egészen 1500 méterig, és innen húzott rá a falu gyanús pontjára. Megbeszélt billegtetéssel jelt adott az alacsony támadásra és azonnal ráborított a célra. A légvédelem tűzorkánja volt a válasz! Tehát jó helyen kereskedtek. Már ezer méterről nyomta a lőbillentyűt, melyet a CR-42-esnél a botkormány felső gyűrűjének elforgatásával lehetett szabaddá tenni. Égtek a szalmatetők, mind a négy gép lőtte a környéket, tüzek mindenütt.

Tomor százados nem fordított rá újra a célra, érezte, hogy az már az erős légvédelem miatt nagy kockázat lenne. Oldalirányba emelkedett, és visszatekintve kereste a többi gépet, de csak Seres zárkózott fel és muto-gatott valamit, amit Tomor nem értett meg. Hiába, nem volt még rádiójuk. Tomor maradt volna, de erős volt a légvédelem és fogyott az üzemanyag is. Különböző irányból kis eltéréssel mégis ketten érkeztek és szálltak le repülőterükre. Akkor derült ki, hogy fekete füsttel égett valami a kévék között. A hárommotoros gép volt az, amelyet véletlenül találtak el, hiszen Tomor, aki elsőnek csapott a célra, nem látta még. Viszont a hátrább repülő Seres hadnagy az égő kévék között már felfedezte a gép nagy testét. Így tehát a parancsot - szerencséivel ugyan - de végrehajtották.

Ennek azonban nem örülhettek felhőtlenül, hiszen két gép nem tért vissza. Göcsei szakaszvezető és Pettendy Hanzi. Rövidesen rádióértesítés jött Annpolból, hogy Göcsei ott szállt le, mert a csűrőkormányát nem tudta használni, a légvédelem ellőtte a huzalokat. Így nem merte a viszonylag kicsi bersagyi repülőtéren megkockáztatni a leszállást.

Tomor az órájára nézett, mindenki az eget figyelte. A percek gyorsan múltak, az üzemanyag már nem tarthatott tovább. Hanzi már nem lehetett a levegőben.

Pettendy minden valószínűség szerint légvédelmi találatot kaphatott. Aztán ki tudja mi történhetett vele.

Ma sem tudja senki. Pettendy Hanzinak nincs sírja, mégis ott vannak haló porai Ukrajna végtelen mezőin. Ott kell lennie, bár nem találták, hiába keresték. Megtalálták a célt képező nagy szállítógép elégett vázát, a katlancsata utáni szörnyű látvány minden alkotó elemét, elégett autókat, csak olyan roncsokat nem, amelyek Hanzi gépére utaltak volna. Napról napra várták a hírt Hanziról, nem akarták tudomásul venni a megváltoztathatatlant. A háború folytatódott, a század tagjai nem sejtették a komor jövőt: Hanzi hiányát érezték csupán, de meg kellett szokniuk azt, amit még nem tudhattak, hogy a háború első hősi halott vadászrepülőjét még több, mint száz fogja követni.

LÉGI GYŐZELMEK ÉS EGY SZOMORÚ HISTÓRIA

Pettendy „Hanzi” 1941. augusztus 5-én történt elvesztése után, nem tört meg a század harci szelleme, csupán tudomásul vették a véres valóságot, a háború kegyetlenségét. Ennek a különlegesen összeforrott századnak a tagjai megfogadták magukban, hogy megfizetnek Hanzióért. Ez volt a dolguk.

Augusztus 11 -ét írtak, amikor az 1/3. század vadászai - két hármass raj - Pervomajszk repülőtérén készséggel várták a Nyikolajev bombázására induló magyar Caproni 135-ösök kötelékének megjelenését. Nem hiába, mert 06.30-kor feltűntek a láthatáron. A két magyar raj villámgyorsan startolt, emelkedett és rendeződött. Nem voltak egyedül, Gyenes százados öt Reggiane 2000-sel jobbról kísérte a bombázók kötelékét. A Reggiane 2000-sek négy nappal előbb érkeztek a Bug menti Sutyiszkai repülőtérre. Ez volt a Reggiane 2000-eseknek az első harci bevetése.

Az első rajt maga Tomor százados vezette, két kísérőjével, Kun Miklós zászlóssal és Göcsei Lajos szakaszvezetővel. Seres Berci vezette a második rajt, amelyben a két, egymással mindig versengő zászlós: Szőnyi Márton és Baranyai „Malac” repültek. Baranyai zászlós becsületes keresztnéve Károly volt, ám soha senki ezt nem használta. Ő volt a Malac.

Több mint három év múlva nem tudta elhagyni földön égő gépét, a tomboló tűz nyomta el utolsó segélykiáltásait.

Háromezer méteren repülték át az arcvonalat, irány délkelet. A bombázók két raja elvált egymástól. Három Capronit így hat CR-42-es kísért. Elérték Nyikolajevet és végignézték a magyar bombázók „munkáját”. Egy bomba telibe találta a hidat és megszakította azt. A bombázók a szakadozott felhőkbe húzva, bevették a hazai irányt. Most kellett vigyázni rájuk igazán! Tomorék feladata kettős volt, nem elveszteni az eltűnő, majd felhőből újra kirepülő bombázókat, valamint előbb észreven-

ni az ellenséget. Hirtelen három Rata támadt a bombázókra. Pillanatok alatt nyomjelzők csíkozták az eget. Göcsei szakaszvezető azonnal rátámadt az első Ratára. Szűk fordulóban, pompásan előretartva felgyújtotta a szovjet gépet, amely egyre vastagodó fekete csóvát húzva, lángolva zuhant a föld felé. Ez volt a Kőr Ász század első légi győzelme!

Kun Mikit meglepte a mellette elhúzó tűzkigyó, belerántott gépébe és ez mentette meg az életét. Közben az őt támadó Rata Seres hadnagy közelébe került, aki jó lőhelyezethez jutva elkésett, a Rata - kihasználva sebességi fölényét - felhőbe húzott. A harmadik Rata Göcsei Lajost támadta, de pontosan belefutott Kun zászlós sorozatába, és lángra lobbant. Légi győzelem!

Szőnyi és Baranyai zászlósokat nem lehetett látni. A légi harc hevében rendkívül gyorsan el lehetett veszteni egymást és ne feledjük, nem volt még rádiójuk. Seres hadnagy két kísérőjét kereste, de addigra Tomor százados össze tudta szedni a raját és utolérte a bombázókat. A legjobbkor, mert éppen egy magányos Rata támadta a magyar bombázók parancsnoki gépét. Tomor éles emelkedő fordulóval került a Rata mögé, és mielőtt az döntő találatot ért volna el a Capronin, már „beült” mögéje. Első sorozatra az I-16 a legrosszabbat választotta, fordulót váltott, és ekkor kapott be egy hosszú sorozatot, majd vörös lángra lobbant. Tehát eddig három győzelmet arattak. Tomor raja oszlopban húzott el a repülőtér fölött és először volt alkalmuk billegtetve jelezni a légi győzelmet. Tomor raja már lebegtetett, amikor Szőnyi és Baranyai zászlósok is megjöhettek, vadul billegtetve.

Tehát öt légi győzelem. Csak a történelmi hűség kedvéért: ekkor a bombázók is lelőttek három szovjet vadászgépet.

Boldogan jelentették a sikert, ugyanakkor szomorúan kellett megtudniuk, hogy a bevetésből Lasztóczy Gyula főhadnagy nem tért vissza.

Göcsei szakaszvezetőt külön is ünnepelték a fiúk, hiszen ő szerezte a század első légi győzelmét. Göcsei Lajos akkor még nem sejthette, hogy 1944. december 5-én ő is veszteséglistára kerül. Az 1. éjjeli vadászszázad, az „Uhu” század kötelékében, éjjeli gyakorló repülés közben. Me-110-es gépével és lövéssével, Loós István szakaszvezetővel együtt eltűntek. Sorsukról megbízható adatot nem tudtam szerezni.

Augusztus 26-ig légi harcra nem került sor, de számos alacsony támadást és kísérési feladatot láttak el. Viszont augusztus 26-a újabb győzelmeket hozott számukra. Ez a nap már Krivoj Rogban érte a századot,

amelynek feladatát a Dnyepropetrovszk térségében dúló földi harcok légi támogatása jelentette.

A Dnyeper mindkét partján elterülő város lángokban állt. A felrobantott hidak helyett a magyar utászok pontonhidat építettek, ezt kellett biztosítani a Kőr Ász pilótáinak, szovjet bombázók ellen. Három raj, egymást váltotta a légtérben. Tomor százados újonc kísérővel szállt fel, de harci érintkezés nem történt. Ugyanez folytatódott tovább, az Újszász raj sem találkozott ellenséggel. Ezek után szállt fel Seres Berci raja, vagyis Szőnyi és Baranyai zászlósok.

A raj tagjainak jelentéséből, amelyet a bevetés után tettek, kiderült, hogy a légtérbiztosítást 1500 méter magasságban kezdték, a védendő hídfő közelében, de a légvédelmi ütegek tűzkörletének szélén. Szakadozott nyári gomolyfelhők borították az égbolt egyharmadát. Ezek védelmében fedezték fel a három Ratát, amelyek 500 méteres magasságban húztak a pontonhíd irányába, talán alacsonyítamadás végrehajtása céljából.

Seres hadnagy azonnal támadott, maximális sebességgel nyomta a 42-est a Raták felé, Szőnyi és Baranyai zászlósok kísérték. A meglepetés nem sikerült teljesen, mert az egyik Rata nyilván észlelte őket és gyors jobbfordulóval kivonta magát a harcból. Seres hadnagy az egyikre, kísérőit a másikra, megkezdte a tüzelést. Seres Ratájának pilótája erősen nyomta a gépét, és kígyózva igyekezett Bercit lerázni.

Minden fordulóváltásnál jó célt mutatva, szépen kapta a rövid sorozatokat. De repült tovább, laposabb szögben, nyilván a közeledő föld miatt. Berci utána, azonban tapasztalnia kellett, hogy a szovjet gép gyorsabb, és egyre nő közöttük a távolság. Már-már azt hitte, hogy elveszti a „vadat”, amikor a Rata teljes sebességgel elkapott egy fasort, majd földhöz csapódott.

Seres hadnagy az utolsó pillanatban rántotta fel a 42-est, és hatalmas harcfordulóval igyekezett kísérőit megtalálni. Láta, amint Szőnyi zászlós közvetlen közlőről eltalálta az I-16-ost, amely a házak közé csapódott. A magyar gépek gyülekezni próbáltak, amikor az egyedül maradt Baranyait öt újabb Rata támadta meg, még hozzá magassági fölénnyel. A gyorsulástól elfeketedő látással szembefordult a csillagmotoros mélyfedelűvel. A két egymás felé rohanó gép tüzelt, de találatot nem értek el, bár az összeütközést alig-alig tudták elkerülni. Egy-két perc telhetett el vad fordulózással és úgy látszott, hogy Baranyai zászlós sorsa előbb-

utóbb megpecsételődik, amikor neki is sikerült rövid sorozatot elhelyezni az előtte repülő szovjet gépen. Egymás után érték találatok a CR-t, majd Baranyai egyik lába is találatot kapott, olajtartályát átlőtték, de gépe nem gyulladt ki. Közeledett a vég, amikor Seres és Szőnyi zászlósok némi magasságnyerés után végre befutottak a harc légterébe. Az egyik Rata ekkor kivált, de kettő megkapta a magáét a váratlanul nyakukba zuhanó két magyartól. Seres zászlós Ratája lángolva csapódott Podviszokoje falu házai közé, míg Szőnyi zászlós újra közvetlen közélről gyújtott fel egyet. Hogy teljes legyen a siker, a megnyugodott Baranyai zászlós vérző lába és ömlő olaja ellenére, szintén lelőtte az előtte lévő Ratát. Öt percen belül a támadó nyolc Ratából tehát ötöt semmisítettek meg a fiúk.

Tomorék izgalommal várták a raj érkezését Krivoj Rogban. A felállítási helyeken a szerelők és a földön maradt pilóták a látóhatárt kémlelték, majd óráikra pillantva hazatérésük esélyeit latolgatták. Rosszat sejtettek. Ekkor tűnt fel a három gép a horizonton, és billegették, méghozzá ötször!

Seres hadnagy gépéből kiugorva, rohant Tomor századoshoz, hogy jelentsen, de már messziről két ujjából „V” betűt formált, két légi győzelmet jelezve. Vállra kapták, majd pusztá szeretetből le is ejtették. Mámoros győzelmi hangulat kerekedett Szőnyi két ragyogó, közvetlen közélről elért légi győzelmének hallatán. Csak Baranyai gépének megszemlélésekor komorodtak el az arcok, a csupa vér pilótaülés és a gépet ért találatok láttán. Az olaj teljesen elfolyt, ha nem száll le, valószínűleg egy percen belül berágódott volna a Fiat motor. Lábsérülése azonban nem bizonyult súlyosnak. A géphez érkező mentőautó orvosa megállapította, hogy orosz robbanólövedék acélmagva találta el, átfúrva a csizmáját a lábában állt meg, de csontot nem talált.

Az arcvonal saját egységei és a német csapatok is igazolták a század öt légi győzelmét és nem késett a magyar, valamint a német parancsnokság írásbeli gratulációja sem. De még aznap este megjött a parancs is, hogy másnap, 27-én, ugyanazt a biztosítási feladatot kell ellátniuk a mi-einknek, mint 26-án. Amikor nyugovóra tértek, még nem sejtették, hogy egy több éves tragédia veszi kezdetét a következő napon.

Tomor százados 26-án elsőnek startolt el rajával, és nem találkozott ellenséggel. 27-én ezért saját raját már harmadiknak írta be a bevetési naplóba. A sorrend - rajparancsnokok szerint - tehát a következő volt:

1. raj. Újszászy György, kísérői Szénási zászlós és vitéz Szobránczi Sándor törzsőrmester,

2. raj. Seres hadnagy, Szőnyi, Baranyai zászlósok,

3. raj. Tomor százados és kísérői.

Újszászyék reggel 8.00 tájban értek Dnyepropetrovszk fölé. Elhárítást nem észleltek, így elkezdtek mélyebben behatolni kelet felé, a szovjet háterszágba. Novomoszkovszk magasságában már jónak látták visszafordulni, amikor Szobránczi rövid foszforcsíkot lőtt a század elé jelezve, hogy ellenséget lát és már villámgyorsan borított is rá egy siklásban levő orosz vadászra! Éppen egy szovjet tábori repülőtér fölé került, amely olyan jól volt álcázva, hogy csak a siklásban lévő gép árulta el őket. A gép kilebegtetés közben kapta be a nagy gyakorlatú „öreg” vadász első sorozatát, majd hirtelen gázt adott. A második sorozatra az orosz gép felágaskodott, ezt követően a földbe csapódva kigyulladt. A napból támadó magyarokat késve észlelték és csak társuk végzete után kezdtek a Raták felszállni. De ekkor már ott volt Ujszászy György és Szénási zászlós is. Az éppen elemelkedő gépek közül Ujszászy és Szobránczi egyet-egyet azonnal lelőtt. Ujszászy György mögé azonban sikerült egy Ratának „beülnie”, de Szénási zászlós résen volt és a támadó szovjet gépet egészen a kigyulladásig lőtte!

Ekkor azonban már négy másik orosz gép is a levegőben volt a három magyarral szemben, akiket üzemanyag- és lőszerhiány fenyegetett. Szerencsére a váratlan támadás sokkolta az oroszokat, mert teljesen egyéni megoldásokkal kísérleteztek. Ujszászy György igyekezett kelet, azaz hazafelé terelni a légi harcot, miközben emelkedett. A magyarok jól fedezve egymást egyre jobban közeledtek a saját vonalakhoz. Ujszászy előtt az egyik I-16-os célt mutatott. Lőtt, mire az orosz leborított, Ujszászy utána! Az orosz gép vadul behúzott, láthatólag taucherre készült, amikor a szinte megállni látszó gépbe a magyar pilóta hosszú sorozatot eresztett. Az eltalált gép oldalra fordult, és füstcsóvát húzva csapódott a földbe. Többre nem tellett az időből, a szovjet és a magyar gépek is kiváltak a harcból. A raj mindhárom gépe találatokkal és nagyon kevés benzinnel ért vissza Krivoj Rogba.

Újra öt légi győzelem!

Ekkor gurult a startra, utoljára ebben a felállásban, Seres Berci rajával kísérő Szőnyi zászlós, jobb kísérő Baranyai zászlós, rajparancsnok Seres hadnagy. Baranyait Tomor százados nem akarta elengedni - se-

besülése miatt -, de ő mindenáron utol akarta érni Szőnyit a légi győzelmi listán. Akkor ilyen volt a harci szellem.

Krivoj Rog messze volt Dnyepropetrovszktól, aránylag rövid idő maradt a bevetési légtérben való tartózkodásra. Már csak öt perc maradt számukra, amikor 2000 méteren repülve a felhőalap alatt két Martin bombázó tűnt fel. A bombázókat - mivel nem volt magassági fölényük - már nem tudták utolérni, hiába nyomták a „fűrészeket.” Viszont váratlanul feltűnt egy emelkedő Rata, amely a magyarokat észre véve oly idétlenül fordulózott, hogy Serest lövéshez juttatta, igen ám, de nagy volt a távolság és az orosz most már korántsem idétlenül, Berci alá fordult. A veszélyes helyzetet csak egy erős felrántás és leborítás jobbra, oldhatta meg. Így már a Rata jó célt mutatott, és Berci gyilkos sorozatára ki is gyulladt. Sajnos eközben a két kísérő, akik Bercit figyelték, nem vették észre a három újabb I-16-ost, amelyek hátulról, napból támadtak. Feltehetően Szőnyi Marci ekkor kaphatott találatot. Ő is és Baranyai is éles Immelmannnal húztak fel. Ekkor avatkozott Seres hadnagy újra harcba, de géppuskájánál akadály lépett fel. Tovább virblizett a légtérben, hogy bajtársait tehermentesítse. Baranyai végül ügyesen lefordulózza ellenfelét, lőtt, majd a Rata jól láthatóan fűrődött a földbe. Ekkor észlelte Baranyai, hogy az ellenséges vadászok eltűntek, és Seres egyre csak a gyülekező megbeszélt jelét inti. Az utolsó perc is eltelt, amit a légtérben tölthettek. Azonnal indulni kellett nyugat felé, repülőterükre. Baranyai zászlós fejét forgatva kereste Szőnyit, akit megpillantott, de nem értette, hogy az miért köröz, és nem fordul feléjük. Közelebb repülve jelt adott a hazatérésre, de Szőnyi, mintha eszméletlen lett volna, nem reagált. Nem tehetett mást, éles fordulóval Seres hadnagy után eredt, de vissza-visszanézve látta, hogy Szőnyi még köröz.

Ekkor látták őt utoljára. Felmerülhet az olvasóban a kérdés, mit kellett volna tennie Seresnek és Baranyainak akkor és ott. Amikor már saját hazatérésük lehetőségét kockáztatták. Rádiójuk nem volt, Marci nem adott életjelt. Tomor százados feltételezése szerint eszméletlen lehetett. A 42-es annyira stabil gép volt, hogy járó motorral elképzelhető volt az önálló körözés. Kegyetlen pillanat az ilyen, akinek kilőtték a kísérőjét és nem tudott rajta segíteni, az ismeri ezt az érzést. E könyv írója is volt így, amikor Gáspárfalvi hadnagyot ott kellett hagynia, az orosz csapatok között, hűtőlövés miatt berágódott motorral, behúzott futóval. Csak ő még beszólt a rádióba, hogy; „Isten veletek, bajtársak!” Majd hazajött

négy év múlva, csontvázszerűen, betegen, igazán soha nem épült fel többé a szovjet fogságból.

De térjünk vissza 1941. augusztus 27-ére, amikor a szomorúan hazatérő Seres hadnagy és Baranyai zászlós ott álltak bajtársaik körében és el kellett számolniuk Szőnyi Marcival, a „Lapajjal”. Tomor százados írta emlékirataiban: „A háborúban a győzelemért harcolni annyit jelent, mint késznek lenni a legnagyobb áldozatra is. A hét győzelem áldozattal is járt, és nem lehettünk elég hálások annak, akinek a diadalmas győztesek mellett ez a legnehezebb szerep jutott.”

A történelmi hűség kedvéért célszerű megjegyezni: a magyar vadászrepülők talán legsikeresebb napja volt 1941. augusztus 27-e, mivel az 1/3. század 7. légi győzelmét további 3-mal egészítette ki a velük együtt bevetett, Gyenes János százados vezette Reggiane 2000 úgynevezett „kísérleti raj”.

A Kőr Ász század ettől a naptól kezdve többé légi harcba nem került a keleti hadszíntéren. Életveszélyes helyzetük viszont annál több akadt. A híressé vált Seres rajban Zsámboki őrmester vette át Szőnyi Marci elárvult helyét. Az életnek, a harcnak tovább kellett mennie. Kevés idő maradt a gyászra, de bizonyosság az azóta eltelt hosszú idő, hogy nem felejtjük bajtársainkat, amíg csak élünk.

A század 1941. november 26-án szállt le újra hazai repülőtéren, Mátyásföldön. 114 alkalommal 447 bevetést repültek ellenséges terület felett. 800 órát repültek harci körülmények között. 17 igazolt és 1 nem igazolt légi győzelmet arattak és két pilótát vesztek, két sebesülés mellett. Ritka jó statisztika, de ne feledjük, mindez a háború első szakaszában történt. Valljuk be, hogy a megvert és hátráló szovjet légierővel szemben volt esélyük az elavult kétfedelűeknek ilyen sikerre. Nem akarom ezzel Tomor százados és társai sikerét kisebbiteni. Hiszen hallatlanul összeszokott, sokat repült, válogatott legényekből állt a század. Megemlítem még ezenkívül azt is, hogy a század legénységi állományú pilótái közül Göcsei szakaszvezető kiegészült; Trexler Béla őrmester, Kis-marosi és Zsámboki szakaszvezetők pedig bronz vitézségi érmet kaptak. A háború elején ezek az elismerések még igen sokat jelentettek.

Most pedig emlékeztetem az olvasót a Kőr Ász század történetének előző részére, amit 1943 őszén a mátyásföldi hajózóétkezdeben tapasztaltam.

Amikor jóbaráttal, Cserny „Lapossal” először beléptünk Kucz-

mann őrzetű birodalmába, az étterembe, sok egyéb között szemünkbe ötlött, az akkor már megszűnt Kőr Ász század tablója 1941 elejéről. Fel-tűnt valami nagyon különös! A tábló jobb alsó sarkában hiányzott egy kép, és a helye fekete papírral volt borítva, a név pedig olvashatatlanul áthúzva. Nem kellett nagy fantázia ahhoz, hogy rájöjjünk, Szőnyi Már-ton zászlós nevét és képét tüntették el. Akiről azt tudtuk, hogy még negyvenegyben eltűnt, valószínűleg hősi halált halt. Légi győzelmeiért pedig utólag kitüntették és előléptették. Kérdezősködéseink nyomán megtudtuk, hogy a keleti hadszíntéren repülőgépről ledobott röpcédulák jelentek meg, amelyek megadásra szólították föl a magyar honvédeket, és ezeket a röpcédulákat - többek között - állítólag Szőnyi Marci is alá-írta.

Ez elég volt - a magyar elhárításnak - Marci képének eltávolításához. Nevét csak suttogva említettük és nem hittük, hogy hazaáruló lett.

Aztán 1944 szeptemberében jött a hír, hogy a Bükk hegységben ejtő-ernyővel ledobott partizáncsoportot semmisített meg a magyar honvéd-ség és csendőrség alakulata, Szőnyi Márton volt repülőtisztet, mint par-tizánt pedig agyonlőtték.

Majd csak folyt a víz lefelé a Dunán, vége lett a háborúnak, Marciból hős partizán és mártír lett, aki meghalt a kommunizmusért. A régi barátok, bajtársak, egykori tisztársai, ifjúkori haverjai, a DRT-sek mind-mind, egybehangzóan nem hiszik azt, ami róla beszéltek, írtak. Még ak-kor sem, ha az úgynevezett tények arra utalnak.

Ma már senkinek nem lehet abból baja, ha nézeteit kimondja, így én sem találtam elutasításra, akárhányat is kérdeztem meg az imént felsoroltak közül.

De kinek van hát igaza?

Vizsgáljuk meg ehhez a száraz és biztos tényeket, melyek megcáfol-hatatlanok. Szőnyi Márton több légi győzelmes magyar repülőtiszt gépét 1941 augusztusában Dnyepropetrovszk térségében találat érte, ezért ej-tőernyővel kényszerült azt elhagyni. Szovjet fogságba esett, majd rövi-desen átkerült átnevelő táborba, ahol tűrhető kosztot kapott, antifasiszta tanfolyamot végzett, és 1944-ben egy vegyes nemzetiségű partizáncso-port egyik vezetőjeként az Ózdtól délnyugatra fekvő erdőségek területé-re ledobták, azzal, hogy szervezzen egy partizánbázist. Persze a sűrűn lakott vidéken normális ésszel erre amúgy sem lehetett komolyan gon-dolni. A csoport gyakorlatilag három részére szakadt, tagjait pár héten

belül elfogták, Szőnyit pedig több hetes bujdosás után a rá vadászó csendőrök álmában agyonlőtték és ezzel elvágta minden lehetőségét a valóság teljes tisztázásának.

Igen ám, de engedje meg a kedves olvasó, hogy egy kis filozófiai kitérővel traktáljam. A dialektika kitalálójának Hegel német filozófust tartják, módszerét későbbi követői átvették. Hegel nagyon alkalmasnak találta módszerét arra, hogy egy kívánt végkövetkeztetéshez szinte tettség szerint eljuthasson. Egy történelmi anekdota szerint, egyik tanítványa egy alkalommal - végighallgatva mestere „mesteri” logikai láncolatát - így kiáltott fel: - De uram, a tények, a tények! - Nos, annál rosszabb a tényeknek! - válaszolta Hegel.

Ezért hát emlékezzünk vissza elmúlt évtizedeinkre. Ugyebár, minden eseményt, minden okot és okozatot meg lehetett magyarázni a tények elhallgatásával, vagy meghamisításával. Így történhetett, hogy Szőnyi Marci már az ejtőernyőn lógva rájött eddigi életének hiábavalóságára. Földet érve pedig már légi győzelmeit is elhallgatta. Rossz kiképzésére, gőgös bajtársai gyávaságára hivatkozik, akik cserbenhagyták és ez megszakitotta benne eddigi egész életének értelmét, mely gonosz fasiszta népelnyomásban csúcsosodott. De mostantól már mindent megért, telve büntudattal, a csodálatos valóságot látva fel akarja rab népét szabadítani. Harcolni akar tisztársai ellen, a magyar és német fasiszták ellen. Könnyekig meghatódik, amikor először szólítják elvtársnak. Írja a röplapokat, melyekben elmarasztalja az egész magyar kiképzési rendszert, hosszan sorolhatnám tovább Szőnyi állítólagos metamorfózisát, amely mintegy előkészíti felszabadító harcba indulását. Kései memoárárója, egy Földesi nevű, talán akaratlanul, de leleplezi, hogy Szőnyit állandóan két „helyettese” kísérte, felrúgva minden partizán szabályt és még hozzá menetelésnél ők hárman mentek elől. Az a pár hét, amit Szőnyi élhetett ledobása után, nekem azt példázza, hogy mártír áldozatnak szánták szerencsétlen bajtársunkat - már jó előre. Mindehhez azonban számtalan „tényt” kellett konstruálni. A módszer nagyon is ismert számunkra, akik átéltük a korszakot.

Befejezésül, mi az, amit mi hiszünk, mi, akik ismerhettük, szerethettük őt még életében. Nem hiszünk mi mást, csak annyit, hogy ez a pesti vagány srác elhatározta, hogy nem lesz disztrófiás az éhezéstől, nem fog tetvek közt elrothadni, mint a magyar hadifoglyok sok-sok tízeze, hanem túléli és - figyelem - nemcsak túléli, hanem túljár az eszükön és

hazajön, bajtársaihoz, barátaihoz és nem utolsó sorban itt hagyott szerelméhez. Mivel én nem nyúlok a „hegeli” módszerekhez, így nem bizonyíthatok, csak hiszek, és akik személyesen ismerték, kivétel nélkül mind így tartják. Egykori parancsnoka, Tomor László is azt írta, hogy Marci nem változhatott meg, nem válhatott ellenségünké, hisz’ mindig oly jó gyerek volt!

Mi magyar repülők, ezért így őrizzük meg emlékét, tisztítsuk meg a hazaárulás sarától, és csendes emlékezéssel áldozzunk tragikus sorsának.

KÉSŐI RIPORT NEMESLAKI ZOLTÁNNAL, HORTHY ISTVÁN FŐHADNAGY EGYKORI KÍSÉRŐJÉVEL

Amikor - először és utoljára - közelről láttam, akkor már Kormányzó-helyettesként lépdelt el az akadémikus század arcvonala előtt. Nem tudom felejtetni azt a percet, pontosabban azt az arcot, Horthy István különös, komoly tekintetét, amely mintha magán viselte volna előjelként, későbbi tragikus sorsának valamilyen jegyét.

Politikai szerepéről, repülő pályafutásáról, házasságáról, balesetéről, amely bevetésre indulva történt és így repülő hősi halálnak minősült - sokat írtak. Megkérdezték ugyan a halálának szemtanúit, parancsnokait, kísérőjét, Nemeslaki Zoltánt is magáról az esetről, de hősi halálát megelőző emberi viszonylatairól keveset tudunk. Tudjuk azt, hogy nem volt ittas, mint ahogy itthoni „jóakarói” terjesztették, vitathatatlan gonosz szándékból. Tudjuk azt is, hogy túlszűkített fordulóban dugóhúzóba esett, melyből a kivétel - a csekély magasság miatt - már nem volt lehetséges. Mi, az akkori pilóták mindig is kizártuk a szabotázs minden lehetőségét és a politikai gyilkosság eshetőségét szintúgy. De két dolog nem eldöntött, az egyik, hogy valójában jó pilóta volt-e, és a másik, hogy milyen is volt emberként, katonaként?

Már több mint 50 éve annak, hogy nincs közöttünk, hanem a kenderesi kriptában nyugszik. Egy emberről tudok, aki közel volt hozzá, és kora ellenére teljesen megőrizte szellemi frissességét. Nemeslaki Zoltán ő, az egykori kísérő, majd Puma-vadász, szovjet hadifogoly, légiforgalmi pilóta, Malév kapitány - nyugállományban.

Óbudai lakásán egy üveg bor mellett üldögéltünk, felidéztük Ilovszkoje és Alekszejevka egykori eseményeit, a régi szolnoki „Darázs” századot. Horthy Istvánra terelődött a szó, kérdéseket tettem föl neki és ő - szokásához híven - szépen, világosan fogalmazva válaszolt:

- Zolikám, mikor és hogyan volt az, hogy egyáltalán megtudtad, ki volt Horthy István?

- Szüleimnek kis kertjük volt Érden, ahol szabadidőmben kertészked-

ni segítettem. 1934-ben már fogtechnikus tanulóként rendszeresen lestem az érdi repülőtér életét. Úgy emlékszem, Hungáriákkal repültek akkor, de megismertem Bánhidi Tóni bácsi egyik Gerléjét is. Sokat sündörögtem a gépek közelében. Egyik-másik szerelő még szóra is méltatott. Így tudtam meg, hogy az a magas fekete pilóta nem más, mint magának Horthy Miklósnak a fia, István, tartalékos repülőtiszt. Elcsodálkoztam és jól megnéztem magamnak. Akkor még igazán nem gondolhattam arra, hogy egykor a sors majd összehoz vele, sőt maga a repülés is csak titkos álmaimban merült fel.

- De aztán mégis csak pilóta lettél. Csak egy-két mondattal szóljál repülő pályafutásodról.

- Igen, repülő lettem, bár nem volt könnyű szüleim ellenállását legyőzni. A repülés akkoriban még nem tartozott a becsületes, polgári szakmák közé. Az én évfolyamomat Olaszországban képezték ki, a Fiat vadászgépeket repültem. Hazatérve Börgöndre helyeztek Gyenes László százados „Ludas Matyi” vadászszázadához. Ott hallottam újra Horthy Istvánról, ugyanis tartalékos tisztként gyakorlatban tartásra Börgöndre is lejárt. Ha jól tudom, akkor már a Mávag gyár vezérigazgatójaként dolgozott, lévén gépészmérnök.

- Mikor kerültél olyan helyzetbe, hogy megszólított, vagy bármilyen személyes vonatkozás létrejött köztetek?

- 1940-ben már Szolnokon volt a század. Akkor kaptuk az első olasz gyártmányú Reggiane 2000. „Falco” vadászgépeket, amelyek aztán csak az „olasz Héja” nevet kapták a magyar pilóták köreiben. Akkoriban nekünk, volt DRT-seknek, különleges problémánk akadt. Át kellett képezni minket a magyar gázkar használatára. Tudni kell, hogy az olasz gépekben nem „rátolták” a gázkart, hanem „ráhúzták”. Át kellett reflexeinket programozni. Fülöp István százados vezette az átképzésünket. Közben a Héjával is repülhettünk. Ez már 1941-ben történt. Horthy főhadnagy akkor már Szolnokra járt le repülni. Hát akkor szólt hozzám először. „Nemeslaki, kérem” - így szólított, amikor engem osztott be Gyenes Laci bácsi hozzá gyakorló párként.

- Miket gyakoroltatok?

- A Héja bizonyos fokig mindenkinek új volt. Meg kellett ismerni. Főleg kötelékrepülés és légi harc gyakorlatokat végeztünk.

- Mondd, Zoli - régóta bennem van ez a kérdés -, milyen pilóta volt?

- Nem lehet erre egy szóval válaszolni. Mint sportrepülő, kispékes pi-



v. Horthy István főhadnagy Reggiane Re-2000, „olasz Héja” géppel

lóta, sokszor bizonyított. A kétfedelű vadászgépek korszakában is megállta jól a helyét. Amikor a Héjával először repültünk, mi hivatásos pilóták fiatalok, húszegynéhány évesek voltunk, ő pedig 36 körül, ha jól emlékszem.

- Majdnem. 1941-ben 37 éves volt.

- Hát ez akkoriban, amikor még a pilóta repült és nem a technika, bizony öregkornak számított, persze csak a vadászrepülés szempontjából. A Héjából nem volt kétkormányos gép, a pilótának magának kellett a „műhelytitkokra” rájönni. Ez pedig sokkal könnyebben ment egy állandó gyakorlatban levő húszévesnek, mint egy időnként repülő 37 évesnek. Megmondom az igazságot, 1941-ben Szolnokon bármikor ráverhettem volna légi harcban, de persze nem ezt tettem. Olyan rendes ember volt és annyira erőltette, hogy neki is úgy menjen, mint a fiataloknak.

- Tudod mi jut az eszembe, Zoli? Emlékszel Békássy Pista bátyánkra, 1945 januárjában századosként a Puma ezredben elvállalta a 101/9. század parancsnokságát. 36 éves volt akkor. Rendszeresen bevetésre járt, de

fiatal „fiainak” kellett rá vigyázni, mert bár kiválóan repült, a szeme már mégse volt a régi, mindig utolsónak vette észre a légtérben az ellenséges gépeket. Folytasd.

- A jól sikló kétfedelűek után ez a mélyfedelű igen nagy felületi terhelésű, fékszárnyas, behúzható futóműves, nem a legkezeesebb gép, nagy ugrás volt neki. De különben is egészen más dolog egy típust repülni és más harcolni vele.

- Ha az ember valakivel kötelékezik, vagy légiharcol, akkor közel is kerül hozzá. Hogy volt ez a ti esetetekben?

- Nézd, a „Nemeslaki, kérem” 1942-re már átalakult „Zoltán, kérem”-re. Milyen volt velem? Szimpatikus, mindenkivel katonás, de barátságos. Persze nemcsak velem, mindenkivel. A légénység tisztelte, becsülte. Nem volt lezser, mint ahogy egyesek állították róla, legalábbis, mint katona nem. Valahogy úgy éreztem, hogy a kormányzó-helyettesé váló megválasztása után, még jobban igyekezett 100%-os katona lenni.

- Mondanál erről példákat?

- Hogyne. Amikor az akkor már 1/1. század kivonult a Donhoz, már velünk jött. Jó előre már fából egy komfortos házat építettek neki a repülőtér melletti erdőben. A parancsnokok vállán nagy felelősség nyugodott, minden kivételezést meg akartak vele csinálni, ami csak lehetséges. Erre mi történt? Mikor a házat meglátta és konstataálta, hogy a többi pilóta sátrakban alszik, ő is sátorba költözött, azzal a különbséggel, hogy ő csak egyedül volt a sátrában. Egy másik eset, amely még Szolnokon, hadműveleti területre való kirepülés előtt történt. Horthy István akkor a városban, a megyeházán lakott és a megyeháza bejárata előtt, attól kezdve mindig puskás őrsilbakolt. Egy szép napon Csukás alezredes úr, az osztályparancsnok azt mondja nekem: - Ide figyeljen, Nemeslaki, azt tudja, remélem, hogy magának is részt kell vennie az őrszolgálatban? - Meglepődtem, mert újonckorom óta nem adtam őrszolgálatot, repülőgépvezetők pedig különben sem kerültek beosztásra. Pilóta szakaszvezető létemre szokatlan volt, de a parancs, az parancs. Az első napon egyszer csak kijött az ajtón a Főméltóságú úr, meglátott engem és meglepetten mondta: - Mondja már, Nemeslaki, mit keres maga itt? - Mondom, hogy mit. - Olyan nincs, vissza a repülőtérre, majd én elintézem! - El is intézte... Attól kezdve hajózó nem mehetett őrségbe.

- Zoli, volt olyan momentum, amikor a komoly három lépés távolság fellazult?

- Persze. Rendszeresen focizott velünk. Csatárt szeretett játszani. Előfordult, hogy egyszer luftot rúgott, és akkor fordult elő a következő párbeszéd: - A fene, ezt a helyzetet jól eltoltam! - Erre a másik csatár: - Főméltóságú uram, nekem kellett volna lepasszolni, nem tetszett látni? Alig tudtuk a nevetést visszatartani. Szerettük őt, a nagy akarását és emberszeretetét. Mindig mondta, hogy ő most nem szereti hallani a „Főméltóságú úr” megszólítást, szólítsuk őt csak a rendfokozatával. Nemcsak a focizásban vett részt, minden bolondozásban benne volt, de nem erőltetetten. Kitűnő érzéke volt a navigációhoz, minden bevetés előtt, eligazításnál, amikor ő is sorakozott, akárcsak a bevetésre induló kötelék többi tagja, elővette oldalán lógó, különösen nagy térképtáskáját, térképét úgy hajtotta, hogy a bevetési terület és a megközelítés legyen rajta, majd beletette térképtáskája átlátszó műanyagból készült tokrészébe és speciális ceruzájával rárajzolta az útvonalat, oda és vissza. Szóval ilyenkor nyugodtak voltunk, nem tévedhetünk el - véltük. Kitűnő volt a lőtechnikája is.

- Térjünk vissza a személyes apróságokra, Zoli.

- Egy dolog volt, amiben lényegesen különbözött tőlünk, nem maga borotválkozott, hanem a tisztiküldönce, korábbi sofőrje, Farkas borotválta mindennap. Mi, pilóták megfogadtuk, hogy nem dohányzunk, erre ő is lemondott a cigarettáról, pedig szenvedélyes dohányosnak ismertük. Nem igaz, hogy külön főztek a számára, ugyanazt ette, mint mi, a többiek. Viszont rendszeresen kapott 6-7 napos londoni és 2-3 napos német újságokat.

- Veled kapcsolatban, azon a bizonyos őrszolgálati ügyön kívül, tett-e valamit?

- Igen. Ez érdekes eset volt. Már Ilovszkojén voltunk, amikor otthon behívták tartalékos testvéröcsémet a vonatcsapatokhoz. A srác is kikerült Ukrajnába, de egymásról nem tudtunk. Egy júliusi napon egy lőszerszállító oszlop gépkocsivezetőjeként az ilovszkojei repülőtér mellett hajtottak el és meglátták a magyar felségjelű Héjákat a repülőtér szélén. Rögtön szólt az oszlop parancsnokának, egy főhadnagynak, hogy engedné meg, csak egy percre szeretne testvére, azaz énutánam érdeklődni. A főhadnagy húzta a szája szélét, de amikor az öcskös közölte, hogy Horthy István századáról van szó, rögtön engedékeny lett. Jóval a repülőtér után (az előírások szerint lőszer- és robbanóanyag szállító járművek nem állhattak meg közvetlenül a repülőtér mellett) megállt az osz-

lop, és a főhadnaggal visszagyalogoltak. Ahogy az erdő szélére értek, valami katonát keresve, egy nyugágyat láttak, amelyben egy főhadnagy olvasott. Odamegy az öcsi főhadnagya a másik főhadnaghyhoz, és imígyen szól: - Főhadnagy úr, kérek, nem szolgál itt egy Nemeslaki nevű pilóta? - De alighogy ezeket a szavakat kiejtette, már elsápadt, mert megismerte Magyarország második közjogi méltóságát. Horthy István mosolyogva felállt, kezét nyújtott. - Dehogynem - majd öcsémre nézett. - Csak nem a testvére? - Ugyanis észrevehető volt a hasonlóság. - Majd megmutatom, hogy hol van. - Mentek utána, a főhadnagy a meghatottságtól szólni sem tudott. Később derült ki, hogy két hétig nem mosott kezét a kézfogás után. Odaértek a mi sátrunkhoz, ahol éppen kártyáztunk. Horthy megkocogtatta a sátorfát, de nem húzta félre a sátorlapot. - Bújj be! - kiáltottam, mire beléptek. - Zoltán, kérem, vendéget hoztam magának - szólott mosolyogva, majd elköszönt és kilépett. Hát ilyen ember volt.

- Tudnál mondani valamit a családi dolgairól is?

- Soha nem beszélt családi ügyekről, de mégis történt egy olyan eset, amely fényt vetett gondolkodásmódjára. Ennél az esetnél szem- és fültanú voltam, persze véletlenül. Egy szép napon gyenge repülőgépzaj ütötte meg a fületem. Néztem a légteret, hát alacsonyan jött ám egy ismeretlen lajstromjelű sportgép, már nem emlékszem a típusra, de mintha Klemm 35-ös lett volna. Egymás mögött voltak az ülések. Látom ám, hogy leszáll és gurul az erdő szélére, ahol sátraink voltak. Odamentem a géphez és befordulásnál fogtam a szárnyvéget. A pilótát nem ismertem, de azt láttam, hogy az utasa nő. Közben már többen odajöttek pilóták, szerelők és érdeklődve figyelték az ügyeket. Odajött Horthy István és hosszú, gyors léptekkel az első ülés mellé lépett. Hallottam, hogy kiált: - Ne állítsák le a motort! A nő levette a pilótasapkát és megismertem a fiatal Főméltóságú asszonyt... - Te Úristen - kiáltotta Horthy -, hogy merésztetek minden bejelentés nélkül leszállni egy katonai repülőtéren? Micsoda dolog ez?! Mennyi az üzemanyag? - Mikor kiderült, hogy van elegendő, akkor így szólott, a járó légcsavart túlkiabálva: - Nincs kiszállás! Megfordultok és azonnal visszamentek! - A fiatal Főméltóságú asszony akkor már szólni sem tudott, sírással küszködött, de engedelmeskedett. Segítettem a gép szárnyát fogva megfordítani, majd felszálltak. Akkorra már odajött osztályparancsnokunk, Csukás őrnagy úr is, aki fejét csóválva szólott: - Igazán itt maradhatott volna! - Horthy: -

Nem! Az előírások rá is vonatkoznak! - Ilyen ember volt. Kis dolog, de milyen jól esett a szerelőinek, hogy a bevetési pótdagjait mindig azoknak adta. Egy ízben autóbuszon mentünk valamiért a szomszédos repülőtérre. Elővett egy termosz feketekávét, mindannyiunkat megkínált és kiszolgált minket... Hidd el, halálával nagyon sokat veszített az ország.

- Elhiszem és tudom. Mindannyian gyászoltuk. Hadnagy-avatásunkor, 1943. augusztus 20-án mondta évfolyamelsőnk, Pap Árpád: - Neki dicsőség, nekünk példa! Míg élünk, emlékezünk rá és a többi hősi halottunkra!

TARTALOM

Pumák

Történetek a magyar vadászpilóták életéből

Moke	7
Mitől véres a csizma?	29
Dóra Ambrus szerencséje	38
A szerző visszaemlékezése a magyar légtér védelmére	
<i>Az első bevetés</i>	47
<i>Szezonvég</i>	60
<i>A hiba ára: az élet</i>	77
<i>Elmarad az ebéd</i>	92
<i>Az első sebesülés</i>	115
<i>Végre megint a Pumaszálláson</i>	134
<i>Veszprémtől Raffeldingig</i>	156
<i>Az utolsó repülőtér</i>	173

Boszorkányok

Visszaemlékezések a magyar bombázó repülőkre

<i>Vadászpilóta-szemmel a bombázókról</i>	177
<i>„Boszorkányok” pedig voltak és vannak!</i>	198
<i>A háború könyörtelen</i>	206

A légierő mostoha gyermekei

<i>Közelfelderítők</i>	217
<i>Bel Ami, avagy a repülő szem</i>	225
<i>Allahé a bátorság</i>	235
<i>Védtelenül az ellenség fölött</i>	246
<i>Megtörtént esetek a magyar szállító pilóták életéből</i>	256

<i>Rádióhullám-lovasok</i>	271
<i>Cséerek és a Kőr Ász</i>	280
<i>A Kőr Ász harcba megy!</i>	290
<i>Légi győzelmek és egy szomorú história</i>	298
<i>Késői riport Nemeslaki Zoltánnal, Horthy István főhadnagy egykori kíséretjével</i>	308

Tisztelt Olvasó!

A kiadó a könyv minden kedves vásárlóját, valamint a modellezés kedvelőit egy játékra invitálja. E lap alján található pályázati szelvény visszaküldői között 3 db, a könyvben szereplő repülőgép-típus makettjét sorsoljuk ki.

A pályázati szelvényeket **1995. november 1-jéig** a kiadó címére kell visszaküldeni:

ZRÍNYI KIADÓ
1087 Budapest, Kerepesi út 29/b.
Levélcím: 1440 Budapest, Pf.: 22.

A pályázati szelvényt tartalmazó borítékra kérjük írják rá:

Pumák és Boszorkányok.

A november 2-án megtartott sorsolást követően a nyertesek névsorát a következő heti Magyar Honvéd közli. A nyertesek részére a kisorsolt ajándékot postán küldjük el.

A nyereményeket felajánlotta:

KIT
Modell Üzlet
Békéscsaba, Kinizsi u. 2. Tel.: 66-327-859

Üzletemben: ITALERI; DRAGON; REWELL; MATCHBOX; MONOGRAM; AMT; ESCI; AFV; AIRFIX; HELLER; FUJIMI; PM MODEL; BLUETANK; KP; SMER; ACADEMY; ERTL; PROTAR MAKETTES VERLINDEN KIADVÁNYOK, KIEGÉSZÍTŐK, HUMBROL FESTÉKEK, LAKKOK, ECSETEK, SZERSZÁMOK NAGY VÁLASZTÉKBAN MATRICÁK, DIORÁMA KELLÉKEK KAPHATÓK.

Egy kis üzlet az Alföldön, nagy választékkal, figyelmes kiszolgálással várja Önöket.

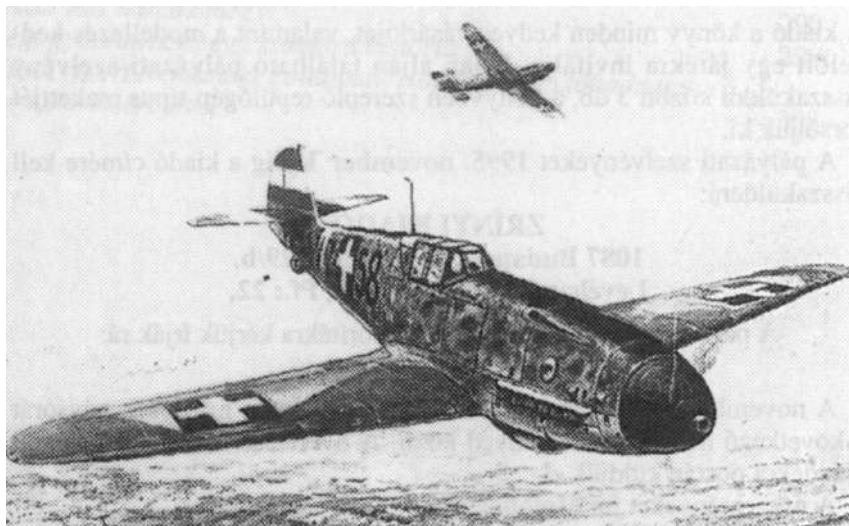
Makett klubunk szerdánként Békéscsabán a MH Helyőrségi Klubjában a Szabadság tér 6. szám alatt 17.00 órától várja az érdeklődőket.

Telefon: 66-328-642

Minden érdeklődőt szeretettel vár a klub vezetője
és a **KIT MODELL** üzlet tulajdonosa:

Fekete László

PUNKA GYÖRGY



A „MESSZER”

Bf 109-ek a Magyar Királyi Honvéd Légierőben

A II. világháború egyik leghíresebb vadászgépének magyar vonatkozásait mutatja be az OMIKK kiadásában megjelenő könyv, számos - eddig ismeretlen vagy kevésbé ismert - forrásmunka, visszaemlékezés és kutatási eredmény felhasználásával.

A kiadó az új olvasók érdeklődése mellett azokéra is számít, akik a gép történetét hazai vagy külföldi forrásokból részben ismerik, hiszen erről Magyarországon ilyen összefoglaló értékelés még nem jelent meg.

A könyv mintegy 140 oldalon, 170 -javarészt publikálatlan - korabeli fénykép, illusztráció és térkép mellett kéttucatnyi fekete-fehér és színes oldalnézeti grafikát is tartalmaz, amelyek a makettépítők számára jelentenek nagy segítséget.

Megjelenés 1995. áprilisában. Ára: 960,- Ft + ÁFA.

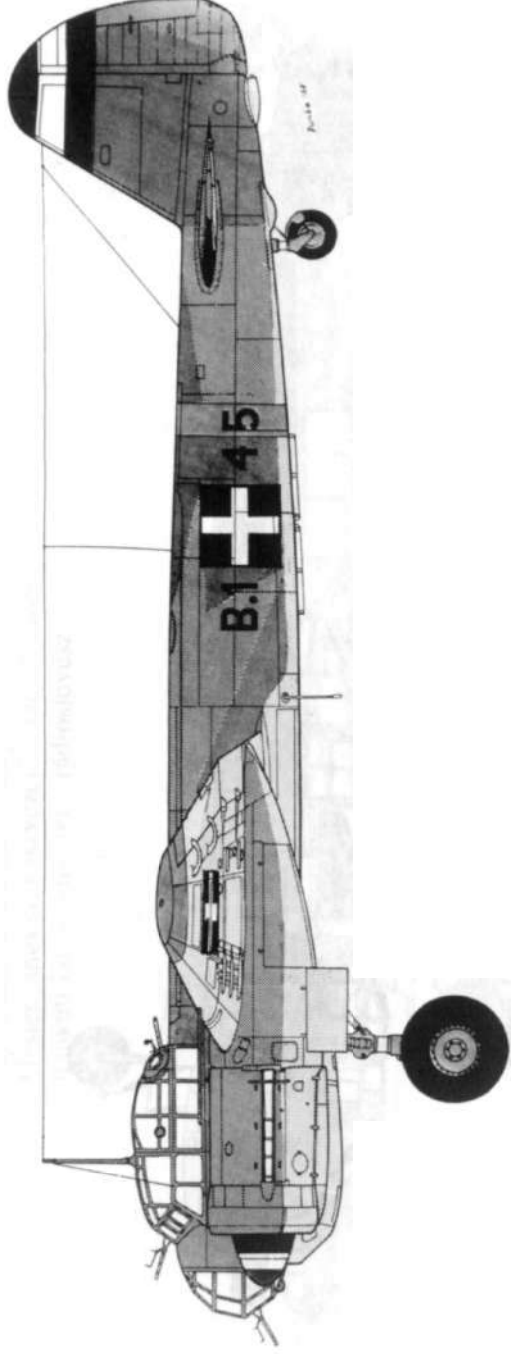
A könyv megrendelhető: Országos Műszaki Információs Központ és Könyvtár, Értékesítési Osztály, Bp., VIII., Múzeum u. 17.

Levélcím: 1428 Budapest, Pf.: 12. *Telefon:* 138-4650, *Fax:* 118-0161

Junkers Ju 88 A-4

102/1. Bombázó Század Zamosc, 1944. április 24.

Pilóta: Majoros Kornél főhadnagy (200. bevetés)



			
zöld	piros	sárga	világoskék (65)
(A színek melletti számok az RLM színskála jelzései)			

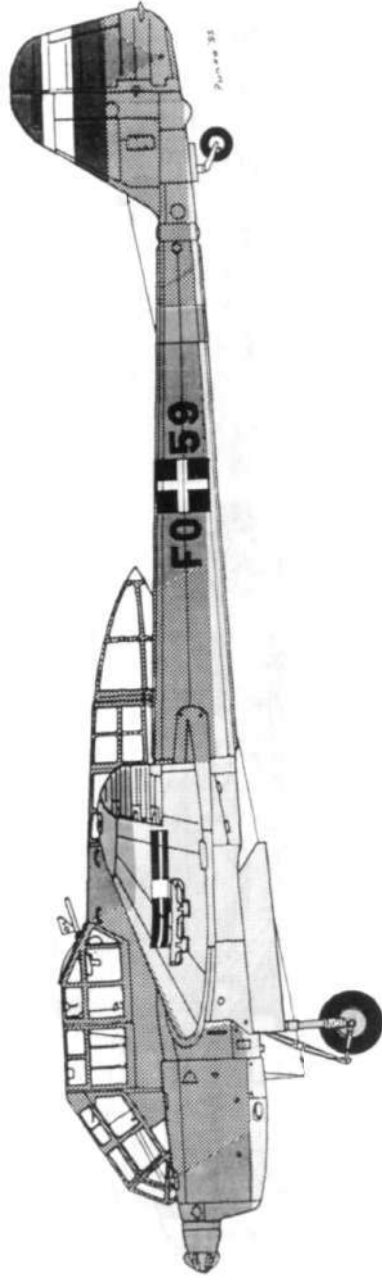
Focke Wulf FW 189 A-1

4/1. Közelfelderítő Repülő Század Harkov, 1943. június

Személyzet: Tömő László százados - megfigyelő

Czigány Endre zászlós - pilóta

Szente Győző szakaszvezető - rádióslövész



sötétzöld (71) feketészöld (70) zöld piros sárga szürkéskek (76)

Caproni Ca 135 bis

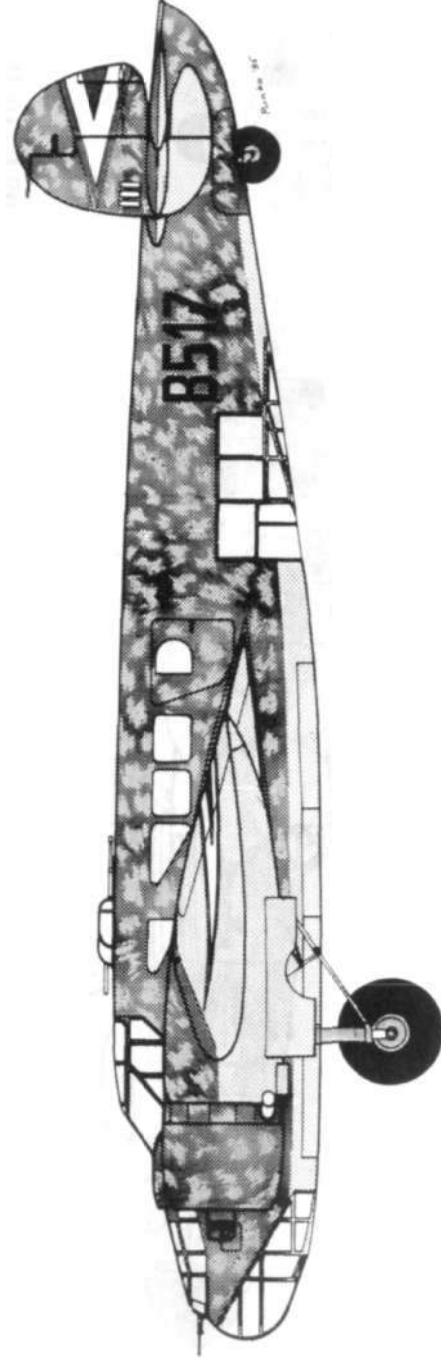
4. Önálló Bombázó Század Sutyiska, 1941. augusztus 12.

Személyzet: Szakonyi István főhadnagy - pilóta

Pajtás László hadnagy - megfigyelő

Mester János szakaszvezető - szerelőlövősz

Bánkuti János őrmester - rádióslövősz



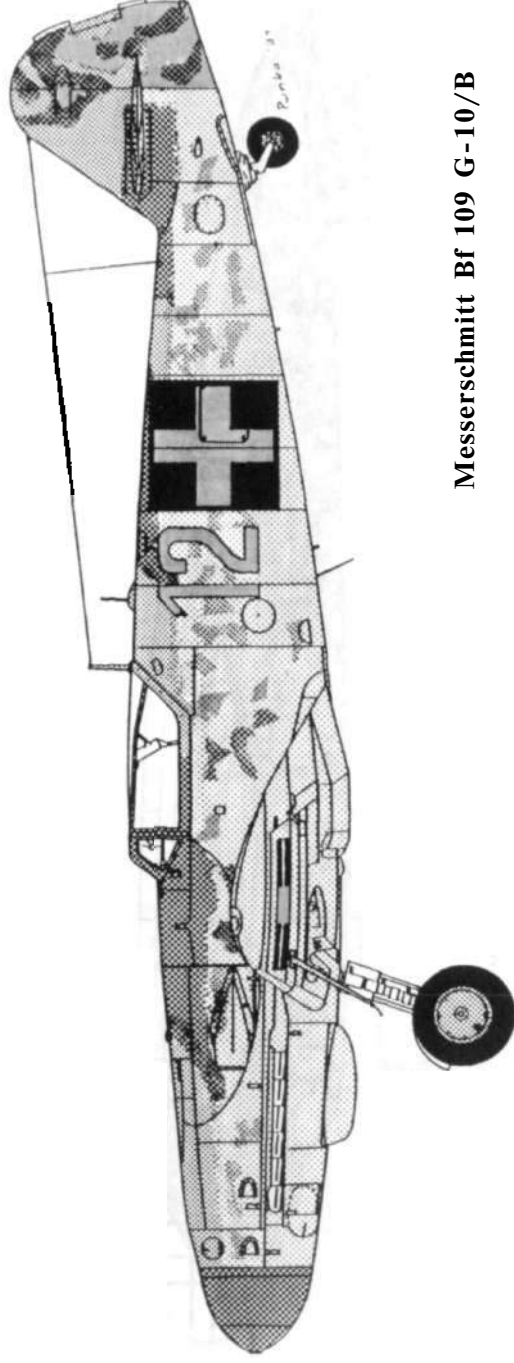
világoskék



olajzöld-fűzöld

Messerschmitt Bf 109 G-10/B

101/1. Vadászrepülő század Raffelding, 1945. április



Messerschmitt Bf 109 G-10/B



sötétzöld (81)



szürkészöld (02)



világoszöld (82)



világoskék (65)

A hadtörténelem dicső lapjaira kívánczik pilótáink bátorsága, szakmai tudása, a számbeli fölény, technikai túlerővel rendelkező nagyhatalmak légierőjével való küzdelme.

Rövid idő alatt megismerte pilótáinkat mind az ország népe, mind az ellenség. Hazánk bombázását ugyan nem tudták megakadályozni, de tették, amit elvárt tőlük a haza.

A Pumák és Boszorkányok közül sokan, nagyon sokan adták ezért fiatal életüket. Nem latolgatták a háború értelmét, kimenetelét, harcuk jogosságát. Végrehajtották a kapott feladatokat, védték hazánk légterét. Különleges tisztességnek számított közéjük kerülni, bajtársukká válni, velük élni - s velük halni.

A kötet most 50 év távlatából emléket állít azoknak, akik fiatalon harcoltak és hunytak el egy értelmetlen háború poklában. Harcoltak, mert azt tartották kötelességüknek.

Közülük néhányan még ma is élnek. Egyikük e könyv szerzője. Aki mindenekelőtt azért idézte föl emlékeit, hogy írásával tisztelegjen hősi halált halt társai emlékének.

ZRÍNYI KIADÓ

Ára: 594 Ft

ISBN 963 327 248 3



9 789633 272480