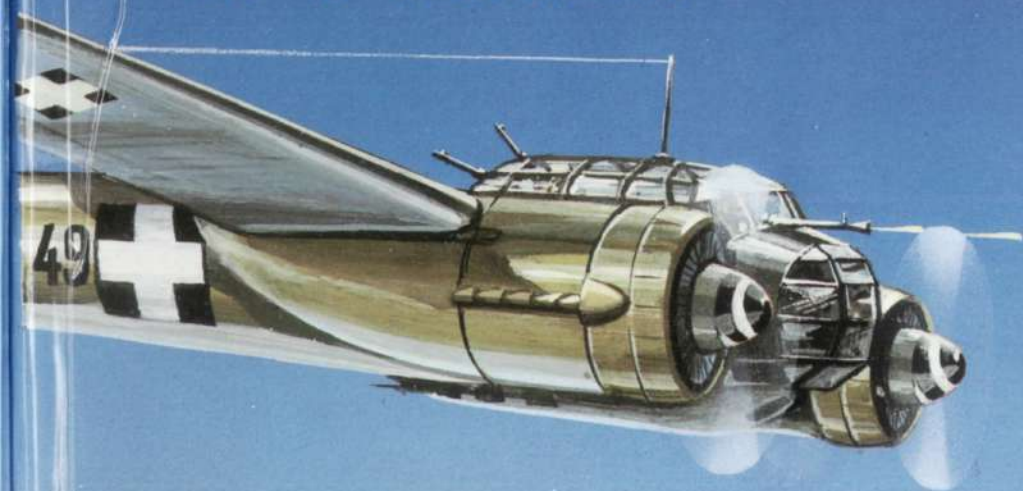


Tobak Tibor

PUMÁK

és a többiek



Kalandok a levegőben

HungAvia

Kalandok a levegőben

A sorozat következő kötete:

Szentiványi Jenő: *Gépem motorja ég!*
Lélegzetelállító pillanatok a katonai
és a polgári repülők életéből

A közeljövőben megjelenik:

Szilas (Steff) Tibor: *Játék az éggel*
A motor nélküli repülés izgalmasan
gyönyörű élménye
Mónos Ferenc: *Boszorkányszállítás*
A Boszorkány-jelű nehézbombázó
osztály a Don fölött
Tobak Tibor: *PUMÁK és Boszorkányok*
Az ismert szerző újabb írásai magyar
katonai pilótákról

Tervek 1991-re:

Richard Bach: *Jonathan Livingstone sirály*
Bartha-Schlett: *Csak repülők és mesélek...*
Bánhidi Antal: *Pilóta lettem*
Bob Braham: *Felszállni, rögtön!*
Adolf Galland: *Az elsők és az utolsók*
Armand van Ishoven: *Messerschmitt*
Lantos Árpád: *Szárnyas Oroszlánkölykök*
Magyar Sándor: *Álmodni mertünk*
Róbert Lee Scott: *Isten a másodpilótám*
Tadeusz Schiele: *Felhőmászók*
Hermann Terjung: *Egy DC-10-es kapitány naplójából*

Tobak Tibor

PUMÁK és a többiek

Mindig túlerővel szemben

AERO & RÁDIÓ KFT. Budapest, 1990

Fotók: Punka-archív, Tobak-archív, Vasváry-archív

Fedélterv: Molnár Ottó

©Tobak Tibor, 1990

ISSN 0866 3645
ISBN 963 02 8880 X

A kiadásért felelős: Az AERO & RÁDIÓ KFT ügyvezető igazgatója
Felelős szerkesztő: Simoné Avarosy Éva
Műszaki vezető: Lázár Károly
Terjedelem: 6 (A/5) nyomdai ív
Szedte: AERO & RÁDIÓ KFT
Nyomás: ACRO-PRINT Kft 90/137
Felelős vezető: Tóth Antal

Előszó

Ezt a kis könyvet fiatal és középkorú repülőknak és nem repülőknak írtam. Egyszóval mindazoknak, akik az elmúlt 45 év alatt, önhibájukon kívül nem ismerhették meg a magyar királyi honvéd légierő második világháborús harctevékenységet. Tisztelettel figyelmeztetem azonban az Olvasót, hogy nem történelemkönyvet tart a kezében, hanem csak egyes - talán önkényesen kiragadott - harci események szubjektív leírását. Ügyeltem viszont az időpontok lehető pontosságára, az események megtörténtének hitelességére. Forrásként saját emlékeimet, bajtársaim beszámolóit és a Kanadában megjelenő Magyar Szárnyak című évkönyv egyes példányait (1978-1989 között) használtam fel. A szubjektivitás, az egyéni érzelmektől átfűtött látásmód nem jelent hamisságot vagy történelemhamisítást. Csupán egyértelművé teszi, hogy kikért dobogott a szívem. A könyv szereplői hús-vér magyar repülőkatonák voltak. Voltak, mert már nagyon kevesen élnek a szereplők közül. Ugye, nem irigyl senki tőlük a haláluk hősi voltát és bátorságuk dicséretét?

A lehetőségek korlátozottak, nem törekedhettem a teljességre. De ha sikerült felkelteni az Önök érdeklődését, ha érzékelhetővé tudtam tenni az akkori kor hangulatát, a légkört, környezetet, amelyben éltünk, a bátorságot, amelyet a félelem keserves legyőzésével értek el a történetek szereplői, akkori elértem a célomat. Ha megérzi a kései olvasó, hogy a háborút elvesztettük, de mégis sok csatát nyertünk, és soha nem hoztunk szégyent hazánkra, nemzetünkre, nos, akkor ez az igazi fizetségem.

Jó leszállást, magyar repülő!

A szerző

Jules Roy:

Legjobb barátaim a holtak...

(**Mes plus chers amis sont des morts...**)

kik - mint mi most - olyan élők voltak,
kikre - a szemem meg se' rebben -
ráismerek... idegenekben,
utcákon, kis kapuk alatt,
ködben, vagy napsugár-özönben.

Ó, régi szép idők pajtási!
Szép lányokra együtt nevettünk,
ó, bajtársak, akik elsőként
nem tértek vissza közöttünk;
jobb lett volna veletek mennem
mint nehéz szívvel, könnyel szememben
virrasztanom emléketek...

Túl-élője nagy kalandunknak
magamra, egyedül maradtam
s magamban, egyedül maradtan
fogyó boron tűnődve nézem,
emléketek fel-felidézem,
fogyó bor mellett reátok várok -
s nem jöttök... rég elment barátok;
nekem keli hát hozzátok mennem,
ködben - vagy napsugár-özönben.

Ahol most vagytok, készítetek hát
számomra is egy kis helyet,
mely hűvös lesz a forró nyárban
s a fagyos télben jó meleg...

Igaz barát csak halott lehet.

Fordította: vitéz Barna Kornél
repülőszázados

Három a magyar igazság!

vitéz Lőrincz Mátyás

1944. június 16. Ezen a napon (amerikai adatok szerint) a 15. légi hadsereg 658 négymotoros bombázója és 290 vadászrepülőgépe széles arcvonalon repült be magyar területre. A kötelékek ezúttal nem magyarországi, hanem Pozsony és Bécs környéki célok bombázására indultak. A Puma vadászosztály Simontornya-Tihany-Tapolca térségében, aránylag igen nagy számú kötelékkel, 28 Messerschmitttel támadta meg az amerikai bombázókötelékek egy-egy csoportját.

A 28 magyar vadászgép egyikében Köhalmi János főhadnagy, becenevén és csak úgy közönségesen „a Köhalmi Brandó”, egy másikában, Köhalmi rajának „négyesében” pedig Lőrincz Mátyás szakaszvezető ült. A két pilóta sorsa ezen a napon összekapcsolódott. Tragikus sors és rendkívüli siker: ez volt megírva nekik aznapra a vadászrepülő sorsának „forgatókönyvében”.

Köhalmi Brandót már az 1942-es év a keleti fronton találta, a híres szolnoki vadászparancsnokok, Szabó Mátyás százados és Kiss Zoltán százados („Sunkó”) parancsnoksága alatt. 1942 végén tagja lett a nevezetes „Bánlaky-csoport”-nak, és az első között kapott átképzést - a már korszerűtlenné vált Héjják után - a Messerschmitt 109 F-re. Az 1943-as évet „szürke”, de nagyon veszélyes beosztásban vadászbombázóként töltötte el. Bár csak egy légigyőzelmet aratott, mégis mint igen tapasztalt, kiválóan repülő, harcedzett pilóta került 1944 tavaszán a Puma osztály második századához, a „Retek”-hez, rajparancsnoknak.

Lőrincz Mátyás szakaszvezető két évvel fiatalabb Köhalmynál, azaz ezen a nevezetes napon 23 éves. Nem tiszt, hanem tisztas, ugyanis ennek az értelmiségi családból származó, mosolygós szemű fiúnak nem fűlött a foga a gimnáziumhoz. Nem kellett neki az érettségi, amely pedig megnyithatta volna a tartalékos vagy akár a hivatásos repülőtiszt kiképzés ajtaját előtte. Neki a repülés fontosabb volt az iskolánál. 1941-ben a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap marosvásárhelyi kereténél elkezdte Búcker Jungmannel az iskolakörözést, majd a II. és a III. fokozatot, végül, már a légierőnél, a vadászrepülő harckiképzést.

Itt, Veszprémben találkozott a két pilóta. Egy századba és egy rajba kerültek.

Lőrincz Matyi - most már, ahogy akkor is, így nevezem - szerteledenül vidám, nagy vagány, és kitűnő pilóta. Persze ő is, mint mi mindannyian, a repülés szerelmese, és anélkül, hogy erről különösebben esett volna köztünk, magyar hazánk hű fiai voltak.

1944 júniusának első hetében a győri gyárból néhány vadonatúj Messerschmitt 109 G 6-os került az osztályhoz. Közülük kettőt a 2. század, fedőnevén a „Retek” kapott. Matyit parancsnoka, Papp Tibor főhadnagy elküldte, hogy próbálja ki az egyik Messzert. Az ilyesmi nem számított szabályos, gyári jellegű mérésekkel egybekötött berepülésnek. Csupán az érdekelt minket, hogy nincs-e valami szokatlan tulajdonsága a gépnek, nem húz-e el valamelyik oldalra, nincs-e nem kiegyenlíthető kormányerő rajta, a műszerek működése nem tér-e el a szokottól, a fegyverek működnek-e stb. Nos, ilyen feladattal küldte el század parancsnoka Matyit is.

Sima start után az ülés alatt és oldalt valahonnan olaj kezdett fröcsögni. Méghozzá Matyi úgy látta, hidraulikaolaj. Erősen zavarta a gép vezetésében, és a tetejében a futók nem jöttek ki rendesen. Mit tegyen? Persze, erre is megvan a formula. Fel kell emelkedni, majd meredek zuhanásba átmenni, amelyből erőlyesen fel kell rántani a gépet, és egyidejűleg működtetni kell a futómű „AUS”, azaz „KI” felíratú gombját. Matyi rá is csapott a repülőtérré, föl is rántotta a „fűrész”, a futó ki is jött, sőt rögzítődött is. A pilóta le is szállt szabályosan. De a repülőtéren közepén gurult be, holott csak a reptér szélén lett volna szabad. Pechje volt, majdnem sikerült összeütköznie egy leszálló géppel. Persze Matyinak volt mivel védekeznie: a fröcskölő olaj miatt alig látott ki a kabinból, hát így próbálta elkerülni, hogy az árokba vagy más, nem kívánatos helyre guruljon ...

Hanem az osztályparancsnok, maga az „Öreg Puma”, végignézte a produkciót. Nem méltányolta Matyi elgondolását, és kihallgatásra rendelte Lőrincz szakaszvezetőt. A kihallgatáson lakonikusan közölte vele: - A repülőtéren közepe leszállásra, nem pedig begurulásra való. Hogy megjegyezd, a legsúlyosabb figyelmeztetést kapod: egy hétig nem mehetsz bevetésre!

Hát igen, 1944 nyarán ennél súlyosabb büntetés nem érhetett egy 22-23 éves fiatal pilótát, akiben dúlt a harci kedv. Most itt ácsoroghat a „Retek” várakozásra kiállított repülőgépei előtt. A rájuk festett vörös pumafejjel mintha ugrani készülnének! Ő meg csak nézheti őket. Már az is eléggé lehangolta, hogy az utóbbi hetekben csak két bevetése akadt, de légiharcra azokon sem tudott sort keríteni. Ide-oda téblábolt hát, le-

ült törökülésben, füvet rágsált, fölmászott az egyik gép motorházára, mint egy gyerek. A keservit annak az olajnak! Matyi két napig valóságos búsomor volt. És ekkor következett el június 16.

Dél előtt, a 15 perces készülségből azonnal start! Ez ritkaság, de megvolt az oka. A mitológiai hangzású Freya nevet viselő német lokátorrendszer már figyelte az Adria fölött gyülekező óriás köteléket, amikor világossá vált, hogy az iránya Magyarország: - Légirádó, Bácska, Baja! Pumának azonnal start! - bömbölték a hangszórók, a századok harcálláspontjairól repültek fölfelé a zöld rakéták, megerősítve a startparancsot.

Matyi is fölugrik a hajózópihenő ágyáról, aztán lemondóan legyint. Kőhalmy főhadnagy itt mellette kapja össze pilótasapkáját (a „haubét”) meg a térképet. Matyi odapattan eléje: - Főhadnagy úr, alázatosan jelentem, részt vehetek a bevetésen?

Brandó ránéz, megsajnálja:

- Na, gyere velem, te leszel a rajom négyese!

Ez azt jelenti, hogy Matyi a raj szélső végén, leghátul fog repülni. Olyan lesz, mint az ostor vége, de majd oda is csap! - gondolja, majd futni kezd a gépe felé ő is. Menet közben húzza a haubét, csatolja az oxigénmaszkot, és csavarja a Valikától kapott, pirosbabos kabalasálját a nyakába. Ég az arca az örömtől! Ha lenne rá idő, földhöz is vágná a sapkáját. Be a Messzerbe! A szerelő átveti a hátán a vállhevedereket, az ejtőernyőt már lent felcsatolta. A szerelők tekerik az eklipszindító karját, sívít a forgó tömeg, majd nagy lángnyelvet vetve beugrik a DB-motor!

28 vadászrepülőgép startol egyszerre. Huszonnyolcszor ezerhatszáz lóerő, az összesen negyvennégyezer-nyolcszáz, dörög. Egész Veszprém városa hallja, egymásra néznek az emberek, és azt mondják: - Mennek a Pumák! - Mennek is, ki tudja, mi vár rájuk, lesz-e légiharc, lesz-e győzelem. A halál gondolata meg sem fordul a fiatal fejekben, pedig a fekete csontváz ott ül mögöttük, a páncél üvegen. De ezt nem tudják, nem akarják tudni! Mennek, menni kell, a haza védelme kívánja.

Legfeljebb az jár a fejükben: megtaláljuk-e őket? Ha megtaláljuk, akkor biztosan számíthatunk rá, hogy legalább tízszeres fölényben lesznek. Az biztos, hogy kiadós légiharcra van kilátás!

Már hétezer méteren vannak. Ötezer méteren már felvették az oxigénmaszkot, a Dräger-készülék ütemes tátozása jelzi, hogy megy szabályosan az oxigén. Tihany fölött repülnek. Mindenki feszülten figyel, figyel, várja a parancsot a póttartály dobására. Most még a háromszáz literes póttartályt szívja a hatalmas, 12 hengeres motor.

Aztán jön a rádióan parancs: - Dobjátok a tököket! - Hullanak a pót-

tankok, nagy benzinfröccsenéssel válnak el a törzstől, és furcsán imbolgva tűnnek el a mélyben.

Matyi megpillantja az „amikat”! Hömpölyögnek, akár egy elefántcsorda, de igen rendezett elefántok. Úsznak hangtalanul a hatalmas hátsó vezérsíkjú Boeingek, a hasas Liberatorok. A fölöttük húzódó rengeteg kondenzcsík sejteti a vadászokat. Lightningek, Mustangok vagy mind a kettő?

Matyinak eszébe sem jut, hogy mindezt ő akarta, hogy ma megúszhatta volna. De azt azért nem bánná, ha az amerikaiak kevesebben lennének. Azonban gondolkodni nincs idő. A Nap felől vannak a Pumák, és ez éppen jó. Kőhalmy ráfordít a bombázókötélre, és már lő is! Lő a kettes, a hármas, és Mátyás is. Ötvenfokos szögben zuhanás, előbb messze eléjük lőnek a négymotorosoknak, aztán egyik-másik sorozat pontosan ül! Átzuhannak a mélyen tagozott kötéleken, Matyi észre sem veszi, mennyi nyomjelző suhan el mellette. Alig pár másodperc telt el a támadás kezdete óta. Matyi felveszi a gépet, és a fejét forgatja: követik-e?

Ekkor hallja meg a fejhallgatóban Brandó hangját:

- Segítetek, négy Lightning van rajtam!

Matyi szeme előtt vörös köd, sőt kezében a botkormány! Jobbra-balra Messzerek és kéttörzsűek cikáznak. Egy-egy Messzer után mint a farkascorda, loholnak fűrtökben a Lightningek!

Matyi előtt, jóval magasabban, négy kéttörzsű hajszol egy Messzert. A Messzer mindent megpróbál, emelkedik, fordul, durván leborít, felhúz, de minden helyzetben akad a négy üldöző közül, aki löhelyzetbe kerül. Most a Messzer majdnem függőlegesen húz fel, lóg a légcsavaron, de hiába! Nem szakadnak le róla, bal emelkedő spirálba kényszerítik.

Matyi gépe teljes gázzal dolgozik, már nincs messze tőlük. Azt sajnos nem éri el, amelyik a legközelebb van Kőhalmyhoz, de a leghátsó már benne van a célzógyűrűben. Nagyon nyugodtan, mintha célsákra lőne, megnyomja a billentyűket. A Lightning nem vette észre, a sorozat leborotválja a jobb szárnyát, az elválk a törzstől, és pörög lefele. Matyi érzi a diadalt, de némán koncentrálnak, csak időben érjek oda, csak időben...

A következő kéttörzsű sem vette észre Matyit, sem negyedik társa vesztét. Igen, ez az a vörös köd, amely légiharcban megüli az agyat. Ilyenkor nyoma sincs a félelemnek, csak löni, löni, löni! Ez a vörös köd boríthatta el az amerikai legény agyát is, a repülőgép hasába kapja a magyar lövész rövid sorozatát 200 méterről, lángba borul a törzs és az egyik motor is. Matyi ordítana, de nem! Összeszorítja a fogát, a gázkar

a szükségállásban, a szívótér nyomása 1,42 att. Ez a maximális teljesítmény.

A következő Lightning már észrevette a mögötte repülő hármas égését, majd robbanását. Jobbra-balra csúsztat, hogy elkerülje Matyi sorozatát, de már olyan közlelől kapja, hogy nem lehet „félreértés”. Ez a sorozat is a jobb motorba vágódik, és a Lightning már fáklyaként ég. A pilóta nem tud kiugrani.

Kőhalmy és a negyedik Lightning már sehol. Egy percen belül három légigyőzelem, három égő gép zuhan egyidőben, kis különbséggel csapódnak fel a földön.

A megzavart óriáskötél Szlovákia felé húz. A földön három koromfekete füstcsóva. Matyi egyedül maradt. Alatta a Vértes, a távolban a Tátrát sejteti. Hazafelé veszi az irányt. Nagy gázzal nyomja a gépet Veszprém irányába. Siet, hogy billegtessen, hogy a légigyőzelmet tudtára adhassa a többieknek és az őket hazaváró szerelőknek!

Veszprémben egymás után szállnak le a Messzerek. Matyi rácsap a „Retek” harcálláspontjára, majd fordul, és újra, majd újra, harmadszor is! Ahogy leszáll, és begurul, odarohan mindenki. Szinte kiemelkedik az ülésből. Három légigyőzelem, ilyen ellenfelek ellen! Ebből a fiúból, aki így tud löni, még nagy „ász” lehet!

Matyi jelent az Öreg Pumának.

- Fiam - néz rá a parancsnok -, a kapott tilalmat félbeszakítottad, azt folytatnod kell. De felterjesztelek kitüntetésre. Gratulálok!

Kőhalmy Brandó viszont nem jön meg. Mindenki az óráját nézi. Amikor letelt az üzemanyag megszabta másfél óra, már csak abban bíznak, hogy Brandó kényszerleszállt, vagy kiugrott. De nem. Jön a szomorú jelentés: Kőhalmy gépe Újiregnél földbe csapódott. A „Drótkefe” századtól Pászthy hadnagy ejtőernyővel kiugrott, korán nyitott, az ernyő fennakadt a gép farokrészén, így Pászthy gépével együtt zuhanva vágódott a földbe. Bognár főhadnagyot, a közkedvelt „Dodó”-t ejtőernyőn függve gyilkolták meg. Szitává lőtt teste lassan himbálózott a föld felé... Szittár Gyula szakaszvezető, Matyi évfolyamtársa égő gépével zuhant le. Négy hősi halott.

Nyolc kényszerleszállt gép pilótája nem sebesült meg.

Bejczy főhadnagy és Mátyás őrmester egy Lightninget, Tóth „Drumi” egy Thunderboltot lőtt le. Debrődy és Kovács „Paja” őrmester egy-egy kéttörzsűvel növelte győzelmi listáját.

Az amerikai jelentés ezen a bevetésen hat vadász és 14 négymotoros bombázó elvesztését ismerte el.

Kőhalmy János főhadnagyot, a Magyar Érdemrend Lovagkeresztje, a Magyar Koronás bronz- és ezüstérem, az I. osztályú Tűzkereszt, az I.

osztályú Vaskereszt stb. viselőjét június 23-án, Kassán temették el, hősi halottnak kijáró tiszteletadással.

Lőrincz Matyi megkapta a Nagyezüst Vitézségi érmet, amellyel a vitézi cím is járt, és soron kívül előléptették őrmesterré. De ettől a naptól kezdve Matyi nem volt többé az a vidám, gondtalan fickó, akinek adigismerték. Nem tudta megbocsátani magának, hogy a negyedik Lightninget nem tudta csővégre kapni.

A nagy számbeli fölényben berepülő amerikai kötelékek mind gyakrabban jelentek meg hazánk egén. 1944. november 5-én, egy gyönyörű, napos őszi vasárnapon, Bécs - Florisdorf ellen bevetett, de már hazatérőben levő amerikai köteléket, kb. 500 bombázót és Mustang vadászt támadott meg a riasztott 20 Puma vadász. Nagykanizsa környékén négy négymotoros bombázó lelövése jelezte „munkájukat”. A bombázókötélék hívására érkező 80-100 Mustang P-51-es pillanatok alatt leválasztotta a támadó Pumákat a bombázókról, egyéni légi harcra kényszerítették, túlerejükkel üldözőbe vették a magyar Messerschmitteket. Lőrincz Mátyás őrmester egy ellenséges gép lelövése és hősieles küzdelem után a túlérő ellenében repülő hősi halált halt. 23 évet élt.



A Sas, a Tigris és a Villám

Gyorsbombázók

Két vadállat és egy természeti jelenség? Furcsa összeállítás, azt vélhetné az ember, hogy most holmi biológiai vagy fizikai tanulmány következik. Az olvasó azonban minden bizonnyal sejti, nem ilyesmiről van szó: a magyar légierőben a századjelvények szerint emlegették az egységeket.

Kezdetben, 1941-ben a keleti fronton a bombázók, a vadászok, a távol- és közelfelderítők harcoltak, a szállítók szállítottak, és a futárrepülők futárszolgálatot láttak el. 1943 végére már másként osztották fel, illetve szervezték a légierőt szakágak szerint. A légiháború zord követelményei és a rendelkezésre álló harci géptípusok új elrendezést követeltek. A még megmaradt Junkers Ju 87-esek természetesen zuhanóbombázókként „dolgoztak”, hiszen másra nem is voltak alkalmasak. Vadászrepülőink Messerschmitt Bf 109-essel repültek, a közelfelderítőket Focke-Wulf FW 189-esekkel szerelték fel, a távolfelderítők (főleg) Junkers Ju 88-ast használtak. A Ju 88-asok egyébként horizontális bombázás helyett már elsősorban zuhanóbombázással támadták a célt. 1944 nyarától a Ju 87-esek helyett megjelentek a Focke-Wulf FW 190 vadászgépek, amelyeket a volt zuhanóbombázók és az „öregek” bombázópilóták csatarepülőgépként repültek.

Igen ám, de hazánkban jelentős Me 210-gyártás folyt. Ezt a - szerintem korántsem túl jól sikerült - gépet eredetileg a nagy hadászati bombázókötélékek elleni vadász-romboló feladatokra szánták. A kezdeti nagy veszteségek bebizonyították, hogy hiába a nagy tüzerő, ezek a gépek nem tudják magukat megvédeni az amerikai kísérővadászokkal szemben. Simán elvittek viszont négy 50 kg-os és egy 1000 kg-os, úgynevezett anyabombát is a hasuk alján. Persze más bombákkal, másként is meg lehetett őket rakni. Mivel zuhanófékjük és célzóberendezésük is volt, igazi többfeladatos repülőgépek lehettek volna. A gyakorlat azonban bebizonyította, hogy sebességük és elhárító fegyverzetük vadásztámadással szemben nem nyújt biztos védelmet számukra. Ennek ellenére a fejezetünk címében szereplő három gyorsbombázó század bátor pilótái nagyszerű tetteket vittek végbe ezzel a géppel. A háborús statisztika

kákát tanulmányozva kiderül, hogy veszteségeik nem haladták meg más nemzetek hasonló feladatokat ellátó alakulatainak veszteségeit, mégis, ez a kis számú - a háború alatt már nehezen pótolható - vérvesztés súlyosan esett latba.

A háromszázados osztály, a 102. gyorsbombázók századai sok esetben egymástól független feladatokat hajtottak végre, de 1944 novemberétől, amikor Várpalota hadirepülőtérén Martini Albert őrnagy parancsnoksága alatt az osztály megalakult, bevetéseik összehangoltá váltak.

Ebben az időben a 102/1. gyorsbombázó (Gyb) századot, a Sast Háy Kálmán százados, a 102/2-est (Tigris) Bodó Pál százados, végül a 102/3. Villám századot Péterdi A. János főhadnagy vezette. A Sas század a korábbi 3/1. bombázó század tagjaiból, a Tigris század pedig bombázó és közelfelderítő pilótákból alakult meg. A Villám század magvát távelfelderítő pilóták és (nagyobb számban) Dóczy Lórándnak, a Repülő Kísérleti Intézet parancsnokának a „fia” képezték, akik parancsnokukat röviden csak „Gazda”-nak hívták.

Nos, ez a század a gyorsbombázás keretein belül minden romboló és bombázó, sőt felderítő feladatot is ellátott. Miután a pilóták legtöbbje gyakorlott műszerrepülő is volt, nehéz időjárási körülmények között is kiválóan hajtották végre a rájuk rótt bevetési feladatokat. Az ő legérdekesebb győzelmeiket és veszteségeiket igyekszem most itt csokorba fogni.

A Sas - még amikor önálló század volt - első bevetéseit Tiszalök tábori repülőtéréről repülte. 1944. szeptember 20-án például szovjet területet, Csorkov pályaudvarát zuhanóbombázták igen sikeresen. Ezután elsősorban alacsonytámadási feladatokat kaptak. 1944 októbere Ferihegyen találta a Sast. Nagyon nehéz körülmények között, erős elhárító tűzben bombázták és alacsonytámadták a tiszai átkeléseket.

Első gépvesztésüket mégsem harci körülmények között szenvedték el. A bevetésre startoló Gyulay István tartalékos zászlós bal motorja röviddel start után kigyulladt. A pilóta elkövette azt a hibát, amelyet ilyen esetben nem szabad követni: 150 m magasan vissza akart fordulni, bal fordulóba kezdett, az égő motor irányában ... Nem messze a keresztúri temetőtől földbe csapódott. Egy gépszemélyzet hát elveszett.

November 20. táján a Sas századot még tragikusabb veszteség érte. Németh László főhadnagy aznap szolgálatmentességet kapott, ugyanis november 18-án volt Székesfehérvárott az esküvője. Parancsnoka, Háy Kálmán (közeli bajtársai „Kamó”-nak becézték), úgy gondolta, elég a főhadnagynak ez az „esemény”, pár napig nem akarta bevetésre küldeni, sőt egyenesen megtiltotta. November 22-én délelőtt bevetési parancsot

kapott a Sas és a Tigris század, azaz Bodó százados pilótái. Háyék - Némethet a földön hagyva - startoltak, és a szokásos légvédelmi tűzben három géppel bombázták a Pusztavacs környékéig előretört szovjet lékeket. Leszállás után tudták meg, hogy a földön maradt Németh főhadnagy, a kétnapos ifjú férj és Gregovác Miklós őrmester, hajózó távirász és lövész ... nincs többé. Repülő hősi halált haltak.

Az történet ugyanis, hogy a második század, a Tigris, kissé késve indult Háyék után. A Tigrisnél aznap több volt a gép, mint a gépszemélyzet. Bodó Pali telefonon átszól az első századhoz, tudnának-e személyzetet adni. A sors különös játéka folytán éppen a pihenőben hagyott Németh főhadnagy vette föl a telefont. Természetesen azonnal igent mondott, fölön csípte az aznap szintén pihenő Gregovác őrmestert, és átrohantak a második századhoz, majd azokkal egy kötelékben elstartoltak. A bevetési cél: Pusztavacs-Örkény-Örkénytábor térsége, a feladat: vasúti kirakodás zuhanóbombázása és alacsonytámadás. A köteléket a rangidős Németh főhadnagy vezette. A sürgősség miatt szinte eligazítás nélkül, eléggé kapkodva startoltak. Így történhetett, hogy Háyék előbb indultak, mint a Tigris öt vagy hat gépe. Az időjárási viszonyok miatt a látás majdnem olyan volt, mint szürkületkor. Csapó Béla zászlós, a Tigris legtapasztaltabb pilótája úgy emlékszik, hogy a Dunát átlépve csak négy saját gépet látott.

A köteléket vezető Németh főhadnagy északkeletről egyenesen rárepült Örkényre, majd Örkénytáborra. Rendkívül erős elhárító tűz fogadta őket, a levegő valósággal olyan volt, mint egy augusztus 20-i tűzijátéknál. A bombákat 1000 méter magasságban oldották, a megkönnyebbült gépek orra a magasba szökött. Teljes gázzal erős emelkedésben voltak, amikor Csapó zászlós az egészen a közelében húzó Németh-Gregovác-féle gépen légvédelmi találatot figyelt meg. Németh gépe erős füstöt kezdett maga után húzni. Ebben a pillanatban Csapó Béla gépe is találatot kapott, a bal motor füstölni kezdett. Csapó, az „öreg” róka, rögtön kikapcsolta a bal motort, mire a füstölés csökkenni kezdett, majd meg is szűnt. Igen ám, de a Me 210 nem szeretett egy motorral repülni, sebessége csökkent, kezdett magasságot veszteni. Szovjet vadászok aznap szerencsére nem mutatkoztak. Béla még látta, hogy Németh gépe erősen eltávolodik, észak felé repül, és amikor Dabas község légterét elhagyja, és Ráckeve irányába repül, hirtelen fellobban a láng, az egész gépet elborítja, a repülőgép feje áll, és 7-800 méter magasságból meredeken zuhanva csapódik a földbe. (A háború végén kiderült, hogy ráckeveiek temették el a két magyart.)

Háy Kálmán ma is állítja: Lacinak nem kellett volna meghalnia, ha betartja a parancsot...

De térjünk vissza Csapó Bélához, aki nyugatra fordult, de olyan mértékben veszítette a magasságot, hogy reménytelennek találta a saját vonalak elérését. Sajnos igaza lett. Hiába dolgozott a jobb motor, a Kis-Dunától két kilométerre keletre, Dömsöd határában behúzott futóval hasra kellett szállnia. Hatalmas rázkódás, megpördülés, Csapó alaposan beverte a fejét a páncélüvegbe. Aztán jött a nagy csönd ... és az oroszok. Csapó Béla zászlós és Szenté Győző őrmester fogságba esett. (Túléltek a háborút, haza tudtak jönni.)

A Tigris és a Sas század együttesen a bevetési időszak végéig összesen hét gépszemélyzetet veszített. Összesen hét légigyőzelmet arattak, számtalan bombázást és alacsonytámadást hajtottak végre. A 210-esek a mozdonykilövésre is „specializálták” magukat...

A Villám, a 102/3. század is kivette a részét a másik két század említett „munkáiból”, méghozzá alaposan.

Említettem már, hogy a Repülő Kísérleti Intézet feloszlata után alakult meg a régi tagokból - mind repültek a Me 210-est - a 102/3. Villám század. Egy ideig a „Gazda” még rajta tartotta a kezét a századon, majd Péterdi főhadnagy vette át a század vezetését, de csak akkor, miután Dóczy nagyon alaposan bevezette a zuhanóbombázás rejtelmeibe. Nem mintha Péterdi kezdő lett volna, a leggyakorlottabb távfelfelderítő pilóták egyikének számított. Ez a feladat azonban újdonságot jelentett a számára. Dóczytól pedig tanulni, azt aztán lehetett.

Ebben a században, a Villámban a pilóták kivétel nélkül tiszték voltak, hiszen a Repülő Kísérleti Intézet állományából kerültek ide gyorsbombázónak. Az RKI nagyon színvonalas előképzést kívánt meg, az elméleti ismeretek terén is. A hajózó távirászhívások zöme viszont a tiszt-helyettesi vagy légénységi állományba tartozott, azzal a (nem lényegtelen) megjegyzéssel, hogy csaknem kivétel nélkül átestek a tűzkeresztségen 1944 elején, az amerikai bombázókötelékek elleni harcok során. A század néhány kiváló pilótája (a teljesség igénye nélkül): Hegedűs László, Konráth János, Lelkes Lajos, vitéz Majoros Kornél, Béles Tibor főhadnagy. A fiatalok közül Posgay Antalt azért említem meg, mert az ő repülőéletútja ugyancsak bővelkedett eseményekben, emellett pedig nagyon értékes visszaemlékezést írt századának történetéről.

Péterdi főhadnagy 1944 novemberében parancsnokként érkezett a Villám századhoz. Abban az időben a századnak már két gépszemélyzet elvesztését kellett elkönyvelnie. Ballagó Pál hadnagy és lövésze valószínűleg november 16. táján, Jászberény térségében halt hősi halált.

T-34-es páncélos gyülekezést támadtak. A startnál közölték velük, hogy egy vadászszázad fogja őket biztosítani. Különös az élet, és a háború milyen kegyetlen! Az a vadászszázad csak egy raj erejű volt, de

Debrődy Gyurka vezette. Engem ért az a tisztesség, hogy a géppár parancsnoka lehettem. Mit sem tudtunk arról, hogy nekünk magyar gyorsbombázókat kell biztosítani. A parancs csak annyi volt, hogy a térségben nagy a szovjet légitvékenység, sok a vadász, őket kell megzavarni. Végre is hajtottuk, négyen négy gépet lőttünk le. Kettőt ebből maga Debrődy Gyurka (ez volt az utolsó bevetése, súlyos sebesülten kényszerleszállt, és a háború végéig sem gyógyult fel annyira, hogy bevethető legyen).

Amíg mi vadászok 7000 m magasságban vad légi harcunkat vívtuk a Lavoskinokkal és a Jakokkal, addig lent a gyorsbombázók bombázták és alacsonytámadták a páncélos gyülekezést. (Ezt azonban csak a háború után tudtuk meg.)

A kemény alacsonytámadásban Ballagó Me 210-ese találatot kapott, egyik motorja kigyulladt. Mélyen a szovjet által megszállt terület felett kiugrani nem volt tanácsos. Ha egyetlen mód kínálkozott, megragadtuk, hogy valahogy túljussunk az első vonalakon. Ballagó is ezt akarta. Gyönyös magasságában jelentkezett rádiójára, jelentette, hogy a tűz kezd az egész gépre áterjedni. A parancsnok elrendelte, hogy ejtőernyővel hagyja el a gépet. Ballagó azonban közölte, hogy lövésze sebesült, nem tud kiugrani. Ő pedig nem hagyja ott a bajtársát. Megkísérli a kényszerleszállást.

A többiek jól látják a süllyedő gépet, átérzik azt, ami végbe megy, végbe mehet Ballagó Pál hadnagy lelkében. Megmenthetné az életét, de nem teszi. Utolsó pillanatig küzd, hogy megmentse bajtársát. Hátha sikerül a földet elérni, és akkor megmenekülhet a rádiós is.

A sors nem így akarta. Ballagó gépe 20-30 méter magasban lehetett, közvetlenül a földet érés előtt, amikor a többiek összeszorult szívvel látták, hogy az égő gép felrobban, és darabjaira hullva csapódik a földbe.

Posgay hadnagy már korábban, november 4-én megsebesült, de szépen gyógyult. (Péterdi, aki a kórházban meglátogatta, tőle tudta meg, hogy Kovács Károly és Ballagó Pál hadnagy hősi halált halt.) Posgay 1944-ben akkor már másodszor volt a székesfehérvári kórház ápolója. (Ekkor még nem tudhatta, hogy számos kaland és kemény légi harc vár még rá, de a háborút túléli.)

Péterdi főhadnagy sajnos nem sokáig lehetett a Villám parancsnoka. 1944. november 20-án életének újabb fordulópontját tartogatta számára. Ő, aki annyiszor hozta haza távfelfelderítő gépét mélyen a szovjet hátsóterületéről, ezen a napon nem tért vissza.

Aznap az egész osztály bevetési parancsot kapott. Elöl Hányék, utána a Villám, majd Bodó Tigris százada zárta a köteléket. Érsekújvár térségében a kötelék felvette a Puma ezred kísérő vadászait, majd a kitű-

zött, bombázandó cél, a Déménd községtől nem messze gyülekező szovjet csapatok irányába fordultak. Péterdi aznap első tisztje, Hegedűs főhadnagy esküvőjére volt hivatalos tanúként. Talán jobban tette volna, ha kivételesen mást jelöl ki maga helyett a bevetésre . . .

A bombavetés után - hogy a légvédelem tüzét elkerülje - egészen alacsonyan húzott el a szovjet csapatok fölött. Ennek ellenére légvédelmi találat érte. Az egyik motort ki kellett kapcsolni, de így is csak a benzin égését tudták elkerülni, az olaj kigyulladt. Tétovázásra nem volt idő, hasra kellett „dobni” a gépet, hogy a várható robbanást elkerüljék. Péterdi jelt adott a kabintető ledobására (a leszálláskor esetleg deformálódó kabintető megakadályozhatta a gép elhagyását).

Több mint 300 km-es sebességgel próbálta az első, viszonylag simának tűnő területre Péterdi a gépét lenyomni. Jó pár ugrás után sikerült egy bokros részt „leborotváltni”, majd nem messze egy horhostól megállt a gép. Közben Péterdi kétszer is beverte a fejét a páncélüvegbe, vitéz Mészáros Károly őrmester is megsebesült a fején. Átmeneti „szerencsájukra” német katonák jöttek segítségükre. Mészároست segélyhelyre vitték, majd a német csoport Péterdivel együtt orosz fogságba esett. (Mészáros meg nem erősített hírek szerint a déméndi szovjet hadikórház bombázásakor halt meg. Az igazság sohasem derült ki.) A század „leírta” Péterdit, vagy ahogy közvetlen bajtársai hívták: „Dorkát”. Az esküvő nem maradt el, de Hegedűs főhadnagy mézeshetei annál inkább. Mint rangidősnek, neki kellett átvennie a Villám század parancsnokságát.

Négy nappal később, november 27-én a század elvesztette a magyar légierő egyik leghíresebb bombázó pilótatisztjét, vitéz Majoros Kornélt. A bátaapáti szovjet átkelés támadásakor légvédelmi találat érte. Ez volt a 287-ik bevetése! Lezuhant, és lövéseivel együtt hősi halált halt. Magányos sírkeresztje egy lankás domb oldalában hirdeti: „Itt nyugszik ifj. Majoros Kornél rep. főhadnagy, élt 24 évet, és ismeretlen bajtársa. Hősi halált haltak 1944. nov. 27.”

Posgay Antal hadnagy 1945. januártól ismét századának harcos tagja lett, számos nehéz bevetésen esett át. Egy alkalommal vadászerényeket csillogtatva lőtt le egy Jak 9-est. A Jakok a cél elérése előtt kapták el Posgayékat, a kötelék nagy része már zuhant a célra. Posgay tudta: élet és halál forog kockán. Nem zuhant a többiek után, mert csak célt repülne a szovjet vadászoknak. Kioldotta élesítetlen bombáit, és szabályos vadászharcba kezdett. Fordulóba dobta a gépét, de pillanatok alatt felfogta, hogy a kiválóan forduló Jakok lekörözik. Ezért igazi vadász módjára lekapta a gázt, és jobbra rúgta az oldalkormányt, mire a viszonylag nagy gépmadár erősen jobbra csúszott. A Jakok túllőttek Posgayra, ő pedig egy hosszú sorozatot eresztett mereven beépített gépágyúiból az

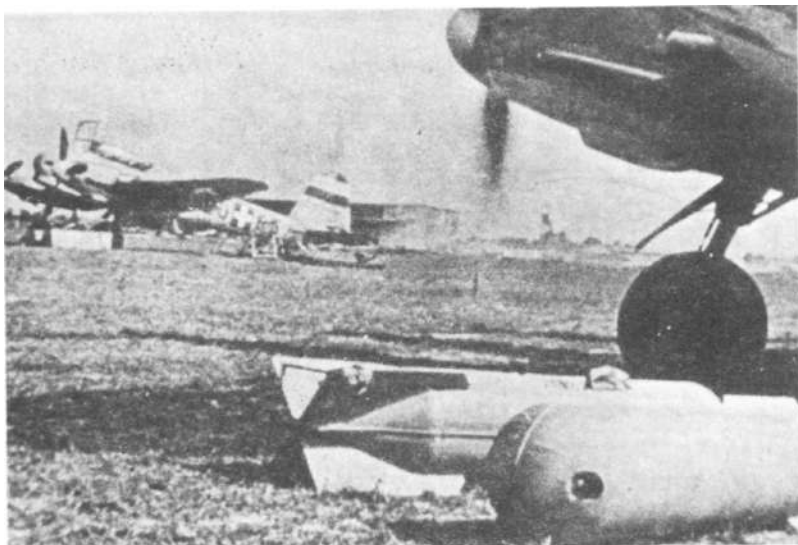
utolsó Jak törzsébe, mire az fekete füstöt húzva meredeken eltűnt. Kísérője - láthatóan - tartva a magyar rombolótól, inkább a keleti irányi választotta.

Mindez már 1945. február 13-án történt, a gyorsbombázók a lesvári repülőtérről szálltak fel. Március 28-án felrobbantották már üzemképtelen gépeiket, és az Eisenstadt (Kismarton) melletti Parndorf repülőterére települtek át megmaradt nyolc repülőgéppükkel. Felszállás után még végiglőtték a közeledő szovjet gyalogságot. Ez volt a Villám utolsó harci tevékenysége.

Parndorfból Hörsching repülőterére repültek. Nem hagyták, hogy utolsó gépeik az ellenség kezére jussanak, a háború végén felrobbantották őket.

A Sas és a Tigris század még szintén átrepült Parndorfba, ott azonban a repülőgépeket - üzemanyag híján - nekik is meg kellett semmisíteniük.

A három gyorsbombázó század nagy veszteségek árán az utolsó lehetőségig harcolt, becsületet szerezve a magyar katona és a repülőfegyvernem jó hírének.



Me 210-esek bombaszerelés közben

Egy Tigris-személyzet bevetésre indul



Négyet egy csapásra

vitéz Molnár László

Amíg élt, Paszulyosnak vagy Oroszlánnak becézték Molnár Lacit. Fiatal életét egy P—51 Mustang vadász 12,7 mm-es lövedéke oltotta ki, 1944. augusztus 7-én. Lezuhant gépének elgörbült légcsavarja jelöli sírját a sopron-bánfalvai hősi temetőben, ahol örök álmát alussza.

A magas, dörgő hangú, busa fejű fiút 1941-ben ismertem meg a kassai Repülő Akadémián. Harmadéves volt. Nem sejthettem akkor még, hogy egyik példaképemmé válik majd.

Első találkozásunk számomra nem a legkedvezőbb módon zajlott le. Mint elsőéves, méghozzá kezdő elsőéves éppen századügyeletesi szolgálatot teljesítettem. Közvetlen szolgálati előljáróm a szolgálat ideje alatt naposként Simorjay Bandi volt. Neki már volt rá alkalma és ideje, hogy megismerje a harmadévesek íratlan előjogait, például a „sózást” is. A „sózás” a következőket jelentette: a „sózó” az ébresztő elhangzása után nem ugrik ki az ágyból, mintha keresztеспók csípte volna meg, hanem békésen heverészik tovább, kockáztatva, hogy valamelyik vizsgáló előljáró leleplezi. Ezt fegyelmi felelősségre vonás követi. Mivel azonban a legfőbb vizsgáló előljáró, az akadémiaügyeletesi tiszt (ezt a szolgálatot mindig a tanári kar egy tisztje látta el) olyan volt, mint a sas, azaz nem fogdosott legyeket (vagyis lustálkodó *aksokat*), ezért aztán ezt a közcsendőri feladatot a (mindig harmadévesek által adott) akadémiaügyeletesi akadémikus töltötte be. Igen ám, de a saját évfolyamát a harmadéves nem ellenőrizte ilyen szempontból. Nem is lett volna maradása öklmének, ha ilyesmire vetemedik!

Simorjay Bandi persze tudta ezt, és a csak harmadévesek által „lakott” folyosó végi hálóterembe engem, az elsőévest küldött ébresztőt tartani. Én pedig - mit tehettem mást - szolgálati jelvényeimmel, a két tölténytáskával és a szuronnyal csörömpölve, jó nagy zajjal benyitottam a szóban forgó hálóterembe. Felgyújtottam a villanyt, és kegyetlen hangerővel elordítottam magamat: - Ébresztő! -, majd miután semmi nem történt, még fokoztam a hangerőt: - Ébresztő! Föl! - Mire észbe kaphattam, és egy gyors *leborítással* a balfenék irányába kitérhettem volna, bakancstalálat ért. Olyan vad erővel dobták, hogy örültem megmentett

életemnek, és menekültem az ajtó irányába. De mielőtt még elérhettem volna, dicstelen helyen egy kisámfázott lovaglósizma is eltalált.

Mindezen felszerelési tárgyakat Molnár Laci, az akadémia akkori súlydobó bajnoka vágta hozzám. Szeretetből, hiszen nem akart ő semmi rosszat nekem. Mindössze csak igyekezett az alá- és fölérendeltségi viszonyoknak a szolgálati szabályzatban feltehetően nem eléggé pontosan körvonalazott mibenlétére felhívni a figyelmemét. Bandi, a napos, amikor elpanaszoltam neki a bánatomat, jót röhögött rajtam, és (kissé késve) felvilágosított: csak a villanyt lett volna szabad felgyújtanom, utána pedig lábujjhegyen, de gyorsan el kellett volna tűnnöm. így ismerkedtem meg a Paszulyossal.

Molnár Laci persze vadászrepülőnek jelentkezett. 1942. június 18-án avatták. Azonnal a frontra kérte magát, de kérése csak 1943 májusában teljesült. A doni áttörés után, a mátyásföldi 5/1. vadászosztály tagjaként kezdte el légigyőzelmeinek sorozatát. 1943. október 23-án már Szentgyörgyi Dezső és Molnár László vezette az „élbolyt”, hét-hét légigyőzelemmel.

Molnár Laci kora ősszel szerezte második és ettől kezdve általánosan használt becenevét: Paszulyos. Ötödik légigyőzelme alkalmából Kalinovkán állomásozott a Puma század, ide szorították őket vissza korábbi repülőterükről, Zsitomirról. Laci szerelője, Domonkos János szakaszvezető, „a motorok doktora” késő este kapta a parancsot, hogy az ő raja fog másnap reggel ülőkészültséget adni. Az ülőkészültséget azt jelentette, hogy a szerelőknek már legalább egy órával virradat előtt fel kellett kelniük. Akkoriban olyan nagy nevek voltak a szerelők között, mint Nagy Aladár őrmester vagy Sipos őrmester (aki azután 1944-ben a 101/2. század hangármestere volt). Ezek az emberek zokszó nélkül kelték korán, feküdtek későn . . . Nem számított semmi, csak az, hogy a gépeik pilótáinak épségéért mindent megtegyenek.

Azon az estén Molnár Laci külön kérte Domonkost, hogy a szerelők, amikor kelnek, keltsék őt is fel. Ahogy mondta, a vadászrepülők hetedik érzéke megsúgott neki valamit. Gondolta, valaminek csak kell akadni a horogra. Másnap reggel valóban fölkelte az „akadémiai hétalvó”, csizmadobáló, mély, dörgő hangú vadász, és kibattyogott a gépekhez. Ott állt, miközben Domonkos, vagyis Domi bemelegítette a 109-est. Amikor a szerelő „leszériázta” a gyújtást teljes gáznál, Molnár beszállt a gépbe, és kérte Domit, hogy kösse be. (A raj másik három pilótája természetesen még nem volt ott, hiszen az ülőkészültség valójában még el sem kezdődött.) Molnár Laci szólt Dominak, hogy az alig-alig derengő hajnali szürkességben figyeljen keleti irányba, a segédszerelőnek, Szrenka Tibinek

pedig nyugatra kellett figyelnie. - Bármit is észleltek, szóljatok! - kérte őket Laci. A szerelők leültek a motorháztetőre, háttal egymásnak.

Percekig ültek némán. Aztán Domi a lassan világosodó horizonton egyszer csak gyanús csillagszerűséget pillantott meg. Az előbb még nem volt ott! Felordított: - Gépek! - Laci hátranézett: - Indíts! - kiáltotta. Szrenka és Domonkos, mint az örült, tekerte az eklipsz-indítót. - A Janik kipufogólángjai! - ordította Domi (Janinak hívta az ellenséges gépeket). Nemcsak egy Jani jött, hanem nyolc vagy tíz II-2-es készített hajnali meglepetést a kalinovkai magyaroknak.

Laci helyből startol, de az apró bombák már hullanak. Riasztás még nincs. A felállítási helytől jobbra eső hangárt, egy barakkot több találat ér. A debreceni bombázóalakulat Junkers Ju 88 típusú gépei sorában eléggé nagy a veszteség. De Laci már fenn van. Szemmel alig lehet követni a Messzert, mint a héja csap egyik gépről a másikra. Az II-2-esek minden irányba lőnek, most már találomra. Nagy a zenebona, a hátsó lövéseik mind a támadó gépet lövik. Mire észbe kapnak, hogy egyetlen magyar támadja őket, már két II csapódik a földbe a szerelők szeme láttára, fekete füstszálzók törnek az ég felé. Két légigyőzelem pár perc alatt! Lacinak jó „szaglása” volt. Igaz, ezt a figurát az II-ek változó létszámmal nap nap után megcsinálták, de ilyen korán még egyszer sem. Ezt érezte meg Laci a hetedik, azaz a vadászérzékekével.

Este Regénye Laci szakaszvezető, századírnok protekciózott ki Sturza géház őrmestertől egy tartályra való bort. Aminek következtében Molnár Laci a két légigyőzelem örömeire úgy berúgott, hogy a századparancsnok, Kovács „Juszuf” százados rendeletére a szerelőknek egy 1 köbcentiméter űrtartalmú - paszulynyi, azaz babnyi - bádogpoharat kellett „legyártaniuk”, ezt kellett Lacinak a nyakában hordania, és csak abból ihatott szeszes italt...

Nem sokkal ezután jött el az a nap, amikor Laci a híres „négyesét” lőtte. Ezt a szüleinek is megírta, teljes részletességgel.

Drága jó Szüleim!

Életem legszebb napjait élvezem idekint, és azt akarom, hogy kedves Szüleim is együtt örüljenek velem. A futárgép ugyan már elrepült a postával, de azért megírom ezt a levelet, hogy a holnaputáni magával vihesse.

Mindenekelőtt jól vagyok, egészséges vagyok, és mint láthatják, a hangulatom is remek. De miért is ne volna remek, amikor a szerencse istennője olyan kegyes volt hozzám, hogy kétszeres magyar rekordot sikerült felállítanom... Elmesélem a történetét, mert tudom, hogy örülni fognak.

Tegnap szabad vadászatra indultam. Az idő is, a hangulatom is barátságos. Előbbi felhős, szürke, az utóbbi bosszús, mert már hetek óta nem találkoztam ellenséggel. Eleinte észak felé repültem, de a felhőalap

olyan alacsony, hogy hamarosan keletnek fordítom a gépemet. Alattam az első vonalak harca hullámszik, figyelem a mozgalmas képet A felhő-alap lassan 600 méterig emelkedik. Óvatosan repülök, mert újonc kísérőm van. Vasútvonal ágazik szét alattunk, követem az északi vonalát, és berepülök szovjet területre. Most már még erősebben figyelek, mert minden pillanatban találkozhatunk ellenséges gépekkel. Alig telik el néhány perc, a szürke, északi szemhatáron fekete pontok jelennek meg mind nagyobbra nőnek, s ahogy rohanva közelednek felénk, már a gépek formáját is ki lehet venni.

- Ellenséges bombázók, mögöttük vadászok! - közlöm megfigyelésemet kísérőmmel, rádión keresztül. Azután közelebb hívom, és szorosan a felhőalap alá húzódunk. A pontok egyre nőnek. Idegeim megfeszülnek, a botkormányon lefordítom a lóbillentyűt. Mintegy 30 ellenséges bombázó viszi halált és pusztítást hozó terhét a saját területünk felé. Mögöttük tíz vöröscsillagos vadász hempereg a levegőben, hogy előnyomulásukat biztosítsa. A következő pillanatban egészen közel, egymás mellett suhanunk el ellentétes irányban.

- Támadunk! - adom ki a parancsot kísérőmnek, és bukófordulóval a gépek közti hézagban a bombázók alá zuhanok. Hüvelykujjamat a gépágyú gombjára csúsztatom, és a célzókészülék elektromos fénypontját ráviszem a hozzám legközelebb eső bombázó hasára. Célzókészülékemben egyre nő a szovjet gép sziluettje, ujjaim türelmetlenül megrándulnak, de le kell győzőnöm ezt a türelmetlenséget, közelebb... közelebb... nehogy ellenfelem a messziről megnyitott tűz alól kifordulhasson! Már minden részét pontosan ki tudom venni, a szárnyakon látom a vörös csillagot, az az érzésem, hogy mindjárt elütöm ... Most! Összeszorul a markom, ujjaim lenyomják a gépágyú és a géppuskák gombjait... Tűz!...

A sorozat apró vörös lövedékei bevágódnak a gépbe, láng füst, korom robban ki belőle, pályája mind meredekebben ível a föld felé, és égő fáklyaként zuhan le a mélybe. Gépemet felrántom, jobbra tőlem egy másik szovjet gép zuhan égve a föld felé.

Az oltalmazó vadászok körülöttem hemzsegnek, azon csodálkozom, hogy még egyikkel sem ütköztem össze. Fordulómmal sikerül mögéjük kerülnöm, és már ismét zuhanok a bombázók alá. Újabb áldozatom még közelebb fekszik előttem, mint az előbbi. Mindenholnán tűzeső fogad, de nem fordítok el, mert remek lőhelyzetben vagyok. Már a hűtőjét is pontosan látom a célzókészülékemben.

Tűz!... A gép kicsit megbillen, balra csavarodik... lángnyelv... utána koromfekete füstcsík . . . fejre áll, az egész már egy zuhanó füstcsóva ... Gépemet átrántom fölötte, és amint utána nézek, hatalmas robbanással fröccsen szét a talajon.

Mögöttem bosszúra szomjazva ugatnak a szovjet vadászok gépágyúi. Éles ívben szembefordulok velük. Merőlegesen nyomom le a gépem, hogy eléjük tudjak lőni. Az egyik éppen szemberepül velem, végighúzom a hátán az izzó tűzcsovát... eltűnik alattam. A többi felülről zuhan rám. Körülöttem tele a levegő foszforcsíkokkal.

Igen éles fordulóval sikerül átbújniuk közöttük, és egy hatalmas rántással mögéjük vágódnom. Szétugranak . . . Ez kellett nekem! Újra a bombázók alá zuhanok, a legközelebbi kissé oldalt fekszik tőlem, lövésze elkeseredetten ontja rám tűzét. A kabinom mellett vágódnak el a sorozatok. Már olyan közel vagyok hozzá, hogy jól látom dühtől eltorzult arcát. Ujjaim ráfeszülnek a lóbillentyűkre, azután már csak egy kormos villanás látszik a szovjet bombázó helyén, amely mind meredekebb pályán zuhan a havas föld felé. Amíg ismét felhúzok a felhők magasságáig kísérőmet keresem, de nem látom sehol. Fölöttem négy szovjet vadász húz be a felhőrétegbe, de tőlem balra látok még kettőt. Utánuk fordítok, mire azok zuhanva menekülnek a föld felé. Ebben a pillanatban még látom, hogy valahonnan felülről két vadász fordul felém. Sebai, gondolom magamban, most már mégsem értek utol. . . És rámegyek az előttem zuhanó kettő közül a jobb szélsőre. Foszforcsíkjaim a kabinja körül füstölögnek. Halálfélelmében a legelképesztőbb vergődésbe kezd. Sorozataim elől többször kifordul, hirtelen le akar borítani... már majdnem elütöm ... tűz!...

A gép tehetetlenül pereg a föld felé, és lángolva robban fel a fehér mezőn.

Mélyet lélegzem a friss levegőből. Tagjaim, idegeim zsibognak, forgatom a fejemet jobbra-balra, de egyetlen gépet sem látok a légtérben. Tekintem az alattam húzódó havas tájra téved. . . négy üszkös géproncs lángol odalenn, és most hirtelen felenged bennem a feszültség ráeszmélek a valóságra: négy légigyőzelmem volt egymás után! Összeszorul a torkom a boldogságtól! Ez rekord!

De hol a kísérőm? Hívom rádión, nem jelentkezik... Keresem egy darabig aztán hazafelé veszem az irányt, üzemananyagom fogytán van. Repülőterünk fölött négyszer húzok el végig, egészen alacsonyan, billegő szárnyakkal! A földi bajtársak sapkáikat dobálják felém, és amikor leszálllok, egész tömeg rohanja meg a gépemet. Magyarok, németek vegyesen. Ezer kérdéssel ostromolnak, nevetnek, gratulálnak, azután feltűnik a Mölders vadászosztály lovagkeresztes parancsnokának karcsú alakja. Elémegek, és büszkén jelentem:

- Herr Hauptmann, ich melde gehorsamst, vier Abschüsse! - azaz: Kapitány úr, alázatosan jelentem, négy légigyőzelem!

Mosolyogva gratulál, kérdez a részletekről. Én vagyok az első „Vierling”,

azaz „Négyes”, eddig egy felszállásra kettő volt a rekord, mindenki őszinte örömmel gratulál.

És, hogy teljes legyen az öröm, kísérlőm is megérkezik, ő is billeg. Neki két légigyőzelme volt.

Este fáradtan bújtam az ágyba, mert vagy hússzor el kellett mesélnem a légi harc történetét.

Képzeltetik, drága Szüleim, hogy milyen boldog vagyok. 68 bevetésből 12 légigyőzelem van, és ebből ez az utolsó négyes sorozat még nemzetközi viszonylatban is az elsők között van.

Számtalan csók és kézcsók

Laci

Laci 1944 első két hónapjában újabb négy légigyőzelmet aratott, és így összesen 16 légigyőzelemmel tért haza a keleti frontról. Itthon sem várta pihenés, mert a fenyegető amerikai légitámadások elhárítására megalakuló 101. Puma osztályhoz került, annak is harmadik századába, a „Drótkéfébe”, első tisztnek. Itt a sokkal keményebb amerikai ellenfelek ellen további kilenc légigyőzelmet aratott. Amikor én 1944 nyarán az osztályhoz érkeztem, és azon belül a „Drótkéféhez”, akkor kerültünk (a csizmadobálás után) ismét nagyon közel egymáshoz. Ő képezett át az osztály harcmodorára. Büszke voltam, hogy engem választott kísérlőnek hősi halála napján, amikor én sajnos megvédeni nem tudtam, csak halálos sorozatot küldtem abba a Mustangba, amelyik vele végzett.

Halála után - a magyar királyi honvédség nyolcadik tagjaként - megkapta a legmagasabb tiszti kitüntetést, a Tiszti Arany Vitézségi érmet.

Amíg élek, nem felejttem el bátorságát és barátságos, dörgő hang-

Debrődy, Molnár László (jobbról a második) és Bejczy József a kép bal szélén német pilótákkal (Vasváry-archív)



Egyedül a túlerővel szemben

vitéz Nagy Kornél és Kuthy István

Kornélt 1943 tavaszán ismertem meg személyesen. Neve azonban már akkoriban nagyon szépen csengett a vadászpilóták köreiben.

Harmadéves akadémikusként Miskolc repülőterén a vadászkiképzés utolsó fázisába jutottunk. Elvégeztük Súlyommal az előírt gyakorlatokat, közvetlenül előttünk állt a nagy nap: egyedülrepülés Fiat Cr 42-es „igazi” vadászgéppel. 1943 nyarán a Cr 42-es már korszerűtlen gépnek számított, de nekünk mindent, az Arany Sas megszerzését jelentette. A magyar légierőben ez a gép volt a levegőben vívott lovagi tornák, a forduló-párharcok utolsó eszköze. Ez a csodálatos aerodinamikájú *biplán*! Két nehézgéppuska! Micsoda tűzerő! Nem törődünk azzal, hogy már repültek a Mustangok, Lightningek, Messerschmittek, Focke-Wulfok, Spitfire-ok, Zérók és a többiek, nekünk ez az öreg kétfedelű volt vágyaink netovábbja!

És a tetejében még Nagy Kornél is itt van oktatóink között! Nagyon nagy érzés fűtötte mellényünket.

Kornél kiváló oktatónak bizonyult. Elsősorban vadász-műrepülést, légi párharcot tanított, illetve vívott velünk.

Hármas, olasz rendszerű, szűk rajkötelékben repültem a bal oldalán. A szűk kötelék repülésénél a legtöbb pilótának van kedvenc oldala. Bár oktatóink ügyeltek a változatosságra, jobb és bal oldalt váltogatták a beosztásunkat, mégis nekem a bal oldali kísérés feküdt jobban. Fülöp István százados, vadászkisiskolánk parancsnoka (becenevén Precíz Pista) „kiszúrta”, hogy én a bal oldali kísérést jobban szeretem, mire elintézte, hogy őt mindig jobbról kelljen kísérem.

De azon a napon Kornélt kísértem, méghozzá balról. Jó szorosan. Nem volt illő egy méternél jobban eltávolodni a vezér szárnyától. Ebben az úgynevezett olasz stílusú kötelékben a legszigorúbban be kellett tartani azt a bölcs mondást, amely egyes vadászhangárok belső, meszelt falát díszítette: „Kötelékben csak egy akarat van, vezéredet figyeld!” Hát igen. Így is csináltuk, máshogy nem lehetett. Így fordult, fordulhatott elő, hogy fogalmam sem volt, merre járunk, és csak a horizont forgása árulta el, hogy hármaskötelékben *vezetett orsót* csináltunk!

Boldog voltam, hogy még megérhettem. Tudtam, hogy a modern légharc már nem ilyen köteléket kíván. De azért mégis . . . Én még elmondhattam, hogy Negyvenkettessel kötelékben műrepültem. Az utánunk következő évfolyamoknak ez már nem jutott osztályrészül. Nem csoda, hogy Kornél egyike lett vadászideáljainknak. Amikor avatásunk előtt elbúcsúzott tőlünk, még nem gondoltam, hogy a későbbiekben egész életre szóló barátság fog hozzá kötni.

Amikor újra hallottam róla, akkor indult meg a szörnyű légítámadás-soksora hazánk ellen. 1944. április 3-án, amikor tehetetlen dühvel, megalázottan lapultam a Népliget szélén egy óvóárokban, még nem tudtam, hogy Kornél a fölöttünk dúló események egyik szereplője. Pedig az volt. Első és utolsó bevetését vívta, egyedül több száz ellen!

Zavartalanul süttött a nap akkor, felhő nem árnyékolta az égboltot. Kornél akkoriban a RAB-nál (Repülőátvételi Bizottság) szolgált. Fontos és sok repülést ígérő beosztását örömmel vállalta, sőt megszervezte, hogy esetleges légiriadó alkalmával készségi gépekkel a RAB is kivehesse a részét a főváros védelméből. Április 3-án Kornél és Pallavicini Alfréd repülőfőhadnagy adta a készséget.

Késő délelőtt kapták a *Sziklaközpont* riasztását. Mivel a RAB-hoz beosztott katonai átvevő pilóták is az aktív légvédelemhez tartoztak, ezért két teljesen bevetésre készen feltankolt Me 210-es állt a gyári repülőtér szélén felszállásra készen. A riadó vétele után Kornélnak első dolga volt rádióan hívni a gépeket, amelyeket éppen berepültek, ezek ugyanis - természetesen - nem voltak bevethető állapotban. Utána riasztotta a hajózópihenőben tartózkodó Pallavicinit, majd rohanni kezdett a gépek felé. Kuthy István őrmester, a hátsó lövész futott utána.

A géphez érve, a szerelők segítségével bekötözték magukat, és a motorok beindulása után azonnal a startvonalra gurultak. Pallavicini kis késéssel gurult utánuk. Kornélnak gurulás közben jutott eszébe, hogy nem jelentették az indulást a német légvédelmi tüzérségnek. Közel vezette a gépét a légvédelmi tüzerállásokhoz. A német ütegparancsnok nagy mutatással jelezte, hogy mindenről tud, szabad a start!

A rádiót bekapcsolták, majd Kornél - fedélzeti beszélgetésre kapcsolva - megkérdezte Kuthy őrmestert, hogy minden rendben van-e. Az igenlő válasz után feldörgött a két DB 605-ös motor, és a 210-es nekilódult a felszállási iránynak. Elemelkedés után futó, fékszárny be, majd Kornél emelkedni kezdett Ráckeve térségébe. Közben ellenőrizte a műszereket és a többi kezelőszervet. Így ért 7300 méterre. Jobbra, tőle kis távolságra Pallavicini Frédi húzott felfelé.

Kornél ráállt rádiójával a közös frekvenciára, és leadta a hívójelét: Itt „Zongora”, jelentkezem!

Az éter megtelt a bevetési rádióforgalmazás jellegzetesen kezdő szintű, olykor már kedélyes színezetű bejelentéseivel. Az egyik pilóta kétségbeesetten jelenti be, hogy lent felejtette az oxigénmaszkját. Egy másik hangról felismerni Bodó Miklóst, aki az RKI (Repülő Kísérleti Intézet) „színeiben” szállt fel. Miklós hívja a kísérőjét, hogy 2000 méteren csatlakozzék hozzá. És így tovább, és így tovább. Szóval a kezdeti nehézségek. Ki tudja, mi lesz. Senkinek sincs gyakorlata amerikai gépek ellen. De vajon jönnek-e? Vagy csak vaklármá az egész, mint eddig mindig?

- Pallavicinit nem láttam, rádióan nem jelentkezett. Egyedül voltam - emlékezett később Kornél arra a kísérteties érzésre, amely mindig elfogja a vadászpilótát, ha egyedül marad. (Pallavicini leszállt Szolnokon, mert lövésének géppuskái nem működtek. Erről azonban Kornél csak jóval a bevetés után szerzett tudomást.) Kornélt azonban nem olyan fából faragták, hogy kitérjen az esetleges harc elől.

Bejelentkezett a Sziklánál:

- Elértem a kijelölt légteret, egyedül vagyok, kísérőm lemaradt!

A földi állomás, a „Szikla” szakadatlanul hívta a vadászokat, de válasz nem érkezett.

Kornél rádióan hátraszól Kuthynak, hogy adjon le próbasorozatot a puskáiból. Közben ő is ezt teszi. Géppálya, géppuska jól működik. A gép enyhe ívben köröz felfelé. Orra elhagyja a Nap vakító tűzgolyóját, amikor nagy tömegben, kiterjedt területen apró pontok jelennek meg a késszerű párában. Amerikai bombázókötél! Kornél életében először látja. Százvezek hallják először a félelmetes morajt, a hatalmas erejű motorok hangját.

Kornél rádióan hívja a „Sziklát”. Jelenti, hogy legalább 250 négymotoros rárepülésben, Budapest irányában! A válasz tömör: - Támadás!

Mint később kiderült, Irányi Pál főhadnagy százada ekkor már vívta vad harcát a kísérő kéttörzsű P-38-asokkal, a Lightningekkel.

- Támadunk - közli Kornél röviden a rádióan.

A négymotoros kötelék gyorsan közeledik. Már jól látható a jellegzetes mélységi tagozódás. Kornél kinéz magának egy gépet a kötelék szélén. Kissé elmaradni látszik a többitől. B-24-esek, Liberatorok!

Kornél helyezkedik, 60 fokos szögben, előlről fog támadni. De ebben a pillanatban fehér, kettős törzsű, számára ismeretlen gép vágódik eléje, mintegy védve a bombázókat. Ösztönösen ráfordít a Lightningre, a kivetített fonál kereszt sárga körében ül a madár, tűz! A sorozat elsuhan a kéttörzsű közvetlen közelében, Kornél szűkít, de ekkor a rádióan Kuthy őrmester remülten felkiált: - Főhadnagy úr, nyüzsögnek a vadászok körülöttünk!

- Lőj! - kiáltja Kornél, majd újabb sorozatot lő, pontosan a Lightning-

be. A kéttörzsű nyeli a gépágyú-, géppuskasorozatot, majd a hátára fordul, füstöt húz, és eltűnik függőleges zuhanásban ...

Kornél felhúz a Nap irányába, de gyűrűben van, a P-38-as Lightning-ek halálos gyűrűjében. Lehetnek húszan, huszonötén.

- Védj a farkunkat! - kiáltja.

A lövész géppuskái - két 12,7, illetve 13 mm-es nehézgéppuska - a törzs két oldalán meredeznek fenyegetően. De csak meredeznek, nem lőnek. A lövész egyetlen fogantyúval és fonal kereszttel irányoz egyszerre két géppuskát. Papíron. Csakhogy Pista visszaszól: - Bedöglöttek a géppuskáim!

A túlautomatizáltság vesztünket okozza, villan át Kornél agyán. Nem válaszol Kuthynak, igyekszik szembefordulni a ráforduló Lightninggel. Hatalmas ütés a jobb karján! Sorozat ül a jobb motoron. Egy gép szembetámad, összes fegyveréből lövi, Kuthy kiált a rádióban: - Ég a gépünk, kiugrok!

A jobb motor fehér csóvát húz. Nem tűz, benzin, a jobb tank találatot kapott. Kornél a hátára fordítja a 210-est, függőleges zuhanásban akarja magát kivonni a közvetlen veszélyből. Zuhanás közben kiengedné a zuhanóféklapokat, de nem jönnek ki. Ellöttek a hidraulikát is.

A nehéz gép hihetetlenül felgyorsul, 800 km/h fölött vibrál a sebességmérő mutatója. Újabb kiáltás: - Kiugrok!

- Meg ne tedd! - kiáltja vissza Kornél. - Elkap a rádióantenna tartórúdja! - A 210-esnek közvetlenül a lövésülés mögött van az antennarúdja, Kuthy a nagy sebesség és a függőleges zuhanás miatt nekivágódott volna, és vége. Összeroncsolódik.

Kornél természetesen arra gondolt, hogy ha ég a gép, akkor háton *belenyomva*, mintegy kirepíti mindkettőjüket az ülésből. Ez lett volna égés esetén a menekülés legbiztonságosabb módja. Felgyorsult gépét igyekezett „felvenni” a meredek zuhanásból, hogy vízszintes helyzetbe kerüljön, mert a föld zuhant feléjük. Ilyen nagy sebességnél olyan kormányerők lépnek fel, amelyek egy ép karnak is elég munkát adnak. Kornél átlőtt jobb karját a ballal segítette, sikerült egyenesbe vennie a gépet, majd ebből a lendületből felhúzni. Igen ám, de a jobb motor nem működött, a gép rendkívül elhúzott oldalra.

Kornél döntött. 1500-on volt újra, úgy vélte, innen elér a reptérig. Forgatni kezdte a bal oldalt levő *trimmet*, hogy a lábbal alig tartható motor-elhúzást kiküszöbölje, vagy legalábbis csökkentse.

Ekkor kapta be az első gépágyúsorozatot hátulról. A Lightnigek ugyanis nem tettek le róla. Követték a zuhanásban, majd amikor egyenesbe kezdte hozni a 210-est, szépen bevették a fonálkeresztjükbe. Az, egyik gépágyúlövedék elkerülte a hátpáncélt, és a mellső páncélüvegbe

vágódott. Robbant a lövedék is, a páncélüveg is, egy repesz Kornél bal szemébe hatolt. A következő sorozatból lövést kapott a bal karjába. Ömlött a vére. A bal szemére már nem látott semmit. Az életöszön azonban dolgozott benne. A támadó elhúzott a gépe felett. Kornél hátranézett. Fehéren villogó torkolattüzek vakították. A következő kéttörzsű beült mögéje!

Időközben a bombázókötélék Kornél fejé felett elhúzva elérte a horthyiligeti (ma tököli) repülőteret, és leszórta bombáit. A becsapódások szörnyű látványt nyújtottak. A lángok szinte Kornél gépe magasságáig csaptak fel. Fekete füstfüggöny zárta el a horizontot.

Jól gondolta, ide sem lehet már leszállni. Hátulról teljesen védtelenek, a hátrafelé védő géppuskák némák. Sebesülten, egy motorral hiába kezdeményezne légi harcot, a nehéz gép erre képtelen. Kornél úgy határozott, várja az éppen támadó gép tüzelését, és csúszó manőverekkel kitér. Nagy repülőtudásának köszönhetően ez sikerült is neki. A baj ott volt, hogy egyre lejjebb kerültek, már-már a fák magasságába, sőt fasorokon kellett áttérni a béna gépet. Előbb-utóbb elkapják a földet, gondolta Kornél. Hátraszólt a még működő fedélzeti rádión, gégemikrofonján keresztül: - Kényszerleszállunk!

- Ki tetszik engedni a futót? - kérdezte Kuthy Pista.

- Nem. Hasra szállunk. Húzd meg a bekötést, és feszítsd magad a rádiódnak!

A Me 210 gépen a lövész háttal ült a pilótának, akár a Ju 87 zuhanóbombázóban, a Stukában. A rádiót 10 mm-es acélpáncéllemezre szerelték, ami eléggé jól védte a lövést. A pilótának hátpáncélja is volt.

Pista válaszát Kornél már nem hallotta. Gyorsan leállította a motort, kikapcsolta a hálózatot, egy fason meg átemelte a gépet, majd vitorlázórepülőhöz méltó finomsággal egy szántásban hasra csúsztatta.

Egy pillanatra végtelen csönd támadt. Kornél a kioldócsathoz kapott, hogy szabaduljon a bekötéstől és az ejtőernyőtől, de keze félúton megállt. Recsegett-ropogott minden körülöttük. A Lightnigek iskolalövészetbe kezdtek! Kornél felett eltűnt minden. Alumínium- és plexitörmelek temette be. - Istenem - fohászkodott -, csak előlről vagy oldalról ne lőjenek, mert akkor végünk!

A végtelennek tűnő, szörnyű dübörgés egyszerre csak megszűnni látszott. Emelkedve gyűrűztek felettük a Lightnigek. Megmenekültünk, gondolta Kornél. Céljukat nem érték el, nem gyulladt ki a gép. De mozdulni csak akkor mert, amikor úgy látta, hogy az amerikai vadászok már 2000 méter fölött lehetnek felettük. Ekkor oldotta ki a bekötést, és nyitotta ki az ejtőernyő-beccsatolást.

Óvatosan végigsimitott a bal szemén. Szörnyű volt megérezni, hogy

a szemgolyó kifordulva lóg. Mindkét keze csupa vér. Szólitotta Pistát, nem válaszolt.

A kabintető nélküli roncsból Kornél könnyen lépett ki a szárnyra. Benézett a hátsó ülésbe. Pista bőrfejtője feje előrebillent. Hátrahúzta, az arcába nézett. Kuthy bal szeme helyén véres üreg, mindkét csuklója szétlőve. Amikor földet értek, szegény fiú valószínűleg ki akart szállni, akkor érte el az egyik sorozat. Ha behúzódik a páncél mögé, talán ő is élne.

Kornél, attól tartva, hogy a gép esetleg később kigyullad, megpróbálta Kuthy őrmestert az ülésből kihúzni. De ahogy hozzáhajolt, és a hóna alá nyúlt, bal szemében olyan irtózatot érzett, hogy majdnem elvesztette az eszméletét.

A távolban felfedezett egy tanyaházat. Elindult feléje. Minden lépésnél éles fájdalom hasított a szemébe. Arra már rájött, hogy két karján a sebek nem súlyosak, repeszekről erednek. A hosszú szárú kesztyű valószínűleg csökkentette a repeszek erejét. A házhoz érkezve egy paraszt-asszony és 15 év körüli fia fogadta, rémülten bámultak rá. Kapott vizet és törülközőt, de nem mert a szeméhez nyúlni. Megtudta, hogy Bugyi határában van. Kérdezte, van-e orvos a faluban. A fiú befogta a lovakat, és elindultak. Az orvos nem volt a helyén, a környéken volt sürgős dolog, de telefonáltak a pesti mentőknek, akik eléggé gyorsan megérkeztek. Kornél megkérte a falubelieket, hogy sebesült lövészt is hozzák a mentőhöz. De Kuthy őrmester már nem élt.

Kornélt a Mária utcai klinikán megoperálták. A szemfenékebe fúródott gépágyúrepeszt eltávolították, a szem megmaradt. Látását azonban Kornél arra a szemére örökre elvesztette.

Nagy Kornél főhadnagy a háború után, 1948-ban megnyerte az 1948-as centenáriumi vitorlázórepülő-versenyt. Egy ideig az új honvédség tagja volt, majd elbocsátották. 1956 őszén (a letartóztatás elől) családjával kénytelen volt külföldre menekülni. Jelenleg az USA-ban él, nyugdíjas.

Mandula

vitéz Debrődy György

A legtöbben Debcsinek hívták. De akik közelebb álltak hozzá, azok számára „Mandula” volt (sőt egyes „kivételezettek” számára a „Datolya” névre is hallgatott). Mindenki szerette. Kivéve azt a 26 orosz és amerikai gépszemélyzetet, akiket tűzfegyvereivel a földre küldött. Adott is, kapott is a halk szavú, hamiskásan mosolygó, tréfára mindig kész fiú.

Noha vérbeli repülőkatona-típus, Mandula mégis inkább repülő volt, mint katona. Piarista gimnáziumban érettségizett, Veszprémben, 1939-ben. Cserkész volt a javából. Cserkész mivolta egész életén át elkísérte. Meghatározta tisztá, egyenes jellemét, hazaszeretetét. Az utóbbiban az otthona is sokat nyomott a latban. Édesapja, vitéz Debrődy Rezső és édesanyja, született Csapó Krisztina nevelte ilyeneknek két fiát és a lányát, Máriát.

Jómagam is 1939-ben érettségiztem, és annak az évnek a nyarán ismerkedtem meg Csurkával. Ő is, én is pályáztunk a Repülő Akadémiára. Őt felvették, engem nem, így csak 1941-ben kerültünk újra össze a kassai akadémián. Gyurka előttem végzett, így már 1943 elején - a keleti fronton - Messerschmitt 109-re kapott átképzést. 1943 őszére hat légigőzelemmel a harmadik helyet foglalta el, az „ászok”, Molnár László és Szentgyörgyi Dezső után.

Minden tulajdonság megvolt benne, ami egy jó vadászpilótát jellemez. Gyors volt és szemfüles, szívós és kitartó. Villámgyors reflexei, helyzetfelismerési képessége kitűnő kötelékvezetővé tette, ám mint mindenkinek, neki is voltak hibái.

A vadászpilóták hajlamosak voltak rá, hogy „ellepje az agyukat a vörös köd”. Amikor „ráragadtak” az ellenségre, az üldözés hevében engedtek az óvatosságból. Ilyenkor könnyen előfordult, hogy fedezetlenül hagyták a hátoldalukat, aztán jöttek a meglepetésszerű sorozatok hátulról. Ezért volt hihetetlenül fontos a jó kíséző. A kísézőknek mindig kevesebb jutott a dicsőségből, annál több a bajtársak megbecsüléséből. Az ezred sok kiváló kísézője közül meg kell említeni Tanács Sándor szakaszvezetőt, később őrmestert, aki közel 300 harci bevetésen kísérte Szentgyörgyit, Tóth Drumit, Molnár Lacit, és sok bevetésen Debrődy Gyurkát

is. Tanács Sanyit nem lehetett lerázni, éles szemmel, kiváló repülési technikával tökéletesen tudta védeni parancsnokát... (A még élő Puma-vadászok közül talán neki van a legtöbb bevetése, de most is olyan szerény és csendes, mint amilyen a háború alatt is volt.)

Csakhowy Debrődyt nem mindig Tanács kísérte. 1943. szeptember 25-én a hajnal kellemes napot ígért, az „indián nyár” minden szépségével. A szerelők és a - már készséget adó - pilóták hajlamosak voltak egy pillanatra megfeledkezni arról, hogy Ukrajna földjén háború dúl. 5 óra 45-kor megcsördült a tábori telefon: azonnali startparancs! A készséget két gép adja, gépparancsnok Debrődy, kísérője Kovács „Paja” őrmester. Mondhatni, nehéz fiúk. A feladat: légtérbiztosítás egy megadott légtérben, ahol egyidejűleg Heinkel He 111 német bombázók fognak tevékenykedni.

A parancs vétele után egy-két perccel már startirányba fordul a két gép. - Halló, Gyurka, itt Paja, jelentkezem! - recseg az URH-rádió Gyurka fülén.

- Értettem, Paja, itt Gyurka, jól veszek! - rádióz vissza Debrődy. Irány kelet, be a 4000 körül húzódó felhősávokba. Emelkedés. Rövid percek alatt eléri a kijelölt légtér, de a Heinkelek, úgy tűnik, késnek. Köröznak hát a felhőalap alatt, amikor Gyurka elől, oldalról pontokat lát, és riasztja kísérőjét: - Vigyázz, balra elől *négy órában* vadászik!

- Gyurka, vigyázz, oroszok, kettő már fölöttünk van! - kiáltja válaszul Paja.

- Értettem, támadok az alsókra! - Ezzel Mandula, gondolván, hogy tempóelőnyben vannak, támad az alatta 200 méterrel húzó Jak-9-esekre, így talán kikerül a fölöttük levő kettő látóköréből. Jól látja, Jak-9-esek. Ezek a gépek még újak, nemrég jelentek meg az arcvonal fölött. Három Jak van egy csomóban, kettő leborít, a hátukra fekszenek, és úgy tűnnek el lefelé, de a harmadik vadul szembefordít. Egyidejűleg tüzel egymásra a két - nagy sebességű - szemben rohanó gép. A Jak gépgyúinak torkolattüzei olyanok, mint a lángcsóvák. Egyikük sem talál. Mindkét pilóta felrántja a gépét, meredeken a felhőbe rohannak.

Gyurka *lelépi* a Messzer orrát, és ebben a pillanatban meglátja az előbbi leborítás után felhúzó másik Jakot, nagyon jó célt mutat. Gyurka nem tévovázik, bízik Pájában, hogy valahol itt van, és leköti a felsőket, céloz. A fonalkereszt sárgás gyűrűjében benn az orosz, tűz, minden fegyverből! A szovjet gép motorházán ül a sorozat, de Gyurka nem tudja tovább figyelni. Hatalmas robaj a „fedélzetén”, a kabin belső részéből forgácsok szakadnak le, kiszakad a fejpáncél, füst és rohanó fényjelzők közvetlenül a gép mellett, a motor nem húz.

Alaposan eltaláltak, gondolja Gyurka, és egy garast sem adna az éle-

téért. De azért két kézzel fejre nyomja a Messzert, és zuhanni kezd. A ruszki lemarad, valószínűleg Paja vette kezelésbe, de ez már nem segíthet. Távol a Dnyeper fénycsíkja, legalább 15 kilométer, neki pedig itt és most kell kényszerleszállnia. Egy pillanatra minden életkedve tűnőben, talán legjobb lenne a géppel együtt függőlegesen a földbe rohanni? De az életosztón győz, felveszi a gépet. A kormányok fognak, de a motor lángolni kezd. Gyors, utolsó búcsú a rádióba: - Szervusz, Paja, lelöttek!

Ki kéne ugrani, de már nincs magasság. Gyurka alatt erdő, egyjől kivethető szovjet légvédelmi üteg. Az üldöző Jak még mindig megvan, maradék löszerét lövi Gyurkára. Láng még nincs a kabinban, de sűrű benn a füst. Gyurka alig kap levegőt, nehezen lát lefelé. De még van annyi sebesség, hogy az erdőcske fáit majdnem súrolva, egy ritkásabb facsoport szélső fáit elkapva megpördüljön, és egy tisztább területre csússzon. Nagy reccsenés, csönd. Ég a gép!

Ahogy később elmondta, Mandula maga sem tudta, hogyan volt képes másodpercek alatt megszabadulni a bekötőhevederektől és az ejtőernyőtől, de sikerült. Közben a legfeljebb 100 méterre levő légvédelmi tüzelőállástól már rohantak az oroszok az égő gép felé. Jól láthatták, hogy Mandula kiveti magát az égő roncsból, és velük ellentétes irányban eltűnik egy kiterjedt, bokros cserjésben. Mire a géphez értek, már mélyen az erdőben járt. Pár percig bírta a futást a viszonylag nehéz hajózáruháiban, de aztán annyira kimerült, hogy egy alkalmasnak látszó bokros részen lefeküdt, sárral, fűvel, gallyakkal álcázta magát, és várt. És reménykedett...

Az oroszok valóságos hajtóvadászatot rendeztek utána. Körülkerítették az erdőt, és a gyűrű - a hangokból ítélve - egyre közeledett Mandula rejtékhelyéhez. Szél nem fújt. Beszédfoszlányok, majd - Gyurka nagy rémületére - kutyaugatás hallatszott. Sejtette, ha kutyaál keresik, akkor nincs menekvés. Szerencséje volt, a kutyaugatás nem ismétlődött. Feltűnt viszont két szovjet katona, láthatólag éppen Gyurka rejtékhelye felé tartottak. Az a bizonyos zabszem is megszorult, de mit tehetett: Gyurka még a lélegzetét is visszafojtotta. Néhány méterre tőle a katonák megálltak, beszélgetni kezdtek. Ekkor kezdődtek a legnehezebb percek. Mandulát erős köhögési inger kezdte kínozni. Szinte fuldoklót az erőlködéstől, ahogy próbálta visszatartani a köhögést.

Úgy érezte, tán fél óra is eltelt, mire a katonák befejezték a társalgást. Ahogy végre elvonultak, az egyik majdnem rálépett Gyurka lábára. Mandulán elhatalmasodott a pillanatnyi megkönnyebbülés érzése. Előkotorta megviselt cigarettáit, rágyújtott. Egyiket szívta a másik után. Feje fölött ismétlődő, jellegzetes fűtőlő hang ütötte meg a fülét, az orosz nehéztüzérség lötte az állásokat.

Kora délután Gyurka feje fölött légi harc alakult ki, La-5-ösök harcoltak a Messerschmittekkel. Vágyakozva nézte őket. Bárcsak ő is harcolhatna! Harcolhat-e még egyáltalán? Aztán német Stuka-támadás bontakozott ki, nem messze lehetett a célpontjuk, valószínűleg a tüzéséget bombázták. A nagy dübörgés fedezete alatt Gyurka kúszni kezdett az erdő széle felé. Kevésen múlt, hogy rá nem mászott egy katonára. Egy fa tövében szívta a mahorkát.

Mandula úgy döntött, fölmászik egy fára, onnan néz körül, milyen lehetőségei lehetnek. Utat látott, sűrű sorokban húztak rajta nyugat felé a hadianyaggal megrakott gépkocsik. A tankok és a hernyótalpas tüzéség a terepen nyomult előre. Úgy látszik, egy nagy támadás felvonulási területére került! A másik meglepetés az volt, milyen kicsi az erdő, amelyben rejtőzik. Üldözőinek bizonyára az volt a meggyőződése, hogy ő rég elhagyta ezt a kis erdőt. Nyilván ez mentette meg az első órákban. Döntött: újra elbújik, és csak sötétben fog tovább merészkedni nyugat, a Dnyeper, a menekülés felé...

Talált egy szénaboglyát, de inkább a mellette levő sűrű bokorba rejtőzött. Várta a sötétséget. Igen ám, de rövidesen megjelent egy szovjet katona, és jókora ölnyi szénát fogott meg, majd eltűnt. Nem telt belé néhány perc, jött újabb adagért. Belemarkolt a szénába, majd nagyot ordított, eldobta a szénát, és tovább üvöltözve elrohant.

Biztos a csizmám lógott ki a bokorból, azt vette észre, gondolta Mandula, és futás, neki a tisztásnak! Szerencsére már sötét volt. 5-600 méteres futás után újabb erdősávba jutott. Búvóhelye felől lövöldözés, ordítás hallatszott, de úgy vette észre, hogy a zaj távolodik, tehát újra csak a szerencse mentette meg. Nagyon éhes volt, kevés cigarettáját már elszívta. Az eddig állandó légitevékenység elcsitulni látszott. Elhúztak az utolsó Heinkel 111-esek hazafelé, és az Il-2-esek is visszatértek repülőtereikre.

A fák már teljesen homályba vesztek... Mandula elővette a derékszíjára fűzött hajózási iránytűt, és betájolta magát. Az iránytűt mindig a derékszíjunkon viseltük, de senki sem kívánta magának, hogy „éles” alkalma legyen használni. Ha mégis, akkor azonban mindent jelenthetett.

Gyurka megkezdte az éjszakai túrát, illetve csúszást-mászást. Hirtelen megbotlott, és elesett. Először azt hitte, botlórótos aknák közé került, de aztán rájött, sokkal egyszerűbb dologról van szó. A szovjet csapatok vezetékes hírszerzőrendszerének néhány drótjában botlott el. Ha már így vagyunk, akkor segítsünk, gondolta Mandula, és bicskájával az összes kábelt elvágta. Egyre inkább megjött az önbizalma, úgy érezte, sikerülni fog az átjutás. A csalóka biztonságérzet azonban veszélyesnek bizonyult, mert csörtetés közben hirtelen lövés dörrent közről, még-

hozzá nyomjelzős! Hasra vágta magát, és mozdulatlanul, dobogó szívvel várt. Szerencséjére a katona, aki lőtt, valamiféle erdei vadnak vélhette, mert nem kereste. Nemsokára kisebb csapat érkezett, és leváltották az őrt.

Gyurka ekkor indult tovább, nagyon óvatosan, mert rájött, hogy az erdő melletti utat végig örök szegélyezik. Állandóan ordítottak - valószínűleg ellenőrzésképpen - az úton elhúzó gépkocsik vezetőivel. Így aztán el lehetett kerülni őket, nagy kanyart téve az utat szegélyező erdőben.

- A nyugati irány, amerre mennem kellett, most elfordult az úttól, ismét az erdőben kellett az irányt tartanom - mesélte később Gyurka. Az erdőt kevésbé tartotta veszélyesnek, mert tömve volt ugyan katonákkal - hol innen, hol onnan hallott Gyurka orosz beszédet -, de mind csörtetett, igyekezett általában nyugat felé. A teljes sötétségben senkinek sem tűnt fel, hogy más is ott megy, az okozott zajra sem figyeltek, hiszen mindenki menetelt, és zajt csapott.

Egy óra lehetett - éjfél után -, amikor Mandula kiért a vízpartra. 300-400 méteres folyó - nyilván a Dnyeper - állta útját. Ez ideig úgy, hajózóöltözetben gyalogolt, ahogy az égő gépből kimászott, csak a haubéja, vagyis a bőr fejevédője hiányzott. Most azonban úszásra készülődött. Azon a részen, ahol a víz partján álldogált, most viszonylagos csend uralkodott. A hold ezüst fénye csalóka hidat vont a két part közé. Gyurka azonban nagyon jól tudta, hogy nehéz próba előtt áll.

Nem akarta ruháit elveszíteni, de hogyan vigye őket magával? Az erdő szélén sötétebb folt tűnt a szemébe. Közelebb lopakodott, és látta, hogy eléggé friss katonasír előtt áll. Kihúzta a durván ácsolt fakeresztet, és levetkőzött. Ruháit a lehető legkisebb csomóba összefogta, és a derékszíjával a keresztre kötözte. Kezében a morbid szereléssel, lassan próbált a vízbe ereszkedni. Kegyetlenül hidegnek találta, hiába, már ősz volt. Nem volt mese, bele kellett gázolni a 10-12 fokban, közepes sodrású folyóba. Hamar eltűnt lába alól a talaj. Fél kézzel a keresztet fogta, a másik kezével és a lábával erőteljesen tempózott, közben ivott, ivott és ivott. Hajnal óta egy csepp víz sem volt a szájában...

Nagyon lassan haladt. A víz sodra jócskán lejjebb vitte, mire nagyon kimerülten újra talajt érzett a lába alatt. Lassan bújt ki a vízből, maga után húzva különös málháját. Jobbra-balra figyelt, fülével osont a csaknem a víz fölé hajló fák fedezékébe. Mozdulatlanul várt, hall-e hangot. Csönd volt. Gyorsan felvette vizes ruháit. Irgalmatlanul fázott. Csuklózni kezdett, hogy dermedtsége elmúljon, meginduljon a vérkeringése. Nem izgatta túlságosan a hideg, elfoglalta az öröm. Meg volt győződve

róla, hogy túl van az első vonalakon. Óvatosan araszolt, várta az első „Halt!” kiáltást.

De rövidesen keservesen csalódnia kellett. Éppen megállt - szerencséjére -, amikor jobb kézről orosz beszélgetés foszlányai ütötték meg a fülét. Megzavarodott. Hogy lehet az, hogy itt, a Dnyeper jobb partján oroszok vannak? Hiszen a németek reggel még a teljes vonalszakaszon tartották az állásaikat.

A nap felkelt, és Gyurka - mit tehetett mást - lapult a rengeteg bokros, nedves részen. Nekiindult, újra elbújt, figyelt. Tőle északra erős géppuskázás hallatszott. 9 óra lehetett, amikor ismét a folyót látta maga előtt. Megdöbrent. Úgy látszik, hogy körbejárt, és így jutott vissza a folyóparthoz. De egy dolgot nem értett. A folyás iránya nem stimmel. Mint ha fordítva folyna a folyó! Még egy fadarabot is bedobott a vízbe, hogy ellenőrizze önmagát. Csak ekkor jött rá, hogy szigeten van! És a java csak ezután következik . . .

Mandula holtfáradt volt, és éhes. Egész egyszerűen nem tudott továbbmenni, az elkeseredés elvette az erejét. Aludni akart. De a sors más-ként rendelte. Gyurkának feltűnt, hogy egyre erősödik a géppuska- és ágyútűz. Óvatosan figyelte a vizet. Meglátta a zöld növényekkel, ágakkal álcázott motoros pontonokat, amelyek a sziget felől - Gyurkától északi irányban kb. 600 méterre - láthatólag átkelést kíséreltek meg a németek által birtokolt (valódi) jobb partra. Egyszerre kiment az álom Gyurka szeméből. Végigfutott rajta a gondolat: mi lesz, ha az oroszok elfoglalják a túlsó partot? Akkor már hová meneküljön? Most folyik a partraszállási művelet, most kell ennek leple alatt megkísérelni az átúszást az eddig csendesnek mutakozó szemben levő partra!

Újra vetkőzni! A szabadulás vágya oly erős lett benne, hogy - vacogása, a hidegtől reszkető teste ellenére - újra a vízbe vetette magát, teljes nappali világosságban! A fakeszt helyett most egy erős ágra kötötte megviselt, vizes ruháit, és rajta! Újra a jéghideg Dnyeper. Az átkelő szovjet pontonoktól délre 5-600 méterre Debrődy Gyurka is megkezdte a saját átkelését.

A folyam közepén lehetett. Végtelennek tetszett az idő. Aztán jött a baj! Szisszenő hangok. Lőtéri jelző korából jól ismerte őket. A lövedék hangja, amikor közel repül el mellettünk. Szisszenés, csobbanások. Hűha, ezek őt géppuskázzák! Észrevették az oroszok. Nem nagy művészet, csak egy közepes távcső kellett hozzá. Ösztönösen elrúgta magától a nehéz faágat, amely ruhatárát szállította, egy búcsúpillantást vetett a holmijára, és a víz alá bukkott. Tüdeje pattanásáig úszott a víz alatt, majd felmerülve gyors csapásokkal közelített a túlsó part, az áhított menekülés felé.

A ruszók azonban nem voltak tökéletesen ütöttek. Néhány másodpercig ugyan valóban a lebegő ruhacsomóra lőttek, de aztán átláttak a szítán. Újra kezdődtek a csobbanó becsapódások. Ilyenkor Gyurka mindig lebukott, de a szinte emberfeletti megerőltetéstől már csak vörös karikákat látott. Úgy érezte, hogy az egész vére az agyában lüktet.

Mi vitte előre ezt a vékonydongájának látszó, 22 éves fiút? Csak hihetetlen szívóssága és akaratereje. Vissza akart menni bajtársaihoz, tovább akart harcolni velük! Később megvallotta, hogy nem emlékszik, hogyan érte el a partot. Csak azt tudta, hogy már vizet nyelt tüdőre, köhögőrohamot kapott, de a karja reflexszerűen dolgozott tovább.

Igy ért az iszapos, meredek partfalhoz. Egy bokros részen, állandóan fűtülő becsapódások között felmászott a meredek szélére, ahonnan meglátott egy közeli házat. Odavánszorgott, meztelenül, mocskosan, és az ajtó előtt, eszméletét veszítve, összeesett.

Amikor magához tért, két orosz paraszttasszony szölongatta szelíden és kedvesen. A kemence tetején feküdt. Az asszonyok begyűjtötták, hogy a melegedő kemence átmelegítse jéghideg testét. Ahogy magához tért, nyomban le is ugrott róla, mert a kemence kellemetlenül átforrósodott. Az asszonyok egy ócska partizánnadrágot húztak rá, és egy cserépedényben aludtتهjet meg tojást és kenyeret nyomtak a kezébe. Evett, közben silány orosz tudásával tudakolta, van-e itt ruszki szóidat. A válasz tagadó volt: - Nyemecki tak-tak. - Gyurka hálásan igyekezett kifejezni köszönetét a két emberséges orosz asszonynak, akik csodálatos példáját adták az emberi segíteni akarásnak, holott a torkát is elvághatták volna.

Búcsúzkodás közben egy eltévedt lövedék áttörte a szoba kis üvegablakát. Az asszonyok meg sem ijedtek. Egy kartondarabot illesztettek az üres keretbe.

Gyurka sietett nyugat felé. Pár száz méter után fájdalmas üvöltésre lett figyelmes. A közelében egy német géppuskafélszket aknátalát ért. A három német katona közül egyiknek a feje egy nagy repesztől kettévált, a másik a combján sebesült meg. Ő jajgatott, amint a harmadik, egy őrmester próbálta kötözni. Gyurkát meglátva, az őrmester eldobta a kötszert, és a géppisztolya felé kapott. Kis híján sorozatot küldött a különös jövevény felé. Szerencsére az meg tudott szólalni németül. A német nehezen hitte el Gyurka „meséjét”, géppisztolyát ráfogva vitte hátra a századparancsnokához. Az elhitte, amit Gyurka elmondott, bármilyen hihetetlenül is hangzott.

Snapsz és cigaretta! Csodálatos dolgok. A tábori telefonon aztán terjedt a rendhagyó történet. Gyurkát rövidesen gépkocsin a hadosztályparancsnokságra vitték. Itt is mesélnie kellett, itt is minden jóval ellátták.

Pár óra elteltével már ott volt a Pumák egyik Fieseler Storchja. Visszavitte Mandulát az umani repülőtérré, a bajtársaihoz. A századoknál leírhatatlan volt az öröm. Megjött a Debcsi, a Mandula, a Gyurka!

Érdekes, hogy nem telt belé egy hónap, és Tóth Drumi került nagyon hasonló helyzetbe. Ő is átúszt a Dnyepert, de az egy más történet.

Debrődy Gyurkának még sok kalandja volt a háború végéig. 1944 telén Kenyeres Miklós hadnagy, a 19 légigyőzelmes „ász” leszállt az ellenes területen kényszerleszállt Gyurka mellé, és - a Messerschmitték történetében egyedülálló módon - hazahozta. Sajnos Kenyeres Micu nem öregbíthette légigyőzelmeinek sorát, mert két nap múlva őt lőtték le. Ejtőernyővel ugrania kellett. Az erdőben földet érő Miklós mellé Debrődy már nem szállhatott le, hogy visszaadja barátjának a kölcsönt, csodálatosan bátor hőstettéért.

1944 tavasza a frissen alakult, honi légvédelmet ellátó 101. (Puma) vadászadosztálynál találta Debrődyt. Részt vett a legnehezebb - amerikaiakkal vívott - légi ütközetekben. Részben a „Zongora” (101/1.), részben a „Drótkefe” (101/3.) fedőnevű századokban volt beosztott tiszt, majd első tiszt, 1944. november 4-től pedig századparancsnok és kötelékvezető. 1944. november 16-ig összesen 20 szovjet és hat amerikai négymotoros bombázót, illetve vadászt lőtt le igazoltan. A november 16-i bevetésen, amikor a négyes Debrődy-raj Jászberény fölött többszörös túlerőben levő Jakokkal és Lavocskinokkal csapott össze, a raj három légigyőzelmet aratott. A háromból kettőt Gyurka lőtt le. Az utolsó, 26-ik légigyőzelme ezen a napon a második, egy Jak-9-es volt. Jászberény és Hatvan között szembe támadták egymást, a szovjet gép fölrobant, de utolsó sorozatának néhány lövése eltalálta a Messzert is. Az egyik 20 mm-es gépágyúlövedék Mandulát a hasán érte, és a hátán, a gerincoszlop mellett, mély sebkrátert hagyva, távozott el a testéből. A Messerschmitt nem gyulladt ki, sőt vezethető maradt. Ez a sokszorosan bizonyított szívósságáról híres pilóta - szörnyű sebesülése ellenére - lehozta a földre a gépet, aztán elvesztette az eszméletét. Mivel földet érésének helyét a heves légi harcok közepette senki sem látta, a bevetésről nem tért vissza, a légvédelmi jelentő-figyelő szervek sem észlelték, aznap este elveszettnek tartottuk.

Az eszméletlen pilótát a pesti Honvédkórházba szállították, csak órákkal a gyorsan elvégzett műtét után tért magához. Másnap délután már tudtuk, hogy él! Aznap este jó pár liter bor elfogyott a „Drótkefe” szálásán ...

Gyurka felgyógyult. Repülni nem engedték, de a háború végéig, sőt a hadifogságban is velünk maradt. Akkor derült ki, hogy a gerince mellett egy 12,7 mm-es lövedék rejtőzik. Ki tudja, hogyan került a testébe, ame-

lyen csak egy be- és egy kimeneti nyílás volt? Azóta is rejtély. Én úgy gondolom, hogy a 20 mm-es gépágyúlövedéket pontosan azonos röppályán kellett követnie a 12,7-esnek, és mivel az utóbbinak nagyobb volt a kezdősebessége, Gyurka testében gellert kapott, így került a gerincoszlop mellé. Persze ez csak egy elmélet. Az biztos, hogy az első, a gépágyúlövedék elhagyta a testét, ezt bizonyítja a kimeneti kráter Gyurka hátán. A 12,7-est (a későbbi években bekövetkező nagy fájdalmak miatt) Amerikában, az USA légierő költségén, bonyolult műtétet kioperálták a testből, s attól kezdve Gyurka ágya fölött függött... emlékként.

Debrődy még a háború vége előtt megkapta a legmagasabb magyar tiszti kitüntetést: a Tiszti Arany Vitézségi Érmét, tizennegyediként a második világháborúban. A magyar légierő tagjai közül csak vitéz Molnár László hadnagy kapta meg addig ezt a kitüntetést, de csak hősi halála után.

Gyurka 1945 késő őszén hazatért, de megérezve azt a sorsot, amely előbb-utóbb itthon várt volna rá, újra elhagyta az országot. Olaszországban, majd Spanyolországban telepedett le. Spanyol nőt vett el feleségül, egy kislányuk született. Majd kivándorolt az USA-ba, ahol a PanAm légitársaságnál alkalmazták, de balszerencséjére belekerült egy nagy elbocsátási hullámba. Így évekig munkanélküli segélyből élt a család. A hetvenes évek végén Gyurka végre kapott egy műszaki rajzoló állást. Ezt azonban már nem sokáig élvezhette, mert gyógyíthatatlan betegség támadta meg. 1984. február 2-án, a New York állambeli Cortlandben hunyt el. A húsnál több légigyőzelmet aratott magyar „ászok” közül ő volt az utolsó, aki átváltott a túlvilági vadászmezőkre ...



Apa és fia: a Debrődyek (Vasváry-archív)

Debrődy György, Heppes Aladár és Péterdi A. János a nyolcvanas évek elején



Az „Öreg”

vitéz belényesi Heppes Aladár

A Magyar Királyi 101. honvéd (Puma) vadászrepülőezred parancsnoka 1904-ben született. Bátyja, Miklós, Aladárt három évvel megelőzve, 1901-ben jött a világra. Édesapjuk Arad vármegye főjegyzői tisztét töltötte be. Önként jelentkezett katonai szolgálatra, és a tartalékos huszár-főhadnagy 1916-ban hősi halált halt. Aladár és Miklós anyagi gondok között cseperedett. Édesapjuk halálára való tekintettel mindkét hadiárva katonai alreáliskolába vették fel, így már kora gyermekkoruktól katonai nevelést kaptak. Mindketten elvégezték a Ludovika Akadémiát. Pályájuk egy időre szétvált, hogy a húszas évek derekán ismét egyesüljön. Miklós ugyanis kezdetben a műszaki csapatoknál szolgált, onnan kérte át magát repülő kiképzésre. Miklós 1921-ben, Aladár 1928-ban lett hadnagy.

Persze nem használhatták a „hadnagy” címet, mert a trianoni békediktátum Magyarországnak megtiltotta a katonai repülés minden formáját. A titkos légierő hadnagyát „légügyi főellenőr”-nek hívták, de azért végigjárta a katonai repülő kiképzés minden fázisát.

Bátyja, Miklós kissé mindig megelőzte. 1930-ban megnyerte az első magyar futárrepülő-versenyt. Úgy látszott, pályája fényesebben ível majd, mint öccséé. Mindketten vadászrepülő lettek. Aladár 1937-ben tagja a „3. sz. Repülő Időjelző Alcsoport”-nak. Természetesen ez is fedőnévvolt. A Nagy Mihály százados által vezetett I/3. Puma vadászszázad rejtőzött mögötte.

Miklós Kecskeméten, majd Mátyásföldön volt parancsnok, később a tehetséges repülő tiszt a háború végéig főleg magasabb parancsnokságokon töltött be fontos posztokat. Aladár a csapatnál maradt, vadászalakulatoknál kapott egyre magasabb beosztásokat, így került ki az 5/1. vadászosztály parancsnokaként a keleti frontra 1942 decemberében. A legnehezebb időben, a legnehezebb helyen. Ekkor már százados volt. A legnehezebb hely: Ilovszkoje, orosz-kozák település, kb. 70-75 kilométerre a Dontól. Kis híján a keleti frontra felvonult magyar repülőerők Mohácsa lett. Hogy mégsem így történt, abban nagy szerepe volt Heppes

Aladár századosnak, a frontra éppen hogy csak kivonult mátyásföldi osztály parancsnokának.

Váltásra érkeztek. Az 1942 nyarán kitelepült kolozsvári és szolnoki vadászokat kellett volna leváltaniuk, megmaradt gépanyagukat átvenniük. A Reggiane Re 2000 Héjjá repülőgépek harci értéke 1942 telére már a minimumra csökkent. Az alakulat várta az átképzést a beígért Messerschmitt Me 109 típusra. Vontatott ütemben ugyan, de meg is kezdődött a szolnokiak visszamaradó részlegénél, Bánlaky főhadnagy vezetésével.

A mátyásföldieket a nagy harci tapasztalattal rendelkező Irányi Pál főhadnagy fogadta. Néhány napi anyag- és tapasztalatátadás után elindult haza Magyarországra. Üzemi századuk azonban a sűrűsödő doni események következtében már Ilovszkojén rekedt.

A második magyar hadsereg tragikus végzete elindult, és elsodrással fenyegette az Ilovszkojén települt magyar repülődandárt és maradék alakulatait is. Az arcvonalat 1943. január 12-13-án a szovjet erők áttörték. Mivel Ilovszkoje község főközlekedési útvonala mentén feküdt, ezért a repülődandár már korábban körvédelmi állások kiépítésére kapott parancsot. A tomboló tél megakadályozott minden légi harctevékenységet, a különböző összetételű magyar repülő és ellátó századok szervezetiileg sem földi harcra voltak beállítva. A visszamaradt pilótákon kívül értékes szakmákkal rendelkező szakemberekből, írnokokból, küldöncökből, szakácsokból stb. állt a kb. 750 főnyi személyi állomány. Az áttörést ma már szinte elképzelhetetlen zűrzavar követte. Szörnyű volt a hideg, a parancsok ellentmondóak, a hírszolgálat tönkrement. A hátraözönlő, kiéhezett, fegyverrel vagy anélkül visszavonuló, menekülő, szét-esett földi alakulatok közepette elszánt szigetként álltak Ilovszkoje védei.

Csukás Kálmán vezérkari alezredes öntevékenyen átvette a parancsnokságot, hogy az Ilovszkojei szakaszon megkísérelje a menekülő megállítását, és felkészüljön a harcra. Január 15-én Heppes százados, kísérelésével, Szalay főhadnaggal a tomboló téli időjárás ellenére alacsony felderítést hajtott végre Korotojak irányában, hogy saját maguk győzzenek meg az első vonalak helyzetéről. A magyar csoport egyelőre az előmerészkedő partizánok ellen harcolt. A község tele volt sebesültekkel és pánikba esett visszavonulókkal.

A földi harchoz nem szokott magyar repülők nem moccantak állásaikból. Főlkészültek rá, hogy a végsőkig harcolnak. A közeli Afanajevszkát már elfoglalták az előretörő szovjet élel. Déli irányban, Ilovszkoje felétartottak.

Január 16-án a német légi egységek és a megmaradt, még repülőké-

pes magyar gépek, valamint a legértékesebb szakemberek parancsra visszavonultak. Tőlük azt várták, hogy az utolsó emberig kitartsanak. A felsőbb parancsnokság felismerte, hogy a magyar repülő alakulat elvesztése nem állhat arányban az általa elérhető földi harcászati eredménnyel, ezért a IV. hadtestre bízta Ilovszkoje védeinek leváltását. Ez azonban a nagy ellenséges nyomás és más körülmények miatt már nem következhetett be.

A védőkörlet harcban állott a támadó szovjet csapatokkal. Heppes százados géppisztolyával fáradhatatlanul járta a védelmi körleteket, irányította Nemes Endre, Prónavölgyi István járőrtevékenységét. Az oroszok láthatóan nem voltak tisztában az előttük álló alakulat harcértékével, a kemény ellenállás óvatosságra inthette őket. Megpróbálták felderíteni, milyen erővel állnak szemben. Az állandó kölcsönös harcjárási eredményeként jócskán túlbecsülhették a Csukás alezredes parancsnoksága alatt álló egységet, legalábbis ami a létszámukat illeti. Ekkor ugyanis a 750 repülőn kívül már több ezer, vegyes nemzetiségű, súlyosabban, könnyebben sebesült, fagyott katona torlódott össze Ilovszkojén. Január 17-én a gyűrű bezárult a község körül. A magyar repülőegység parancsa nem változott, a végsőkig kellett ellenállniuk. Már csak magukra számíthattak.

Január 18-án este, amikor az ellenség már szorosan körülvette a falut, megjött az engedély a kitörésre. Ezen a napon a falu szélén levő repülőteret is fel kellett adni. Védője, Nemes százados, Heppes parancsára elrendelte, hogy minden anyagot, ami a repülőtéren van, meg kell semmisíteni. Lángoltak a gépek, a barakkok, minden, ami egy nappal korábban még egy magyar repülőteret jelentett.

Heppes néhány emberével visszazivargó fegyvertelen gyalogsági katonákból összeállított egy szakaszt, és menetgyakorlatokkal, nótaszóval rövid negyedóra alatt ismét katonákká változtatta vissza őket. Az elszórt fegyvereket összegyűjtötték, egyetlen géppuskájukkal, kézi fegyvereikkel sikerült egy aknavető fészket kifüstolni, és a velük szemben levő szovjet gyalogságot - átmenetileg - visszavonulásra kényszeríteni! Heppes százados lövészgödörben fekvé, néhány írnokkal és tisztilegényel állandó zavaró tűz alatt tartotta az előttük fekvő völgyben felfejlődő ellenséget. Csukás vezérkari tisztje, Pálos Géza százados szervezte a védelmet fáradhatatlanul.

Pálos nekem is oktató volt, és erre ma is büszke vagyok. Abban az időben az évfolyamom még a kassai Repülő Akadémián tanult, de a hírek a rettenetes téli csatákról - természetesen - hozzánk is elértek. Egy másik tiszt, aki szervezett, vezetett és harcolt, Dósa József főhadnagy,

szintén oktatónk volt, 1940-ben, a szombathelyi repülőgépezető-iskolán.

A kitörést Csukás 18-ára tervezte, az egyes alakulatokat eligazította. A kitörés, nyugati irányba, 18 órakor indult volna, de az utolsó pillanatban el kellett halasztani. Egy német egység érkezett ugyanis, amelynek parancsnoka további erős német alakulat érkezését jelezte. Sajnos az oldalvéd kitörési támadását már nem tudták megállítani. Az egyik század, a kolozsváriak ugyan áttörtek, és sikeresen elérték a német fővédelmi vonalakat, de egy másik század nagy veszteséget szenvedve visszavonulni kényszerült, és légvédelmi lövegekből álló támadó tüzérségét is elvesztette.

A hangulat nagyon rosszá vált, a reményt ismét a bizonytalanság váltotta föl. A következő napon a várt német alakulat nem érkezett meg, viszont erős harcokcsitámadás indult a falu ellen. A jól álcázott légvédelmi tüzérek nem voltak szívbajosak, közelre engedték a hóviharban támadó T-34-eseket, és az elől haladó három tankot azonnal kilőtték. A próbálkozás abbamaradt. Sikertelen elhítni a támadó szovjet alakulatot, hogy itt egy jól felszerelt páncélgránátos alakulat lehet védelemben.

Csukás az új kitörési parancsot 19-én délután 13 órára adta ki. A rendelkezésre álló egyetlen harckocsi és a maradék légvédelmi üteg tüzének fedezete alatt Dósa József előretört. Erős akna- és gránátvetőtűzben haladtak előre. A légvédelmi tüzérek kilőtték egy tüzérségi megfigyelő csoportot a szomszédos kis falu templomtornyában. Sok volt a sebesültünk, egy teherkocsink aknára futott, és az első hősi halottak ott feküdtek a véres hóban. A szovjet védelem egyre erősödött, a tüzérségi és gyalogsági tűzben percről percre nőttek a veszteségek. Baltház főhadnagy megsebesült, de a magyar repülők és gyalogosok haladtak előre. A repülő fegyvermester, Kovács őrmester géppuskásként tüzel, de lövést kapott. Dósa főhadnagyot repesz érte a nyakán, Pálos századost aknaszilánk találta el a fején, Csukás alezredes lövést kapott a karjába, de tovább harcolt. Dósa századost bekötötték, újra talpra állt. Kovács őrmester, aki kézsérülése ellenére tovább tüzel, fejlövést kapott, géppuskája elhalgatott...

A kitörés lelassult, kritikus helyzet állt elő. A kitörő oszlop, amelynek több ezer katonájából csak pár száz volt harcképes, végső megsemmisülés előtt állott. A sebesülteket szállító gépkocsik sofőrjei és azok a sebesültek, akik a kezüket használni tudták, halálra szántan tüzeltek az oroszokra. A parancsnok, Csukás alezredes eltűnt. Dósa József látta, hogy a kitörést nem szabad folytatni, mindenki elpusztul. Heppes, aki Csukás eltűnése után átvette az egész magyar csoport parancsnokságát, Dósaival egyetértve elrendelte a visszavonulást Ilovszkojére. Csak a

repülőcsoport több mint 50 halottat és legalább 100 súlyos sebesültet veszített.

A tiszték látták, hogy minden elveszett, kitörni nem tudnak. Elhatározták, hogy nem adják meg magukat. Heppes újrászervezte a falu védelmét. Könnyű fegyvere volt elég, csak az élelem volt fogytán. A teljesen vegyes összetételű csoportban a kemény magot a repülők képezték. Az elszánt legények a falu körül várták a szovjet támadást.

Ebben a helyzetben az őrség egy érkező fegyveres német járőrt állított meg. Kiderült, hogy egy német csoport elővédjei. A nagyobb tüzérvél rendelkező alakulat Wiese tábornok 26. számú westfalai hadosztálya. Ez a számottevő erő gyakorlatilag felmentette az Ilovszkojei szün-disznóállást.

Január 20-án megérkezett a Wiese-hadosztály. A tábornok megtárgyalta Heppessel a 21-ére tervezett közös kitörést. A németek két zászlóalj erős tűzben utat nyitott nyugat felé, egy zászlóaljparancsnokuk elesett, maga Wiese tábornok is megsebesült. A kiűrés alatt a magyarok Heppes parancsnoksága alatt tovább védték Ilovszkojét, az utolsó sebesült elszállításáig, majd az utóvéd szerepét betöltve, harcolva vonultak vissza. A sikeresen kitörő német-magyar vegyes egység utó- és oldalvédjein szakadatlanul harcolva elérték Novij Oszkolt, majd onnan már harc nélkül vonultak a számukra kijelölt bjelgorodi gyülekezőhely felé.

Útközben rábukkantak a 19-én eltűnt Csukás alezredes holttestére, a törzséhez tartozó és őt védő katonáinak tetemeitől körülvéve. Mellén keresztül kötve megtalálták a 2. Repülőhadnagy hadizászlóját...

A magyar repülők Heppes vezette bátor helytállását Heszlényi altábornagy, a IV. hadtest parancsnoka köszönte meg, a következő szavakkal: „A magyar hadtörténelem e sötét napjaiban egyetlen messze fénylő reménysugár a maroknyi repülőkatona hősi kitartása ...”

Az Ilovszkojei „kaland” után a keleti frontot a volt szolnokiakból alakult és már Me 109-re átképzett Bánlaky-csoport tartotta magyar részből. Heppes és a mátyásföldi újoncokat Umanban képezték át a németek. 1943 májusában Heppes parancsnoksága alá került a harcedzett 1/1. század és az újonc 5/2. század. Ekkor kerültek egy alakulatba a második világháború legnagyobb magyar vadászipilóta „ásza”: vitéz Szentgyörgyi Dezső, Kenyeres Miklós, Debrődy György, Fábíán István, Kovács Pál őrmester, Molnár László, majd kissé később Tóth Lajos (Drumi).

Május 30-án aratta Heppes első és második légigyőzelmét. A 39 éves százados nap mint nap együtt repült a 21-23 évesekkel. Ezen a napon Lipták Gyurkával, kísérőjével Jak-1-es kötelék kellős közepébe került.

A 2000 méteres felhőalap alatt vad forduló- és függőleges légi harc kezdődött. Ahhoz késő volt, hogy a két magyar rákényszerítse ajakokra a saját, főleg függőleges síkban vívott harcmodorát. Heppes kénytelen volt a szembetámadó egyik Jakkal felvenni a harcot.

A szembetámadás majdnem mindig az egyik, de néha mindkét pilóta veszét okozta. Minket úgy tanítottak (és így is volt), hogy szembetámadásnál szakadatlanul tüzelve úgy kell repülni, mintha szándékosan össze akarnánk ütközni. Hát ehhez kellett a lélekjelenlét! Aki először fordít ki, rendszerint az kapja be a döntő sorozatot.

Heppes ellenfele elsőnek húzott fel, és a hűtőjébe kapta. Sűrű füstje azt a látszatot keltette, hogy a találat döntő. Heppes Lipták kíséretében felhúzott, és a légteret figyelte. Felhőből ki, felhőbe be repülve egyjaktól-es került eléje, gyors célzás, és tűz! A sorozat ült, a gép fejreállt, és eltűnt a mélyben. Becsapódást nem tudtak megfigyelni, bár Lipták Gyurka rádión gratulált. A másik rajban bombázókat kísérő Tóth törzsőrmester azonban Heppesék rádiózását hallva kivált a saját kötelékéből, hogy osztályparancsnoka segítségére siessen, de a légi harc helyén már csak két füstölgő és égő roncsot talált. Így a két légigyőzelmet igazoltak vették.

Heppes „pumái” még 1944 első két hónapjában is a fronton harcoltak. Csak azután vonták vissza őket honi repülőterekre, hogy aztán 1944 késő tavaszán megalakuljon belőlük és a szolnoki „darazsakból”, valamint a kolozsvári 2/1-esekből a 101-es Puma vadászosztály Veszprémben, amelynek 1944 nyaráról e sorok írója is tagja lehetett.

Heppes nagy tisztelettel használt beceneve, az „Öreg Puma” elnevezés innen, a veszprémi időkből ered. Az „Öreg” úgyszólván minden bevetési napon vezette az osztályát, egészen júliusig. Akkor az előljáró parancsnokság - okkal - már olyan fontosnak tartotta Heppest, hogy a bevetésektől a továbbiakban eltiltotta.

Első légigyőzelmét amerikaiakkal szemben június 20-án aratta. Nagyon jellemző volt rá a június 16-i eset. Ezen a napon 658 négymotoros és 290 vadász repülte át hazánk légterét. Heppes az első századot vezette. Elsőként zuhant a célra a sűrű sorokban húzó négymotoros bombázókra. Lőtávolságba érve, mit sem törődve a feléje rohanó fényjelző lövedékekkel, tüzet nyitott. Ebben a pillanatban találat érte a kabintetőt, amely hatalmas csattanással elrepült. A hirtelen támadt légpusztítás letépte az „Öreg” szemüvegét és fölcsatolt oxigénmaszkját, a „csutorát”, ahogy mi akkoriban neveztük. Kabintető nélkül, de jól húzó motorral, szakadatlanul tüzelve átzuhant a köteléken, és meredek zuhanással igyekezett a veszélyes magasságot elhagyni. Oxigén nélkül ugyanis gyorsan kifejlődhetett volna nála a magassági betegség.

Heppes Tihany táján vette fel gépét a zuhanásból. Gyorsan „bedobta” sérült gépét a repülőterre, méghozzá úgy, hogy kifutás után közvetlenül tartalékgépe mellé kerüljön. Átpattant a másik repülőgépbe, és máris startolt, rádiózott, gyülekezési parancsot adott. Közben a levegőben Irányi Pál főhadnagy átvette a parancsnokságot, és elkeseredett légi harcot vezetett a négymotorosok és a vadászok ellen. Mire Heppes visszatért, üzemanyagfogytán már vége felé járt a harc, így leszállási parancsot adott.

Azon a napon öt hősi halottja volt az osztálynak. 13 gépünk ment tönkre, vagy sérült meg nagymértékben, de az osztály hat vadászt és tíz légierődöt lőtt le magyar terület fölött. (Az amerikai gépek később jugoszláviai területen átrepülve még számos sérülten kényszerleszállt gépet voltak kénytelenek hátrahagyni.)

1944. június 26-án az „Öreg” ismét Irányival együtt támadt a négymotorosokra. A rácsapás után égő Liberatorokat hagytak maguk mögött. Röviddel ezután Heppes „összefutott” egy, a kötelékétől elmaradt Liberatorral, amelyet a Nap felől támadva lelőtt.

Július 2-án volt a legnagyobb bevetés az egész légi háborúban. 712 négymotoros és nagyon sok vadász közeledett. 18 Me 109-es szállt fel ellenük, Heppes vezetésével. Ezúttal igen erős német vadász- és romboló kötelék egyesült a magyar vadászokkal Komárom térségében. Így több mint 80 gép támadta a Budapest irányába repülő amerikaiakat. Az eredeti taktika a támadásnál nem úgy sikerült, ahogy elgondolták, mert a német rombolók nagy tűzerejű Me 210-es gépei ugyan az első rácsapásra nyolc négymotorost lőttek le, mégis a kialakult légi harcban a 109-esek nem nyújtottak elég védelmet a nehezen forduló német rombolóknak.

Nagy térségben folyt a légi harc. Irányi rögtön lelőtt egy Boeing B - 17 Flying Fortress (Repülő Erőd). Az „Öreg Puma” megtámadott egy közepes köteléket. Már 250 méterről rövid sorozatokkal lőtte a kiszemelt gépet, közben idegmarcangoló elhárítótűzet kellett elviselnie. A lefordítás után azt hitte, hogy sikertelen volt a támadása, de aztán azt látta, hogy sorra ugranak ki a füstölgő motorú gépből a hajózók.

Számos egyéni légi harc alakult ki. Kedves évfolyamtársam, Karnay Ernő egészen közről adott kegyelemdöfést egy Liberatornak, amikor a kétségbeesett faroklövész ikergéppuskájának egyik 12,7-es lövedéke halálos sebet ejtett rajta. Karnay „Atya” bámulatos lelki erővel lehozta a földig a gépét, és futóra szállt Kenyéri repülőterén, de már nem volt ereje a motort leállítani. Rövid jelentésleadás után elfátyolosodott a szeme... és itthagyt minket.

Az „Öreg” közben egy Mustang mellett találta magát. Ő volt az ébe-

rebb, zuhanásba vitte a gépét. Ezt kellett tennie, mert ahol egy Mustang volt, ott mindig sok másik is akadt a közelben ... Ilyenkor a másodperc törtrészének elvesztése élet és halál kérdését jelenthette. A zuhanásban a sebességmérő ütközésig lendült, ami csaknem 1000 km/óra sebességet jelentett. Heppes alig tudott úrrá lenni a nagy kormányerőn, és 400 méteren kivenni gépét a zuhanásból. Meglepetéssel tapasztalta, hogy a gép egyensúlyi helyzete teljesen megváltozott, alig tudott vele leszállni. A szerelők állapították meg, hogy a gép szárnya szemmel láthatóan elcsavarodott!

Legendás parancsnokunknak még számos kalandja volt. Amikor már nem engedték bevetésre, akkor a földről kellett átélnie fiainak nehéz harcát a háború végéig. Meg kellett élnie, hogy 1945. május elején pilótái kénytelenek voltak felrobbantani megmaradt gépeiket, nehogy az ellenség kezébe kerüljenek ...

Heppes a háborút nyolc légigyőzelemmel fejezte be. Az irodalom szerint ő volt a második világháború legidősebb aktív vadászpilótája. Tulajdonosa volt a Magyar Érdemrend Tiszti és Lovagkeresztjének és minden, ennél alacsonyabb vitézségi kitüntetésnek.

A polgári életben is megállta a helyét, de már nem itthon. Haza akarta alakulatát vezetni, de pilótái kérve kérték, ne szolgáltassa ki magát a biztosan bekövetkező bosszúnak. A későbbi események bebizonyították, hogy itthon az „Öreg Pumára” csak szégyen, megvetés, börtön, talán kötél várt volna, mint annyi más hazafira is. Heppes az Egyesült Államokban teremtett magának egzisztenciát. Egy nagyvállalat egyik igazgatójaként vonult nyugdíjba.

Egyik levelében írta: - Isten Veled, kedves Cica, a túlvilági vadászmezőkön már sokan várnak rám, ott találkozni fogunk! - Két hétre rá kaptam a szomorú hírt: 1988. augusztus 15-én, a Nagyboldogasszony, a repülők védőszentjének napján, súlyos betegség után valóban „átváltott” a túlvilági vadászmezőkre.

Tizenhatan egy ellen!

A 102/1. bombázó század

Számomra különösen emlékezetes ez a bombázó század. Parancsnokuk, Homér Imre százados 1942-1943-ban a kassai Repülő Akadémián oktatótisztünk volt. A pilóták közül Váry Gyurka, Bárdos Laci és Ónódy Misi hadnagy karpaszományos, illetve akadémiai évfolyamhoz tartozott. A keleti frontról sűrűn kaptunk róluk jó és rossz híreket.

Ez a század váltotta le a keleti fronton harcoló Herder László főhadnagy 3/1. bombázó századát, 1944. április utolsó napjaiban. Homérék a Junkers Ju 88 típusú Németországban repültek először. Ott kaptak átképzést, de csak horizontális bombázásra. Őt komplett gépszeméllyel 1944. április 24-én érkeztek Zamosce repülőtérre, ahol néhány bevetést még Herderékkel együtt hajtottak végre. Ami meglepte őket, az a zuhanóbombázás volt. Akkoriban ugyanis ez a bombázási mód bizonyult a legeredményesebbnek. Herderék is így „dolgoztak”. Ezt, illetve ennek a gyakorlatát „menet közben” kellett elsajátítani. Sikert is. Májusban magyar részről már csak Homér százada „tartotta a frontot”. Sajnos május 10-én egyik gépük Tarnopol vasútállomásának bombázásából nem tért vissza. Ezen a gépen két kedves évfolyamtársamat, Váry Gyurka és Bárdos Laci hadnagyot vesztettem el.

A tarnopoli bevetések mindig izgalmasak voltak. A felderítők fényképei bizonyították, hogy a vasútállomást legalább 120 különböző kaliberrű léghárító ágyú és gépágyú védi. Egy másik májusi tarnopoli bevetésre öten indultak, Homér századparancsnok vezetésével. A német vadászegységek néha tudtak kísérő gépeket adni. Ők általában 5000 méterről kezdték a támadást. A bombákkal terhelt gépek azonban csak kb. 240 km/óra sebességgel voltak képesek emelkedni. Így csaknem egy órába tellett, míg a bevetési magasságot elérték. A vadászokat már ebben a magasságban, a megbeszélt felvételi helyen kellett meglesniük. Ez persze nem mindig sikerült. A találkozás időben és térben mindkét részről nagy pontosságot kívánt. A vadászok - megbeszélés és általános szokás szerint - élesen elhúztak a kísérendő gépek előtt, hogy a bombázók jól láthassák a géptípust és a felségjelet.

- A cél megközelítéséhez jobb vagy bal lépcső alakzatot vettünk fel

- mondta el később Homér Imre -, és éles bukófordulóval csaptunk le a célra! - Elképzelhető, micsoda elhárítótűz fogadta őket. És ebben a tűzben pontosan bevenni a célt, tartani a zuhanás szögét, nem törődni a rengeteg foszforcsíkkal, közben a mereven beépített gépágyúval löni a célt, zavarni az elhárítást!

Ezen a bevetésen nagyon sikeres volt a kötelék. 1000 méter magasságban oldották a bombákat, és ekkor következett a talán legveszélyesebb szakasz, a gépek felvétele. Ilyenkor ugyan csökkent az elhárítótűz, mert hát azok is emberek ott lent, ők is beugranak az óvógödrekbe, amikor a gépek már oldották a bombáikat. Az ellenséges vadászok számára viszont ez a legkedvezőbb pillanat. A saját kötelék elkerülhetetlenül szétszóródik bizonyos mértékig, és a zárt tűzrendszer is megbomlik. Ilyenkor jó, ha a védővadászok tudják a dolgukat, és lekötik a szovjet vadászokat. Csak persze a létszámfölény! A mieinknek örülniük kellett, ha négy saját vadász óvta őket. A támadó vadászok mindig sokkal többben voltak, mint az oltalmazók. Ha sikerült gyorsan újra felvenni a szoros köteléket, akkor nyomjelző lövedékeink figyelmeztették a támadókat az óvatosságra. Régi szabály, a második világháborúban is mindig „bejött”: aki lemarad, azt lelövik!

Azon a napon is így történtek a dolgok. A német kísérővadászok nem tudták teljesen lekötni a támadó és egyre szaporodó számú szovjet vadászokat, jutott belőlük Homéréknek is bőven. Támadtak rájuk minden irányból, csak éppen előlről kerülték a támadást. Óráknak tünnek a percek, amíg a céltől visszaértek a saját vonalakig, állandó légiharcban a támadó gépekkel. Szerencsére a szovjet vadászoknak volt egy kedves, jó szokásuk: nemigen szerettek átjönni a front innenső oldalára, leváltak a mieinkről.

Ez alkalommal a szovjet vadászok nem tettek kárt Homérék gépeiben, legalábbis létfontosságú részt vagy embert nem találtak. De azért mindegyik gép hozott haza repesz vagy géppuskalövedék ütötte lyukakat a törzsén vagy a szárnyán. Sikerült viszont két támadó szovjet vadászt lelőni. A bombázás pedig olyan sikeres volt, hogy a légifelvételek alapján a német VIII. repülőhadtest-parancsnokság - amelynek harcászatiszempontból Homérék alárendeltek voltak - távbeszélőn gratulált a szép harci teljesítményhez. A parancsnok két nap múlva személyesen is meglátogatta a magyar harcálláspontot, hogy kifejezze elismerését. A magyar parancsnokságoktól ritkán kaptak jó szót, kitüntetést is alig-alig. A bombázórepülők ilyen szempontból általában mostohagyereknek számítottak. A háború során a légierőben adományozott mindössze két Tiszti Arany Vitézségi érmet is vadászpilóták kapták, Molnár László (halála után) és Debrődy György.

Arról, hogy mi történt a bombázó századdal június 2-án, két túlélő résztvevő számolt be nekem. Június 1-én este megjött a parancs, hogy a 102-esek másnap teljes létszámmal támadják bombáikkal a Luck melletti Kiwerce vasútállomását. A nemrég épült teherpályaudvarnak a közelgő nagy szovjet támadás felvonulási céljait kellett szolgálnia. Nagy páncélos gyűlekezés volt itt kialakulóban. Harcálláspontok, gyülekezőhelyek, teletűzdelve erős légvédelemmel. Talán magának Zsukov tábornoknak is itt lehet a harcálláspontja?

Június másodikán hajnalban, még sötétben kezdték a szerelők az üzemképes négy Ju 88 motorpróbázását. A gépek személyzete a következő volt. A vezérgépben: Homér Imre százados, századparancsnok, vezérmegfigyelő és pilóta is egyben; Hun Lajos zászlós, hajózó távirász; Ferenczy Jenő szakaszvezető, szerelő-lövész; Tábori István tizedes, lövész. A másodikban Onódy Mihály hadnagy, pilóta; Zoltay Lajos hadnagy, megfigyelő; Machlich András szakaszvezető, hajózó távirász és lövész; Molnár Imre tizedes, szerelő-lövész. A harmadikban B. P. hadnagy, megfigyelő és gépparancsnok (az egyik elbeszélő); Ignác szakaszvezető, pilóta; Sudár tizedes, hajózó távirász; Izsó tizedes, szerelő-lövész. A negyedikben Dobó Elek hadnagy, pilóta; Kováts. J. zászlós, megfigyelő. (A többiek személye sajnos nem ismert.)

A négy gép pontosan 6 órakor startolt. B. P. megszokott gépe, amelyet „Rózsikának” nevezett, az előző napi kiwercei bevetésről annyi találattal tért haza, hogy javításra kellett leadni. Így ők az 53-as számú géppel indultak. A hajózó személyzet nyomott hangulatban volt. Előérzet?

Egy ideig fokozatosan emelkedve repültek kelet felé. Az idő romlott, felhősebbé és párásabbá vált. Még a cél, azaz Luck elérése előtt Dobó hadnagy a rádiófigyelmet megszegve bejelentkezett, hogy az egyik motorja durrog, kihagy, kénytelen visszatérni. Kétszer is sugározta a jelentést, ezáltal módot adott a szovjet bemérőknek, hogy a vadászokat riaszthassák. Ez lett a mieink veszte. Eddig a vadászok mindig csak akkor riadtak fel, amikor a Junkersek már közvetlenül a cél előtt voltak. Most pedig 16 vadászból álló szovjet „fogadóbizottság” várta őket.

Közben felhő fölé kerültek. B. P.-ék a két szélső gépet elvesztették szem elől, de Hornért látták, amint erősen nyomta a gépet a felhő alá, keleti irányba, hogy a célon túlrepülve bukófordulóval ismét nyugatra térve, a célra zuhanjon. B. P. Homér nyomába eredt. A szovjet vadászokkal mit sem törődve, mintegy 2500 m magasságból zuhantak a vakmerő fiúk egyenest a célra igazítva gépüket. Igen, látják a vonatokat, ezeket kell eltávolítani! De kegyetlenül lönek ám alulról is. Olyan volt, mint ha szikrázó mozdonykéménybe zuhantak volna. Fiak (légvédelmi) vonat is van a kirakóhelyen, jól kivehető. Az egész környék feléjük áraszt-

ja tüzeit. Amúgy ez szép látvány lenne, mondjuk, augusztus 20-án, a Gelért-hegy tövében, de itt, Luck mellett sokkal kellemetlenebb.

Nagy robbanások, fekete füst, villanások, hatalmas tűzoszlop. Lőszeres vonatot találtak el! De a neheze ezután következik. A 16 vadász együtt zuhan velük, és helyezkedik, hogy majd nagyobb sebességüket kihasználva, utánahúzzanak a magyaroknak. A három magyar gépet szinte elárasztja a sok nyomjelző.

Homér gépének oldalkormányát az első sorozat eltalálta. A műszerfalba lövedék csapódik, szerencsére nem robban, de a sebességmérőnek vége. Most már jól felismerhető a támadó gépek típusa, Kobrák (Aircobra), az amerikai géppel repülő, legveszélyesebb szovjet vadászok! Minden lövész tüzel. A mieinknek nagy szerencséje, hogy jól választották meg a támadás irányát. Felhúzás után rögtön nyugati, azaz hazafelé vezető irányban vannak. A kísérő német vadászok egyelőre sehol.

B. P. gépét egymás után több hatalmas csattanás rázza meg, a mögöttük „ülő” Kobra két gépágyúlövedéke talál! A rádióban kiáltás: - Hadnagy úr, meglőttek! - Ignác, a pilóta. - Eltaláltak - ordítja Sudár tizedes is. B. P., aki a gép orrából tüzelt, abbahagyja, kúszik a pilótához. Hatalmas seb tátong a vállán, ott találta el a gépágyúlövedék. A vezetőfülke mint a mészárszék. Alig lehet előre kilátni a vértől. Ignác egy kézzel próbálja tartani a gépet. Kötözni nem lehet, B. P. nem fér hozzá, de ekkora sebhez nincs is megfelelő kötszer a gépen. A másodpercek döntőek. Ignác képtelen a gépet vezetni. B. P. előkapja a segédkormányt, a helyére illeszti, és az utolsó pillanatban, mielőtt a közeledő földet elkapná, megfogja a gépet. Mélyen a földhöz nyomva, a fák magasságában, hogy legalább alulról ne támadhassák, száguld a vérző gép nyugat felé. B. P. fölparancsolja Izsót a felső, egyik géppuskához, hogy legalább egy fegyver működjön.

A pilóta keservesen nyög: - Nem bírom, szálljunk le!

- Nem lehet - feleli B. P. -, tarts ki, ez még ellenséges terület!

Hátulról, fölülről vadászok lőnek, alulról a szovjet földi csapatok.

- Próbáltam csúsztatni, kis irányváltoztatásokat csinálni. Észrevettem, hogy az iránytűm nem mozdul, azt is ellőtték - emlékezett B. P. a rettenetes órára.

A Napot figyelni, a Napnak mögöttük kell lennie, hiszen délelőtt van, ez a lényeg! Jó lenne Nácival helyet cserélni, de szűk a hely, alacsonyan vannak, és Náci sebesült karjával nem tud mozdulni. Vérvesztése nagyon nagy, azonnal orvos kellene neki.

B. P. lassan-lassan már biztos benne, hogy saját terület fölött vannak. Az üzemanyag is fogytán. Helyet keres a hasra szálláshoz. Náci, a sebesült pilóta, ép jobb kezével átnyúl balra, és így tudja - hallatlan akarat-

erővel! - kezelni a gázkart. Ráfordít egy simának látszó szántóra, egy fasonon még áthúzza B. P. a gépet.

- Náci, le a gázt! Gyújtás ki! - Sebesség 300, B. P. húzza a gépet, de a fékszárny nem működik. Nincs hidraulikaolaj sem. Minden szétlőve, csak a gép nem ég, hál' Istennek! Sebesség 250, aztán nagy recsegés-ropogás, a földhöz sűrűlődnak, a gép felugrik, visszaesik-csúszik. Hatalmas porfelhő, megáll.

B. P. rántja a kabintető-vészkioldót, de a gép most sem ég. Izsóval kiemelik, kihúzzák a két sebesültet, lefektetik őket a földre. Egy közelben levő szekereset pisztollyal kell B. P.-nek kényszerítenie, hogy odajöjjön, és felvegye a sebesülteket. Közben azonban segélykocsi érkezik, sebesülteik végre jó kézbe kerülnek.

Mi történt közben Homérral és Ónódy Miskával?

A német vadászbiztosítók - mint később kiderült - nem látták a 100 méteren történő légiharcot. Túl magasán, 7000 méteren biztosítottak. Később aztán dicsérgették a magyarokat, hogy ilyen szép bombázást még nem láttak ...

Mivel Homér gépének szétlőtték az oldalkormányát, csak egyenes irányban lehetett vele repülni. Le, földközelség! Sajnos mindkét hátrátüzelő géppuskánál akadály akadályt követett. A lövészek kiáltoztak Homérnak, hol jobbra, hol balra kellett volna kitérnie, de ez a szétlőtt oldalkormány miatt nem ment. Homér nem akarta megmondani a lövészeknek, hogy a gép gyakorlatilag kormányozhatatlan, csak egyenesen képes repülni, és csoda, hogy még a levegőben vannak. Ónódy Miska egészen szorosan felzárkózott Homér mellé, hogy a tűzrendszert erősítse. Valóban ez mentette meg őket!

De még nem menekültek meg. Az egyik Kobra döntő lépésre szánja el magát, balról eléjük vág, és előlről-oldalról soroz a 88-asra. Homér a magassági kormányval megpróbálja hintáztatni a gépet, hatalmas dübörgés: találat a gép fedélzetén. Csattanás, majd halálhörgés a fejhallgatóban, és alig érthetően: - Jaj, eltaláltak! - Tábori Pista elhaló hangja. Homér hátranéz. Tábori élettelenül fekszik a lövészteknőben. Oldalra kapja a tekintetét, reflexszerűen: lángol a bal motor. A benzintartályok! Nincs mese tovább, ugrani nem lehet, földközelségben vannak. Égő géppel kell hasra szállni. Homér a rádióba kiált: Táborit húzzák ki a lövészteknőből, és kössék be jól magukat, hasraszállás lesz!

A motorok gyújtását kikapcsolta, a tűzoltó berendezést bekapcsolta, kinézte magának a helyet, ahová le akarta tenni a gépet a hasára. Csak éppen a sebességet számította el egy kissé, túl nagy volt. Ordított Ferenczynek, hogy dobja a kabintetőt, nehogy földet érés után deformálódjon, és bennragadjanak! Ferenczynek elsőre nem sikerült. Az égő gép

előtt facsoport, még volt annyi sebesség, hogy átcsúsztak fölötté, ekkor repült a kabintető is. Szinte átestek a fák fölött, bele egy lapos homokdombba. Óriási porfelhő, rövid fékút, de a por eloltotta a tüzet!

A gép csúszás közben megperdült, derékban kettétört. Mindnyájan megsérültek. A földet érés után fedezni kellett magukat, mert a szovjet vadászok - Homérék szerint Jak-9-esek - többször rácsaptak a roncsra. Csak amikor végre távoztak, tudták Homérék Tábori holttestét kiemelni a gépből. Gépágyúlövedék fúrta át a mellét a szív magasságában. Nem kellett szenvednie. Úgy látszik, megérezte sorsát. A bevetés előtti napon búcsúlevelet írt a feleségének ...

Aztán rövidesen kiderült, hogy saját területen vannak. Német segítséggel, egy Storch repülőgéppel kerültek vissza a repülőterükre. Nem sokkal utánuk érkezett B. P. és Izsó tizedes az értük küldött gépkocsin. Ónódy Miska gépe repeszekkel és lövésekkel tele, de simán szállt le az anyareptéren. A személyzetből csodával határos módon senki sem sebesült meg, és két (valószínű) légigyőzelmet arattak.

Homér Imre a június 2-i veszteséges napot azzal a tanulsággal zárta, hogy a rádiótilalom megszegése miatt kellett egy embert és két gépet vesztenie a századnak.

A század körülbelül három hónapos bevetési időszaka alatt sok sikeres bevetést hajtott végre, viszonylag kis veszteséggel. Egy teljes gépszemélyzet és Tábori tizedes halt hősi halált.



Homér és Ónódy Ju 88-asa, B.P. gépből fényképezve (Punka-archív)

A „Szőr Atya”

vitész Léway Győző

Amikor én megismertem, akkor az általánosan használt „Szőr” becenév után már sokan utánatették az „Atya” szót. A légierőnél mások is megkapták ezt a megkülönböztető megszólítást. Akiket a „népnyelv” ezzel kitüntetett, mind csupa-csupa szív emberek voltak. Szerették őket. Közük tartoztak például a vadászrepülő Karnay testvérek, mindkettőjüknek kijárt az „Atya” is, egyéb becenevük mellett. (Mindketten életüket adták a hazáért.)

„Szőrnek” köszönhettem, hogy csak egy típusrepülés erejéig ugyan, de mégis repülhettem a Junkers Ju 87-es „A” és „B” változatát. Két hónapig szolgáltam vele együtt a Kolozsvár-Szamosfalvi repülőtéren, de ez elég volt hozzá, hogy egy életre megérezzem azt a különleges, vonzó kisugárzást, amely áradt belőle.

A „Szőr” nevet úgy kapta, hogy 1938-ban egy német átképző tanfolyamon a német oktatótiszti bosszantására minden reggel így üdvözölte bajtársát, Szántó Bélát: Good mornin’g, Sir, how are you, Sir? (Ez volt akkoriban az összes angoltudománya.) Így ragadt rá a „Sir” becenév, amely lassacskán írva és mondva „Szőrré” módosult.

A magyar légierő egyik legbátrabb és egyben legvagányabb repülőparancsnokának tartották, és tartják ma is. Bátorságát kitüntetései is jellemzik. Tulajdonosa a Magyar Érdemrend Tiszti keresztjének, a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjének, a Tűzkeresztnek, a német I. és II. osztályú Vaskeresztnek, a Deutsches Kreutz im Goldnak (amit a németek röviden „Spiegelei”-nek, azaz Tükörtojásnak neveztek . . .). Az utóbbi kitüntetést egyedüli magyar pilótaként kapta meg.

Bevetéseinek száma jócskán meghaladta a kétszázat. Zuhanóbombázóként, majd később vadászbombázóként és csatarepülőként hajtott végre őket. Egyik neves történészünk kalózkapitánynak nevezte. Korántsem tiltakozott ellene. Valóban, a háborúban sokszor nem a szolgálati szabályzat paragrafusait böngészte, hanem cselekedett. Úgy és akkor, ahogyan és amikor a harci helyzet és embereinek érdekei megkívánták.

Maga így emlékezett erre:

„ ... a kalózkapitányi jelzőt nem bánom. Sok esetben nem volt megtelelő utasítás a szolgálati szabályzatban a rendkívüli esetekre vonatkozóan. Két SS katonát agyonlővettem, mert tetten értük őket, hogy egy magyargazdát kiraboltak. Egy másik alkalommal egy német SS csoport magyar tehéncsordát terelt nyugat felé, géppisztolyokkal rábeszéltük őket néhány marha átadására. Jussunk volt hozzá, magyar vagyon volt.

Ragaszkodtam hozzá, hogy az embereimet csakis én fenýíthetem meg, még akkor is, ha másutt csinálták a disznóságot. Nem túrtem, hogy záráljanak a civil lakosságtól, akár a fronton, akár otthon. Ha ilyesmi a tudomásomra jutott, akkor az illetőt a lehető legszigorúbban megbüntetem, és kirúgtam a századtól.

Voltak olyan esetek is, amikor a papírforma szerint fenýítenem kellett volna, de nem büntettem. Amikor 1943-ban az új Stukák átvételére Nikolajevbe repültünk, az ott tartózkodó román zúbókat a mieink kiverték a legénységi étkezdéből. Nem fenýítettem meg őket. 1944 októberében, amikor Lengyelországból Sárospatakra települtünk, a moziban a németek nem akarták az embereimet beengedni a Nur für Deutsche feliratú, fenntartott helyekre. A mieink olyan dühbe jöttek, hogy a németeket kizavarták a moziból, és jól összeverték őket. A német városparancsnok szigorú fenýítést követelt. Az embereim extra kimenőt kaptak!

Ha valaki elkésett a kimenőről, és a kihallgatáson bevallotta, hogy berúgott, vagy pedig, hogy nem volt elég lelkiereje otthagyni - idő előtt - a babáját, nos, az aránylag könnyen megúszta. Viszont ha valaki süket dumávalakart befýírolni, azt bezártam. Egyetlen szökevényem sem volt. Mindigjói étkezünk. A rumadagokat nem adtuk ki, hanem a számvevő altiszt és a szakács elcserélte marháért, sertésért vagy aprójószágért.

Sajnos az viszont igaz, hogy a nem hajzó beosztottjaim közül ketten is repülő hős halált haltak. Dr. Szakály János műszaki főhadnagy és dr. Balázs István orvos önként jelentkezett bevetésre, mert veszteségeink utánpótlására nem kaptunk személyzetet. Mindketten posthumus Lovagkeresztet kaptak, bár abból már sok hasznuk nem volt.

Egy másik ügy is terheli katonai és vallási lelkiismeretemet. Egy református tábori lelkész, aki híres motorkerékpáros versenyző is volt, addig rimámkodott, míg megengedtem neki, hogy mint lövész bevetésre mehessen. Nem hiszem, hogy lenne még egy magyar egyházi személy, akinek hét zúbó bevetése lett volna

Összegýjítötte maga köré a híres vagányokat. Mindenre képesek voltak parancsnokukért, akit maguk között természetesen csak „Szörnek” neveztek. Kiváló harci teljesítményei „Szört” a légierő legendás alakjává avatták.

Lévay Győző 1934-ben, a magyar katonai repülés „rejtett” időszaká-

ban kezdte repülőpályafutását „karpaszományos légügyi alsegéd” rendfokozatban ... 1939-ben már a szombathelyi bombaiskola oktatója volt. Ekkor merült fel egy zuhanóbombázó alakulat felállításának a terve. Neki is sikerült ide kerülni. 1940-ben már három Ju 87 Stuka szolgált a kiképzést, amelynek egyik legfontosabb eleme, a 70, 80, néha 90 fokos zuhanás jelentett újdonságot. 1943-ban alakult meg a 102/2. zuhanóbombázó század a kolozsvári repülőtéren. Lévay (már) százados és a század első tisztje, Kóróssy Jenő százados parancsnoksága alatt. „Ször” egy hónap alatt - ahogy ő mondta - „gatyába rázta” a századot.

1943 júniusában kezdődött meg az egész század átképzése Kijevben. Utána kapták meg 12 új Ju 87 D gépüket, ezek közül csak egy volt a legújabb típusú, D 5 sorozatú.

A legsúlyosabb bevetések az elvesztett kurszki csata után kezdődtek. Egy német Stuka osztály egyik századát képezték. 1943 augusztusában Póltaván állomásoztak. Ekkor vesztette el a század az első gépét. De mondja el ezt maga „Ször”.

„A 102/1. zúbó század a Stuka Geschwader 77. II. osztályába volt beosztva, Kóróssy Jenő százados parancsnoksága alatt. Azon a bizonyos napon 1000 kg-os bombákkal raktuk meg Omelivka községet. Óriási elhárítótűzben hajtottuk végre a feladatot.

Tekerem a nyakam hátrafelé, de a bal kíséromet sehol nem látom. Ebben a pillanatban hallom a rádión, hogy a 636-os gép légvédelmi találat miatt leszáll, ég a bal szárnya. Vissza kell hoznom, villan át az agyamon. Gyorsan fordulok. Vissza az arcvonalhoz! Jobb kísérom szorosan kísér. Rádióon jelentem a történeteket.

Alacsonyan repülök, keresem a lelőtt gépet, mindenütt robbanások, füst és por. Már magam sem tudom, hogy saját vagy ellenséges terület fölöttjárom-e. Végre megpillantom Jászberényi zászlós gépét egy réten, magas fűben. A bal szárny füstöl, de a személyzet láthatólag nem sérült.

Azonnal lefordítottam a gépet leszálláshoz, és a ládát nem messze a sérült géphez tettem le. Előtte még közöltem jobb kísérommel, hogy a leszállásom után csatlakozzék a századhoz.

A gépből kiugorva észrevettem, hogy egy tábori telefonvezetéken értem földet, és a huzalok a futók köré tekeredtek. Jászberényi és lövésze már sietett felénk. Ugyanekkor egy német törzssörőmester is megjelent autón, aki az egyik előretolt tüzérségi állás embere volt.

- Hol vagyunk? - kérdeztem.

- A senki földjén - kiáltotta vissza.

- Merre vannak a ruszók?

- Ott fenn a dombok tetején, körülbelül egy kilométerre!

A dombokra tekintve világos volt, hogy az oroszok pontosan átlátják a

Lévay „Szörnek” 1943. szeptember végére (öt is beleértve) már csak négy pilótája maradt. Ekkor kaptak utánpótlást. Így ki tudtak állítani négy teljes hármast, azaz 12 gépszemélyzetet. Az átképzés befejeztével azonban a századot repülőhadosztály-paranccsal anyarepülőterére, Kolozsvár-Szamosfalvára vonták vissza.

Itt ismertem én meg a „Ször Atyát” és „fickóit”, itt engedték meg, hogy típusként vezethessem a Stukát. Végtelenül jóindulatú gépet ismertem meg benne, de véleményem szerint (erős vadászvédelem nélkül) akkor már teljesen korszerűtlen volt. Ezek a bátor fiúk azonban mindig készek voltak újabb frontszolgálatra, és várták is az új Ju 87 D 5 típust, amelynek fegyverzete és sebessége meghaladta az eddig használt B sorozatú gépeket.

Sajnos itt, Kolozsváron vesztette el a század a 70 bevetéses Reményi szakaszvezetőt, aki az egyik leányismerősénél rendezett „repülőnap” alkalmából domboldalba ütközött, és repülőhalált halt.

1944 júniusa már újra a keleti fronton találta a századot. A helyzet egyre veszélyesebb lett a Stukák számára. A La-5 és Jak-9 típus mellett a szovjet légierőben megjelentek a nagyon erős fegyverzetű Bell Airacobrák, amelyeket az amerikaiak szállítottak a szovjeteknek.

„Ször” nemcsak nagyvagányként és kemény parancsnokkéntél a magyar repülők emlékezetében. Kitűnő tolla is volt. Bizonyítsa ezt még egy beszámolója.

„A Kobrák 37 mm-es gépágyúból lövöldöznek ránk, amelyeknek egyetlen találat a harcképtelenné tudja tenni az öreg Stukákat. A mi MG 151/20 mm-es gépágyúnk csak leventepuskának számított a Kobrák fegyverzetével szemben. Viszont századom pilótái a kolozsvári kiképzés alatt remekül megtanulták a kötelékrepülést. Míg a német Staffelek rendszerint szétszóródtak a légiharcban, addig a fickók, ahogy a pilótáim hívták magukat, szorosan együtt maradtak, és ezzel zárt tűzrendszert biztosítottak.

Elvesztettük azonban legtapasztaltabb pilótánkat, Pénzes őrmestert, ő is a felesleges vagánykodás áldozata lett, és ebben - be kell vallanom - magamat is hibáztatom. Egy orosz gépkocsiszlop alacsonytámadásánál a 40 mm-es Fiak úgy lelőtt, mint egy tökötet. Hogy a nyakamat ki ne törjem, lerobbantottam a gép futóit, és egy mocsaras területen hasra szálltam. Még így is bevertem a képemet a műszerfalba. Egy német Orvosnak jó pár öltésébe került fizimiskámat ismét emberi állapotba hozni. Ennek eredményeképpen egy hétig nem tudtam repülni, mert az arcom jobb oldala be volt pólyázva, és csak a bal szememet tudtam használni. Ezalatt Pénzes őrmester vezette a századot a bevetésekre, mert utánam ő volt a században a legtapasztaltabb pilóta.

Július 17-én Kobrák támadták meg a századot. Az orosz vadászok szo-

kás szerint a vezérgépnek mentek neki. Pénzes gépe, a B7+07 találatot kapott a motorjába, és így kényszerleszállást kellett végrehajtania egy símanak látszó tarlón. Futóit - annak ellenére, hogy a pilótáknak erre utasításuk volt kényszerleszállás esetén - nem robbantotta le. A gép egy mélyebb barázda átgurulása közben átvágódott, és Pénzes koponyaalapi törés következtében meghalt. Távírásza, Tarlós őrmester - amikor másnap a századhoz visszatért - jelentette, hogy ő Pénzest ösztökélte a futók lerobbantására. Pénzes azonban így felelt neki: - Megmutatom a Szörnek, hogy futókkal is lehet kényszerleszállt ezzel a géppel! - A vagánykodás ismét áldozatot követelt.

Pénzes halála után újabb probléma kötötte le Lévay „Ször” gondolatait. Istváni Gyuri hadnagy okozott neki gondot. Jól ismertem Istványt a kassai akadémiáról. Ragyogó szertornász volt, és igen vakmerő pilótának bizonyult már a harckiképzés alatt is. Nagyon szeretett volna vadász lenni, légigyőzelmeket aratni, de bombázókiképzésre osztották be. Itt is megállta a helyét, így került „Ször” zubói közé. Lévay így írt róla:

„Már csak Istváni okoz nekem gondot. Őszintén szólva, nem tudom, hogy hősködik-e, vagy csak ügyetlenkedik. Mindig elmarad a köteléktől, és amikor ezért felelősségre vonom, mindig azt a választ kapom, hogy tud ő magára vigyázni! Hogy győzzem őt meg arról, hogy mi zuhanóbombázók vagyunk, nem vadászok?”

Később így írja le azt a bevetést, amelyen Istváni hősi halált halt:

„Már jó húsz perce vagyunk úton, amikor 1000 méterrel felettünk nyolc gépet pillantok meg felénk közeledni. Négy FW 190-es vadászt - mi Fókának hívtuk őket - ígértek kíséretnek a németek. Ezek nem lehetnek azok! Ahogy közelebb kerülnek, látom, hogy Kobrák! A két raj majdnem egyenes vonalban közeledik felénk, még nem vettek észre. Remélem, nem is fognak. Reményem azonban hamar szertefoszlik. Fülhallgatóm recsegni kezd. Izgatott orosz beszédet hallok, az egész hangzavarból csak egy szót értek: Stuka ... Stuka ... Kétségtelenül csak rólunk lehet szó, mert a nyolc Kobra meredek siklásba megy át. Vezetőjük elég ostoba lehet, mert szembetámadással a legkevesebb az esélyük, hogy eredményt érjenek el. Míg lehajtom a lőbillentyűt a bombakioldó gomb fölé, körülpillantok. Az engem kísérő gépek - mint a csirkék a kotlós körül - összébbr záródnak. Remek fickók! Sejtik, mi a szándékom.

A Kobrák már csak 300-350 méterre vannak, de még nem nyitottak tüzet. Takarékoskodniuk kell a lőszerrel, mert lényegesen kevesebb lőszer lehet tárolni a gépükben, mint a kisebb kaliberű fegyverekhez. Még egy pillanatig várok, aztán gépem orrát kissé megemelve tüzet nyitok. Kísérőim azonnal követik a példámat. Tizennyolc cső okádja a tüzet a Kobrák felé. A nyomjelzők csikjai egész hálót képeznek a levegőben, amelybe az

orosznak csak bele kell repülniük. Úgy látszik, ehhez nem fűlik a foguk, mert a kötelék szétugrik, ki erre, ki arra. Sarkady Lajos szakaszvezető megszokott nyugodt tónusában közli: - Kapitány úr, megérkeztek a Fókák!

Most aztán nem tudom, mi zavartuk-e szét a ruszlikat, vagy a vadászaink megjelenése ijesztette el őket. Remélem, a Fókák elszórakoztatják a Kobrákat, amíg mi elvégezzük a feladatunkat. Keresem a páncélosokat. Ott vannak, ni... annál a kis facsoportnál!

Saját frekvencián kiadom a parancsot: - Páncélosokat támadunk! Zuhanás egyenként 70 fokkal, fék nélkül, oldás 700 méteren! Felvétel után gyors gyülekezés 2000 méteren, hogy a Kobrák el ne kapjanak!

A kilenc páncélos porfelhőt hagy maga után, nem lehet őket szem elől téveszteni. Az élen haladót veszem a célkereszt középebe. Egy kis csúréssal sikerül is. Sebességem rohamosan nő. . . 500 . . 600 . . 700 km-t mutat a sebességmérő, és itt aztán állandósul. A finom magasságmérő mutatója egyenletesen rója a köröket, mint valami hosszútávfutó. Már csak 2000 métert mutat. A T-34-es harckocsi a REV\-mben, észrevette, hogy őt támadom, mert cikcakkosan kezd mozogni. Ezt már ismerjük, komám, gondolom, és igyekszem gondos figyelemmel kísérni a lomha mozgást. Ha egy kis szerencsém van, sikerül a cakkba rakni a tojásaimat, amikor te a cikből odafordulsz! Dülledt szemmel figyelem a magasságmérőt, ahogy az oldási magasság felé közeledek.

Most! Keveset becsűrök balra, ezzel a célkereszt közepe kissé jobbra csúszik, és megnyomom a bombaoldó gombot. Enyhe rántást érzek a gépen, ahogy az automatikus trimmelő faroknehézszerkezetre állítja a gépet. Miközben behúzódom a magassági kormányba, jól előrehajolok. Felsőtestemet és fejemet igyekszem a térdemre nyomni, hogy a vér ne menjen ki nagyon a fejemből. Gépem meredeken ugrik a magasba. Engem a nehézségi erő úgy beleszorít az ülésbe, hogy mozdulni sem tudok. Minden végtagom ólomnehéz, még a pofazacskóim is ólomsúlytalansággal feszítik az arcbőrömet. Látásom szerencsére csak szürkül, de nem vesztetem el teljesen. A 250 kg-os és a négy 50 kg-os már útban van a T-34-es felé. Remélem, jól számítottam ki a dobás helyét, és a tank bele fog fordulni szeretetcsomagjaim robbanásába.

Közben tisztul a látásom. Kétezeren vagyok. Enyhe balfordulóban várom a többiek felzárkózását, amikor Sarkady Lajos nyugodt hangon közli velem: egy Kobra pörköl felénk. Amennyire a hevedereim engedik, hátrafordulok, hogy a helyzetet felmérjem. A Kobra kb. 200 méterre van mögöttünk. Lajos már tüzet nyitott rá, a Kobra első üdvsorozata pedig a jobb szárnyam fölött süvít el. Miközben gondolatban a mamájával való csintalanságra buzdítom őt, túldöntött fordulóba vágom a gépem, és teljesen szárnyvégre állítom. A botkormányt ütközésig a hasamra húzva, és az ol-

dalkormány jobbra való belépésével igyekszem a gép orrát fenntartani: si-mán siklik körbe a horizonton.

Amint hátranézek, szemem sarkából látom a földet. Bal szárnyam mint-ha megállt volna. A föld mint egy tarka gramofonlemez forog a szárny vége körül. A centrifugális erő feszesen tart az ülésben. Az orosz is túldöntött fordulóban van mögöttem, lóg rajtam. Közel van, tisztán látom az arcát, látszik rajta az erőfeszítés, hogy szűkítse fordulóját, és ezáltal előretartást adjon tüzének, de hál' Istennek, a Stuka még egy kicsivel szűkebben tud fordulni. Így a Kobra lövései kevéssel a vezérsíkom mögött húznak el, lerázni magamról azonban nem tudom.

Azt sem tudom, imádkozzak-e vagy káromkodjak?! Az biztos, hogy alaposan izzadok. Sarkady is tüzel rá, ebben a gép- és testhelyzetben az ő lövései is messze járnak a céltől.

Már majdnem 360 fokos fordulót repültem, amikor jó ötletem támadt. Lehúztam a gázt, és balra berúgtam az oldalkormányt. Gépem levágta az orrát, és hatalmasat csúszott, a ruszki pedig elsüvített a vezérsíkom felett.

Nagyot lélegeztem . . . A század tölem balra gyülekezik. Bevágom a gázt, és igyekszem feljűk, de a lélegzetem hirtelen eláll! Mintegy 300 méterre tölem jobbra két Kobra üldöz egy Stukát. A Stuka sérült, mert fekete csóvát húz maga után. Uram, Istenem, ki lehet ez kilencünk közül?! A gyülekező század felé nézve látom, hogy Róza szakaszvezető rajából hiányzik egy gép. Csak nem Istváni?! De igen! Nem sok esélye van a nyomorultnak. A Kobrák szorosan mögötte ülnek, és az egyik folyton lövi. A füstcsóva egyre nagyobbodik. Adásra kapcsolok: - Gyurka, ugorj ki! Gyurka, ugorj ki! Gyurka, hallasz engem?

Aggódva figyelek, de a rádió süket marad. A B7+ 13-as ebben a pillanatban orra bukik, és meredeken zuhanni kezd a föld felé. Pillanatra felcsillan bennem a remény, hogy Istváni a meredek zuhanással talán le tudja rázni támadóit, de ez a reménység csak addig tart, amíg meg nem látom a gép földbe csapódását és a belőle feltörő narancssárga lángoszlopot.

Torkomat sírás fojtogatta, de ugyanakkor elfogott a düh is: hol az istennyilában vannak a Focke - Wulfok!? Miért nem akadályozták meg a tragédiát?! De amikor felnéztem az égre, láttam, hogy igazságtalan voltam. A négy Foka még mindig légiharcot vívott a Kobrákkal, amelyekből már csak hatot tudtam megszámolni. Úgy látszik, kettőt már leszedtek a saját vadászok, de még így is túlerőben voltak az oroszok.

A század már együtt volt Helyemre csúsztam, és hazafelé fordítottam a köteléket.

Alig fordulunk délnyugat felé, egy magányos Airacobra közeledik felénk, meredek síkban. Pontosan az ék közepe felé igyekszik. Az orosz va-

dászok szokása szerint a vezérgépet akarja megtámadni. Ez csöppet sem izgat, mert ha belerepül a század géppuskáinak tüzebe, öngyilkosságot fog elkövetni. Amint lőtávolba ér, az összes lövész tüzet nyit rá. Nyolc ikergéppuska 16 csőből önti feléje 8 mm-es, halált hozó darazsait. Hátranézve látom, hogy a lövések jól ülnek a gép törzsén. Sarkady nyomjelzői pontosan a pilótaülés mögött érnek véget, ott, ahol a motor van beépítve.

- Jól van, Lali - kiáltom -, azt hiszem, elkaptad!

Az Iván elszámította magát, túl meredeken jött, a századkötelék alatt, hogy elrepüljön, miután befejezte géppuskáink tüzén keresztüli vesszőfutását ... Úgy is van, vagy 100 méterrel a gépem orra alatt tűnik fel, motorja erősen füstöl. Pár pillanat, és sötét gombolyag válik el a géptől, amely a bal szárnyán át beperdül, és egyre meredekebb spirálban zuhan a föld felé. A gombolyag felett, mint egy hatalmas fehér virág, kibomlik az ejtőernyő. Felujjongok. - Elkaptuk az ipsét! - Már előre örülök, hogy végre felfesthetjük az első vörös csillagot gépem vezérsíkjára."

Az izgalmas bevetés után „Szörnek” azonban még külön problémája akadt. A lelőtt Kobrára ugyanis a századból négy távirászh-lövész jelentette be az igényét! Jellemző „Szörre”, hogy nem hatalmi szóval intézte el az ügyet - pedig tehette volna -, hanem egyszerűen sapkába tette a négy nevet és Sarkadyét. Így lett a légigyőzelem Jenéi tizedesé, a salamoni döntés pedig „Ször Atya” becsületét növelte.

Epilógusa az esetnek, hogy Róza és Zsoldos, a kötelék, illetve a raj másik két tagja nagy lelkiismeret-furdalást érzett, hogy talán a bombázási feladatot megszakítva Istványi segítségére kellett volna sietnie. De bölcs parancsnokuk megvigasztalta őket, hogy így csak szétzilálták volna az egységet, és ők is áldozatul eshettek volna az Airacobra-kraknak. A háború kegyetlen! És egyes esetekben a vagánykodás drága multság.

1944. augusztus végén parancsot kaptak gépeik leadására. A 102/2. zubó századnak haza kellett települnie, hogy Focke-Wulf 190-es vadászbombázókra képezzék át őket. Összegezve addigi működésüket: elvesztették a tisztí pilóták 50, a legénységi pilóták 40 százalékát, 1500 bevetésben 750 tonna bombát szórtak le. Kóróssy százados 120, Léway százados pedig 180 zuhanóbombázó-bevetést repült. A legénységi pilóták közül Pénzes őrmester, Róza és Reményi szakaszvezető viszont közel járt a századikhoz.

A 102/2. zuhanóbombázó századot az új szervezés 102/1. vadászbombázó századra keresztelte át, és a börgöndi repülőtérre vezényelték, Focke-Wulfokra való átképzés céljából. A sok műszaki, személyi, sőt politikai probléma következtében ez a munka csak 1944. október 17-én kezdődhetett meg, 16 FW190 F-8 géppel. „Szöréknek” nemcsak az új típus vezetését kellett elsajátítaniuk, hanem meg kellett szokniuk

a vadász-harceljárást is, mivel bombájuk ledobása után tulajdonképpen vadászokként önmagukat kellett megvédeniük. Az „öreg fickók” rövid egy hónap leforgása alatt beletanultak az új „munkába”. Elkezdődtek csatarepülő-bevetéseik.

Novemberben a századot osztállyá bővítették, az új 102/2. század pilótáit azonban előbb Németországban képezték át. Ők csak 1945. január 15-én érkeztek meg, és csatlakoztak Léway százados osztályához, amelynek első századát Kazár László főhadnagy, míg a frissen érkezett második századot vitéz Szimon László százados vette át. Így az osztály mindkét százada szagolt már bőven puskaport, mert az 1. századnál a volt Stukások, a 2. századnál pedig Stuka- és Ju 88-pilóták gyülekeztek.

Sok és nehéz bevetés várt rájuk. A háború utolsó három hónapjában ennél az osztállynál halt hősi repülőhalált sok évfolyamtársam: Boucek Jóska és Majoros Pista, Timler Ferenc szakaszvezető, vitéz Szimon százados, Hargitay Károly főhadnagy, Gyűjtő László hadnagy és Sztrókay Géza szakaszvezető. A 2. század parancsnokságát Ónódy Mihály hadnagy kapta, és - kisebb megszakítással - a háború végéig megtartotta ezt a beosztást.

Áprilisban történt az utolsó hősi halál: Komlóssy Ferenc hadnagy (3-án) és az utolsó harci bevetés (10-én). Április 15-én a megmaradt FW 190-esek az ausztriai Raffelding tábori repülőtérre települtek. Ekkor került „Ször” gárdája közös repülőtérre a Pumák ismét osztállyá csökkent alakulatával. Itt fejezték be a csatarepülők a háborút.

Végül álljanak itt „Ször Atya” szavai:

„Bárhol telepedtetek le ti, a csatarepülő osztály emberei, negyvenöt év után felemelt fejjel és büszkén mondhatjátok: - Megtettem a kötelességemet, ahogy jó magyar emberhez és katonához illett! - Én pedig amíg élek - ha van túlvilági élet, halálom után is -, büszke leszek rá, hogy mint a magyar légierőknek korban és rangban legfiatalabb osztályparancsoka, ezekkel a becsületes, derék és hős magyarokkal együtt szolgálhattam hazámat!”

A szerelők előkészítik bevetésre a Ju 87D zubót



Vargha Gyula és
Sörlei Kázmér hadnagyok
egy FW-190
csatarepülőgép előtt

Magányos sasok

A távolfelderítő osztály

Magányos sasok ... Talán nem patetikus így nevezni a második világ-háború magyar távolfelderítőit. Én, a volt vadáspilóta, meghajtom a pumafejes zászlót előttük. Sok száz kilométeres, négy-öt órás bevetéseiket mindig magányosan, csak önmagukra, tudásukra és szerencséjükre utaltan végezték. Meg sem próbálom, hogy történetüket időrendben és minden eseményre kiterjedően egyetlen fejezetben az olvasó elé tárjam. Nagyszerűen és főleg korszerűen kiképzett pilóták, megfigyelők és lövészek voltak. Számtalan kemény bevetést éltek át, feltűnés és dicsfény nélkül végezték a földi hadvezetésnek oly fontos napi munkájukat.

A nagy távolságú felderítésnek elsősorban a szembenálló felek hadászati potenciálját kellett megfigyelnie. A célpontok sokszor mélyen az ellenfél hátsó részében feküdtek. A távolfelderítő gépnek ezért képesnek kellett lennie nagy távolságok berepülésére. Meglehetősen nagy sebességgel is kellett rendelkeznie, hogy adott esetben ezzel védje meg magát a vadászelhárítás ellen. Ugyanezért önvédelmi célból erős fegyverzetre is szüksége volt.

Am a távolfelderítőknél kerülniük kellett a harcérintkezést. Ők elsősorban fényképeztek. Úgynevezett sorozatfelvétel kamerákat használtak. A felvételekből a kiértékelő egységek gyorsan és pontosan mérhették a légi „térképet” készítették, és speciálisan kiértékeltek.

A távolfelderítő fő feladata a fényképezés volt, utána sietve haza kellett repülniük, hogy a nagybecsű filmanyag minél hamarabb kerülhesen laboratóriumba, majd a kiértékelő tisztek asztalára. Egy távolfelderítő osztály három századból állott: a hajózó, a fénykép-kiértékelő és a földi kiszolgáló századból. A (rövidítve) csak „tí”-eknek nevezett pilóták mellett a megfigyelő tiszttel volt a gép parancsnoka. A tisztek egy részében mindkét feladatot képes volt ellátni, pilóták és megfigyelők is voltak egyben. Az összeszokott gépszemélyzet szerepe sehol nem volt annyira fontos, mint náluk.

1937-1938-ban érkeztek Magyarországra azok a német gyártmányú Heinkel 70 gépek, amelyek megérkezésüktől számítva körülbelül 1941 végéig a Tí. osztály standard repülőgéptípusát jelentették. A kezdetben

korszerűnek tűnő gép a modern háborúban nem váltotta be a reményeket. A típus magyar változatát magyar (Gebauer rendszerű) géppuskákai és a csepeli Weiss Manfréd-gyárban gyártott K-14 mintájú csillag-motorral szerelték fel.

Mint fiatal repülő növendék, már 1940-ben ijesztő meséket hallottam erről a gépről. Repülő koporsóknak nevezték őket. Mint minden tűzásban, ebben is volt igazság. A fémszerkezet anyaga ugyanis úgynevezett elektronfém volt, amely ugyan könnyű és szilárd építési anyagnak számított, ugyanakkor magas hőfokon kitűnően égett. A háború kitörését megelőzően legalább öt gép - és sajnos részben a személyzetük is - veszett el a balesetek során. Amikor 1941-ben Magyarország belépett a háborúba, a He 70-esek működési területe természetesen keleti irányba tolódott. Fokozottan előjöttek a típus ismert hibái: a kis hatótávolság, a rossz kilátás a gépből és a háromfős személyzet zsúfolt elhelyezése. 1941. július 6-án, Kamenec Podolsknál szenvedte el az osztály az első, és He 70-essel egyben az utolsó harci veszteségét. Ezután a típust a vezetés kivonta a harci tevékenységből.

A választott új típus, a Heinkel He 111 azonban csak lassan „csordogált” a német gyárból. Az átképzés és egyáltalán a kiképzés tökéletesítése viszont sikeresen folyt. Az 1942-ben a keleti frontra kivonuló 2. magyar hadsereg részére a Tf. osztály szolgáltatta a távolfelderítési adatokat, de már az új géptípussal felszerelten.

Az osztály 1942. június 15-én megérkezett első hadirepülőterére, a Kurszktól délre fekvő Amaszovka tábori repülőtérrre. A bevezethető gépek száma - elvileg - hat He 111 volt. Beosztották a hat gép állandó személyzetét. A pilóták és a megfigyelők - egy gép kivételével - tiszttek voltak. Egy teljes gépszemélyzet öt embert jelentett. A gépet nyolc géppuska védte.

A nagy csaták időszaka a Tf. osztály részére most következett. Az 1 / 1 . század parancsnokságát Hollós János százados vette át. 1943 áprilisáig látta el ezt a feladatot. Azután, a Tf. század megszűnéséig Mersich Adorján százados volt a parancsnok. A két kiváló tisztet Péterdi Adolf főhadnagy így jellemezte: Mindkettő kiválóan értette a szakmáját, remek pilóták voltak, és a megfigyelő fényképész szakmának is tökéletes szakemberei. Azt is tudták, hogy egy hajózó távirásztól mit lehet követelni, s törődtek beosztottaikkal bűjával, bajával, akik viszont hajlandók voltak tűzbe menni értük. A bevetésekben élen jártak, s mindig a legnehezebb feladatokat vállalták.

Alighanem magyarázatra szorul, miért beszélek Tf. osztályról és Tf. századról. Ha az olvasó egy-két lapot visszalapoz, akkor látja, hogy az

osztály három százada közül a tényleges bevetési feladatokat az első század, azaz jelen esetben az 1/1. Tf. század látta el.

Térjünk vissza Amaszovka repülőterére. Az 1942-es első harci találkozásban Hollós százados gépe került szembe szovjet vadászgépekkel. A kezdő vadászpilóták hajlamosak voltak a magányosan repülő távolfelderítő gépeket könnyű prédának tekinteni. Nos, a magyar tf-ek erre a nézetre alaposan rácáfoltak.

Június 29-én a Sztarij Oszkol térségéből hazatérő F-705-ös számú gépet nagyszámú szovjet vadász támadta meg. A gép Hollós nagyszerű manőverezése és kiváló lövészei jóvoltából sérülten ugyan, de embervesztés nélkül tért haza, két légigyőzelmet aratva!

Ezen a bevetésen történt az az egyedülálló vállalkozás, amely Mészáros Géza őrmester hajózó szerelő és lövész nevéhez fűződik. A gépet sok találat érte. Az egyik lövés pontosan eltalálta az oldalkormány rudazatát, lehetetlenné téve működtetését. Mészáros hátrakúszott a Heinkel farokrészébe, és emberfeletti erővel megpróbálta két kézzel összefogni és tartani a rudazatot! Persze az emberi erő ehhez kevésnek bizonyult, de a szándék és akarat jellemző volt ezekre a személyzetekre. Végül is Hollós százados kiváló manőverezésével sikerült a gépet a saját repülőtéren, kerékre letenni.

Július másodikja is emlékezetes nap a század életében. Az első esemény a már hajnalban elstartolt Kelemen-gép személyzetét érintette. Kelemen Antal százados töltötte be a hajózó század első tisztjének beosztását. Gépének személyzete a következőképpen alakult: Németh Endre főhadnagy, megfigyelő, Koczka Géza szakaszvezető, hajózó távirász, Hajdufi Ádám őrmester, hajózó fényképész, Halmai Nándor őrmester, hajózó szerelő. A feladatuk az volt, hogy a korábban lezajlott voronyezi magyar-német bombázás eredményét fényképezzék, és a támadásban előremozgó magyar hadsereg előtti térséget derítsék fel.

Voronyezs térségébe érve megkezdtek a célterület fényképezését. Az egyszerűen bekapcsolódó földi elhárítás erősen akadályozta őket. A közeli gránátrobbanások dobálták a gépet, így kénytelenek voltak magasságotváltoztatni. Nem úszták meg azonban pusztán a légvédelmi tűzérősség tüzével. Mészáros szakaszvezető a fedélzeti rádión bekiáltott: - Öt LaGG-3-as mögöttünk!

Kelemen ekkorra már nyugati irányba fordította a gépet, és megkezdte a hazatérés viszontagságos útját. Az első három LaGG három különböző irányból igyekezett a Heinkelt csővégre kapni. De a lövészek már mind a géppuskáiknál voltak állásban, és keményen szórták 8 mm-es Stange géppuskáikból a „magokat” a támadókra. Az első három gép lövései kopogtak ugyan a Heinkel hosszú törzsén, de számottevő találat

nem érte. A LaCG-ok a pontos elhárítástól kissé megzavarodva, oldalra húztak, és most kezdett támadásba az eddig még a harcba be nem avatkozott két gép. A Heinkel négy mozgatható géppuskával tudott hátra tüzelni, nem is beszélve a farokban mereven beépített ötödikről. Az egyik LaGG - 3-as igyekezett pontosan beülni a magyar gép mögé, mire Koczka őrmester, a távirász tüzet nyitott rá a merev géppuskával. A LaGG természetesen ki akart fordulni a géppuska tűzkörletéből, és így a hasát mutatta Koczka felső lövészeknek, aki mozgatható géppuskájából hosszú sorozatot tudott a közlőről kiforduló gép hasába eresztetni. A szovjet vadászból fehér füst csapott ki, majd pörögve a földig zuhant, és felrobant. Valószínűleg az alulról páncéllal nem védett pilóta kapott halálos találatot.

Nem lehetett ez az orosz valami nagy gyakorlatú vadász, mert ilyen esetben nem volt szabad oldalra kifordulni, hanem folytonosan tüzelve át kellett repülni a gépet fölül vagy alul, de mindenesetre nagyon közel, hogy a lövészek ne tudják kellő gyorsasággal utánaforogni a fegyvereiket. Mi ezt nagyon gyorsan megtanultuk 1944 nyarán, amikor a sokkal veszélyesebb Liberatorok és B - 17-esek lövéseit kellett kicselezni. Meg is fizette a LaGG a tapasztalatlanság árát...

A harc, az igazi támadás azonban csak most kezdődött! Az egyik vadász oldalról eltalálta a Heinkelt, de megint kifordulva ez is hasát mutatta, ezúttal Hajdufi őrmesternek, a fényképezésnek. Ő pedig villámgyorsan, jó nagy előretartással eléje lőtt. A LaGG átrohant a villámló sorozaton, és azonnal kigyulladt. Az egyik gyújtólövedék eltalálta a benzintartályát. Hatalmas lángcsóvát húzva zuhanni kezdett...

A megmaradt három LaGG hármast bosszút esküdve rohamozott. A magyar lövészek sorra cserélték a kiürült tárat. Sorozatok tűzkigyói vágtak egymás felé, amikor a magyar gép találatot kapott. Gépágyúsorozat találta el a farokrészt, és szétzúzta a függőleges vezérsíkot. Csodával határos módon a kormánysszervek mégis működtek. A szovjet vadász közeledett, hogy a végső sorozatot beleengedje a magányos gépbe, amikor Halmi őrmester hosszú sorozata eltalálta. Lángolva zuhant a föld irányába.

A megmaradt két LaGG leborított, és eltűnt a mélyben.

Képzeltető, milyen volt a hangulat a megmenekült gépen, ahogyan a feszültség lassan feloldódott. Már-már lemondtak az életről, és íme: három légigyőzelem! Billegve szálltak le. Rövidesen megérkezett kiengetett futóval Péterdi főhadnagy gépe is, Hegedűs főhadnagy megfigyelővel, Mészáros Károly távirással, Dömény szakaszvezető fényképpel és Janni Ferenc szakaszvezető hajózó szerelővel.

Ők is légigyőzelemmel tértek vissza. Fényképezési feladatuk elvégzé-

se után, látás alapján történő felderítés céljából lesüllyedtek 3000 méterre. Kupianszki térségében északi irányba repültek, amikor MiG-3-as vadászok támadták meg őket. Péterdi bal süllyedő fordulóba vágta a gépet, hogy a rájuk irányított sorozatot elkerüljék, és sebességük is nagymértékben megnövekedjen. A lövészek szakadatlanul tüzeltek a támadó gépekre. Az egyik MiG ravaszul helyezkedett, a gép hossz tengelyének képzelte meghosszabbításában, hogy így a felső lövést a kilövésben gátolja. Nem számolt azonban a mereven hátrátüzelő géppuskával, amely megszólalt. A szovjet pilóta elvesztette hidegvérét, elkövette azt a szarvashibát, hogy ösztönösen felrántotta a gépet, meg is kapta Mészáros szakaszvezető géppuskájának csaknem egész tárát. A gép tüzet fogott, és az orliki erdőbe zuhant. A másik MiG a biztonságos lefordulást választotta, és eltűnt kelet felé.

Leszállás után körüljárták gépüket. Számos találat volt mind a törzsön, mind a szárnyon. Janni tizedes lövészének plexi védőüvegét szétlőtték. Két lövés találta az egyik benzintartályt, de a folyékony gumival védett tartályban lefulladt a robbanás.

Sajnos az F-704-es számú gépet hiába várta az egész osztály haza. Ők Sztari Oszkoltól délkeletre áldozatul estek a túlerőben támadó MiG és LaGG vadászoknak. Hiába küzdöttek a végsőkig, egy gépágyútalálat elérte az oxigénpalackokat, és az ezt követő robbanás az egész gépre kiterjedt. A teljes személyzet: Hechst László hadnagy, pilóta, Benkey József főhadnagy, megfigyelő, Roszko József tizedes, fényképező, Kátovics Jenő szakaszvezető, hajózó szerelő és Maróti Ferenc tizedes, távirász repülő hősi halált halt.

Nem sokkal ezután a megszokott személyzetekben kis változás történt. Németh főhadnagy a leváltott Kelemen százados után Cseh Lajos kapta meg pilótaként. Cseh törzsőrmester, kiváló pilóta egyik legfőbb szereplője lett az augusztus 4-i légiharcnak, amelyben Németh nagyszemű lövéseivel 35 perc alatt a nyolcadik, kilencedik és tizedik légigyőzelmet aratta.

Augusztus 13-án azonban a személyzet a következőképpen alakult: Cseh, Németh, Koczka, és új emberekként (de nem újoncként!) Deme János őrmester, fényképező és Lőrincz szakaszvezető, hajózó szerelő. Augusztusban már az osztály keletre települt, Ilovskoje repülőtérre, amely a doni szovjet áttörés idején híres-hírhedtté vált. Ez a repülőtér 30-35 km-re fekszik a Döntől, vagyis az akkori arcvonalától. A tf-ek kedvező fényképezési magassága 7000 méter. Odáig saját terület fölött kellett felemelkedniük. így tulajdonképpen a hatótávolságukból sokat veszítettek.

Némethék ezúttal a Povorino- Szvoboda vasútvonalat fényképezték.

Sok volt arra a szovjet repülőtér, és sok a vadász. Ezen a napon is számítani lehetett a legsúlyosabb eseményekre.

Szokásuk szerint már hajnali 5 órakor a levegőben voltak. Nemsokára már a kijelölt légtérben fényképezték a fontos vasútvonalat. A povorinói pályaudvar felett a nehéz légvédelem 44 csöve (a légifényképen megszámozták) lőtte őket. Hogy a fontos feladatot végrehajthassák, a legnagyobb tűzben mégis berepültek a pályaudvar fölé. Eközben már láttak felszállásban levő vadászokat, tudták, sietni kell.

Sikerült a sorozatfelvételeket befejezni, de addigra a vadászok elérték a felderítőgép magasságát. Az első már messziről tüzet nyitott. Persze a lövészek rövid, de pontos sorozatokkal és a nyomjelzőkkel figyelmeztették a támadót, hogy ugyancsak tuskések! A támadás miatt a ravasz és gyakorlott Cseh nem nyugatnak, hanem északnak vitte a gépet, így a lövészeknek nem a Nap felől támadó gépekre kellett lönniük. Sajnos azonban nagyon nagy baj történt. A mereven beépített hátratüzelő géppuska bedöglött.

Háromszáz kilométerre voltak a saját vonalaktól. Újabb vadászrajok emelkedését észlelték. Az elsőnek támadó szovjet vadász Deme és Koczka közös sorozatát kapta be, füstölni kezdett, majd kigyulladt. Cseh nagy ívben nyugat felé, hazafelé fordította a Heinkeit, amikor két vadász most két oldalról támadta és lőtte őket. Könnyű találatot sokat nyelt el a Heinkel, sőt egy gépágyúlövedék a védőpáncélon robbant el. A gép törzsében erős füst terjengett, az állapot kritikussá kezdett válni.

Néhány másodperces szünet után újra két oldalról támadták őket. Cseh ugyancsak dolgozott, hogy megnehezítse a vadászok dolgát. Az egyik támadó lefordult, de a másik közeledett. Koczka a saját oldalára ordította át Demét, és így fülsiketítő dübörgés közepette újra két tűzcsőva vágott a vadász elé.

- Kifordul, és füstöl! - kiáltotta az alsó lövészteknőből Lőrincz szakaszvezető. A füst hatalmas lánggá változott, közben nagy meglepetésükre azt is látták, hogy a korábban kifordult gép az alattuk elterülő erdőbe zuhan, és felrobban! Újra három légigyőzelem!

Az arcvonal és a saját terület azonban még mindig 200 kilométer. Gépágyútalálatok érték a törzset, de Cseh még kézben tartotta a gépet, és a motorok is dolgoztak, csak a repesz és lövedék ütötte lyukakon beszívító levegő sívítását lehetett hallani. A Heinkel és az öt magyar fiú élet-halálharcát vívta. Deme őrmester lőszere elfogyott. Németh hátraküszött, és az előretüzelő géppuska lőszeréből vitt tele tárákat hátra. A lőporfüsttől alig lehetett lélegzetet venni. De a motorok még dolgoztak!

Összesen hat vadász támadta őket felváltva. Miben reménykedhet

tek? Hogy talán elfogy egyik-másik vadász lőszere is, és elérik az arcvonalat?

A percek ilyenkor tűnnek óráknak. 29 perces légi harc után feltűnt a látóhatáron a Don! Cseh törzsőrmester nyomni kezdte a gépet, hogy a sebességet növelje. 400 km/órával „poroltak” hazafelé. Közben szakadatlan támadások, de rövidebb sorozatok.

Ekkor következett be a még nagyobb baj: a jobb motor gépágyútalálatot kapott, leesett az olajnyomás, le kellett a motort állítani.

A gép lelassult. A támadók észrevették, és végső csapást akartak mérni a felderítőre. Valószínűleg restelltek, hogy összesen kilencen sem bírtak egy magányos géppel.

A Heinkel már alig volt kormányozható. A személyét elkészült a iegvégsőkre. De még mind az öten éltek!

Ekkor kiáltotta Koczka, hogy a szovjet vadászok visszafordulnak! Igen, mert a nyugati horizonton kilenc Me 109-es német vadász tűnt fel. Megmenekültek volna? Nem biztos. Át kell jutni a Donon.

Ez a bravúr is sikerült, bár a magasságból már sokat veszítettek. Feltűnt Ilovskoje és a hazai repülőtér. A magasság 100 méter. Cseh félt, hogy a bal motor kigyullad, ezért azt is leállította, és félig kijött futóval, hatalmas robajjal hasra tette a 111 -est. A gép csúszott, ugrált, majd megállt. A süket csönd szinte megdermesztette a személyzetet. Nem hitték el, hogy élnek.

A repülőtérrel mindenki rohant a Heinkelhez. Egyedül Deme őrmester sebesült meg repesztől az arcán, és a keze fagyott el. Akadályt hárított el 7000 méter magasságban, amihez le kellett vennie a kesztyűjét. Mínusz 50 fokban! A Heinkelen 200-nál több találatot számoltak össze, ezenfelül 13 gépágyútalálat is volt rajta. És a gép hazajött.

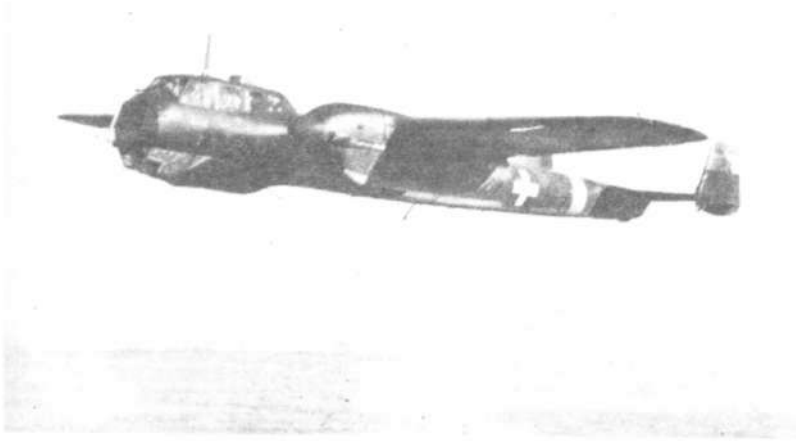
A feladatukat végrehajtották. Leadták a filmeket épségben. Három légigyőzelmet arattak. Ez igen!

Sok ilyen esemény tarkította ennek az - alapjában szerencsés - száznak az életét. 1942. szeptember elején elérték a 100-ik bevetést. Azután a Heinkelek helyett gyorsabb Ju 88-asokat kaptak. 1943. március 20-án az osztály már a 300-ik bevetését ünnepelte.

Sajnos több gépszemélyzetet el kellett veszteniük, mégis elévülhetetlen érdemeket szereztek a magyar légierő magányos sasmadarai, a távolfelderítők.

Drumi

vitéz Tóth Lajos hadnagy



Dornier Do 215 (Punka-archív).

Motorpróba a Heinkel He 111-en (Punka-archív)



1922. augusztus 25-én született, Újfehértón, Szabolcs megyében. Édesapja, Tóth Lajos m. kir. hivatásos honvédtiszt, édesanyja, nagymézei és keőkeszi Csernyus Anna, földbirtokos családból származott. 1932-ben „cőger” lett, azaz felvették a m. kir. honvéd Zrínyi Miklós katonai főreáliskolába. Nyolc év alatt megszokta a katonás rendet és fegyelmet. A legjobb növendékek közé tartozott. 1940-ben érettségizett. Mivel feltett szándéka volt, hogy repülőtszázad lesz, 1940 nyarán jelentkezett a haderőn kívüli repülőképzés akkori szervezete, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap debreceni kiképzőkeretéhez. Felvették.

Bücker Jungmann géppel kezdte a kétkormányos repüléseket. Oktatóinak feltűnt rendkívüli repülőérzéke. 1940 őszén cőger évfolyamtársaival együtt behívták a szombathelyi m. kir. honvéd repülő iskolaezred 1. Regvi századához, mint karpaszományos honvédet. Hiába szokta már meg nyolc éven át a katonai „drillt”, újonckiképzésen kellett átessenie.

Itt, Szombathelyen egy századhoz került azokkal a - szintén a Repülő Alapnál kiképzést kapott - fiúkkal, akik a polgári életből jöttek, „civil” gimnáziumokban érettségiztek. Sok volt köztük a vitorlázórepülő.

Ő is ekkor került egy szakaszba Drumival. A becenevet Tóth Lajos még a „cőgerájból” hozta magával. Hamar összekovácsolódtunk vele és a többi, főreált végzett társával. Őket a katonasors más utakra terelte. A nyolc cőgert soron kívül áthelyezték a kassai Repülő Akadémiára. Így aztán később rendfokozatban egy évvel megelőztek minket, volt „regvis” évfolyamtársainkat. Csak 1941 őszén, elsőévesként láttam a másodéves Drumit újra. Minden géptípuson rekordidő alatt ment el egyedül. 1942. december 6-án Kassán hadnaggyá avatták. A többi ifjú hadnagy között ő is fogadta a mi díszmenetünket. Így már érthető, hogy bár egy időben vonultunk be a légierőhöz, ő mégis kilenc hónappal előbb kezdhetette meg a hivatásos tiszti szolgálatot, mint mi.

Mint fiatal hadnagyot a szolnoki vadászokhoz osztották be, velük vonult ki a keleti frontra. Ott olyan „nevekkel” került egy osztályba, az 5/1. vadászosztályba, mint Szentgyörgyi Dezső, Fábíán István őrmester, Kovács Pál őrmester, Debrődy György hadnagy, Molnár László hadnagy és

még sokan mások. A tapasztaltabbak rögtön látták, hogy Drumi személyében rendkívüli tehetségű utánpótlás érkezett. Rövidesen kitűnt kiváló taktikai érzéke, légtérlátása, bátorsága, rámenőssége és repülőtudása. Bár ugyanezeket el lehetett mondani a század legtöbb tagjáról, mégis Drumi 1943 őszére négy légigyőzelmet festhetett fel gépére. Kezdeből a jó középmezőnybe került.

A vadászosztály életét nap nap után izgalmas bevetések és veszélyes kalandok tarkították. Rendkívüli (bár nem egyedülálló) hőstettet hajtott végre Drumi 1943. október 13-án. Akkoriban az 5/1. osztály két százada Uman repülőterén települt, elég messze a Dnyepertől, ahol a front akkor húzódtott. Tóth Drumi kísérőjével, „Balbóval”, vagyis Kiss Ernő szakaszvezetővel (Seriffnek is becéztük), szabadvadászatra indult Bahmacs és Nyezsiny térségébe. Ravasz felhőzet borította fele részben az eget, szakszerűen mondván öt tizedes volt a borultság. A különböző magasságokban húzódo sztratokumuluszok, azaz közepmagas rétegfelhők kitűnő rejtőzési lehetőséget kínáltak mindkét félnek. No, de Drumit nem abból a fából faragták, hogy elbújjon a felhők közé, ha nem muszáj. Így aztán a felhőalap alatt repülve figyelték a légteret és a földön zajló eseményeket. Már mélyen túljutottak az első vonalakon, alattuk az ellenséges utánpótlási vonalak húzódtak. Ezen a környéken kellett lennie egy szovjet tábori repülőternek, azt kereste Drumi. Hátha sikerül felszállni készülő, illetve emelkedésben levő, netán leszálláshoz beálló gépet találni. A meglepetés a legjobb taktika. Drumi olyan volt, mint egy ragadozó madár, amely körözve vitorlázik a mező felett, s ha megpillantja a zsákmányt, szélvészént csap le rá.

Nem rádiózott, mert a szovjet rádiófigyelés kiválóan ki volt építve, rögtön riadóztatták a vadászait. Különben is, nem volt rá szükség. Balbó, a kísérője, ideálisan összeszokott vele. A laposan pislogó, busa fejű, mindig mosolygó, mackós fiú Drumi minden gondolatát ismerte. Egy pillantás a földre, aztán fejét szinte körütekerte, hogy áttekintse a légteret. A Messzer-pilóták egyetemes szokása szerint kissé himbálózva repültek, hogy periodikusan közvetlenül a saját gép törzse alá is belássanak. Balbó elsőrendű feladatának tartotta a Drumi háta mögötti légteret biztosítani. Természetesen a géppár parancsnoka nem hagyatkozhatott kizárólag erre, neki is biztosítania kellett a kísérő mögötti légteret, bár erre figyelmének csak kis százalékát fordíthatta. A géppárparancsnok *navigált*, bár a jó kísérőnek is illett tudnia - saját érdekében -, hol járnak.

A délutáni nap fáradt, őszi sugara időnként kivillant a felhők közül, áttörte a háború sújtotta vidék füstös mezőit és facsoportjait. A feszültség ilyenkor - ilyen mélyen a vonalak mögött - egyre fokozódott. Mintha,

mintha ... igen, valóban! Gépek földközelsben! II-2-esek! Laza csordában húznak a front felé.

A szovjet kötelék pontosan nyugatra, Drumiék keletre repülnek. Még mindig a felhőalap alatt Drumi élesen *vágja kantnira* a Messzert. Balbó késedelem nélkül, pontosan marad a helyén. Drumi szeme az II-kötelkedet keresi. Nem könnyű őket meglátni, olyan jó a terepszínű álcázófestésük. A forduló után néhány másodperc elmegy a kereséssel. Balbó is az II-ekre figyel. Drumi megszólal: - Látod őket? ... Helyezkedünk. - A kötelék végét keresi. A délutáni nap zavaróan kápráztat, hogy pont most kellett kibújni a felhők közül! Egy-két másodperc, és szélesebben zuhanni fognak. Kétezer méteren lehetnek.

Az ellenséges gépek megpillantása óta csak pár másodperc telhetett el, amikor Drumi észbe kap: igen, de hol vannak a vadászok?

Elkészt! Gépágyúszorozat találja telibe a 109-est. Soha nem tudta meg, milyen típusból kapta, mert máris égett a gép. Vadul előrenyomja a botot, hogy a további sortozatot elkerülje, és lelépi, inkább lerúgja balra a gép orrát, zuhanva csúszik a föld felé. A szovjet pilóta - joggal - győztesnek érzi magát, nem követi. Inkább Balbót támadják, akit az első sorozat elkerült.

Balbó látja a parancsnok fáklyaként égő gépét, de most magával kell törődnie. Kemény legény, sok légiharcban edzett. A második sorozat sem talál, majd a Messzer főlényes sebessége is segít. A nyomjelzők egyre meredekebb pályán követik, mire eléri a Dnyepert, és támadóit lerázza. Szentül meg van győződve Drumi elvesztéséről. Abból az égő gépből már nem lehetett kiugrani. A légtér nyüzsg a szovjet vadászoktól. Szomorúan fordul rá a leszállási irányra, és még szomorúbban fogadja mindenki a hírt, hogy Drumi nem tért vissza.

Balbó csak a lángoló gépet látta meredeken zuhanni a föld felé. Drumi azonban nem sebesült meg a gépágyúszorozattól. A tűz sem tört be még a kabinba. De a föld rohanva közeledett.

Bokros, elszórt nyírfás terület felett száguld a gép, álló motorral, égve. Óráknak tűnnek a másodpercek, míg csökken a sebesség, és Drumi egy kínalkozó csalitos részre lenyomja a gépet. A gép szárnya bokrokat kaszál, lefékeződve elhagyja őket, s kis facsoportba rohan bele. A szárny leválik, de a gép is hirtelen fékeződik, a *dekli* deformálódva lerepül, ami szerencse ugyan, de vele szakad a műszerfal egy része is. Drumi a fején ütést érez, éles fájdalom a bal karján és kezén. A gép beszakadó oldala nekiperéselődött a bal karjának, a durál lemez éles pereme átvágja a bekecsét, mélyen felhasítja az alkarját. De nem érez fájdalmat, ki az égő gépből, mert bármelyik pillanatban robbanhat! Szerencséire a lábai sértetlenek. Arcához nyúl, ömlik a vér a szemöldöke fölötti sebből, bal ke-

ze, karja véres, de tudja használni. Mint a villám, ugrik ki a gépből. Kábult, fel sem tudja mérni a helyzetét, csak a menekülési ösztön dolgozik benne. Nem fogságba esni!

Nem messze már sűrű az erdő, a nap lefelé bukik. Rohan az erdő felé, de már nincs egyedül. Orosz üvöltözést hall, és gellert kapó lövedékek jellegzetes füttyülését. Egész csapat üldözi, talán ha 100 méter az előnye. De kiváló futó, inas, szívós, mint az acél. Még előnyre is szert tesz. Az erdőt követő sűrű bokrosban cikázik ide-oda, hogy üldözői nyomot tévesszenek. Szerencsére kutyáik nincsenek.

Hirtelen meredek patakpartra ér. Inkább folyócska. Vagy 30 méter széles lehet, akár a Sajó Miskolc fölött. Gondolkodás nélkül veti bele magát a vízbe. Elég mély ahhoz, hogy úszni kelljen. A közepétől már sekély, Drumi kifut belőle, és bele egy bokros rekettysébe, amely mögött sűrű erdő sötétlik. Egy természet adta üreges, bokrok borította részen elbújik, és mozdulatlanul vár.

Üldözői fel sem tételezik, hogy átjutott a folyócska túlsó oldalára. Jó félóráig szuronnal szurkálják a túlsó part bokrait, aztán úgy tűnik, eltávoztak.

Másfél óra múltán, a teljes sötétség beálltával, pusztán érzékeire hagyatkozva Drumi elindul a Dnyeper vélt irányába. Egész éjszaka megy, senkivel nem találkozik, szerencséjére. Egyszer csak véget ér az erdő. Előtte - látszólag békésen - a Dnyeper hömpölyög. Nem érti. Úgy tudta, a Dnyeper a frontvonal. Oroszok pedig sehol. Mindegy, itt nem maradhat. Menekülés közben sorra dobálta el ruháit, hogy gyorsabban tudjon futni, a hajózácsizmája a folyócskában maradt. Már nincs rajta más, csak egy lovaglónadrág. Most attól is meg kell válni.

Lassan beleereszkedett a vízbe, áthevült teste rettenetesen hidegnek érezte (október 13-a volt!). Úszni kezdett a túlsó part felé, ahol a németeket sejtette. Nagyon fáradt volt. A sebzett bal karját pihentette, csak sodortatta magát lefelé, lassan tempózva, oldalán úszva a túlsó part felé. Mire partközéibe ért, már az alsónadrágját is elvesztette. Anyaszült meztelenül mászott ki. Nagyon iszapos réteg előzte meg a kemény talajt. Lapult a jéghideg iszapban, amikor egy őrt pillantott meg a parton. Úgy nézte, német. Megkockáztatta, odakiáltott: - Nicht schiessen, ungarischer Offizier! (Ne lőj, magyar tiszt vagyok!)

A válasz vad puskázás a sötétben, a hang irányába! Szóval pontosan egy, a Dnyeper jobb partján kiharcolt szovjet hídfőbe jutott. Hogy innen hogy fog kijutni? Nincs más út, előre!

Rohanni kezdett a parton délnyugat felé, pontosan ellenkező irányban a lövöldöző őrszemmel. A koromsötétben egy szakadék szélére ért. Pár méter mély volt. Nagy nehezen fölmászott a túlsó oldalán. Tarló,

azon túl cserjés. Drumi mint a nyúl, átfutott a tarlón, és belevetette magát a cserjésbe. Teljes csöndben lapult.

Rövidesen alig kivehető szőfoslányok ütötték meg a fülét. Hallucinál? Mintha német szót hallott volna! Figyelt még egy ideig, majd úgy döntött, lesz, ami lesz! Odakiáltott németül:

- Kamerád, da bin ich, ungarischer Offizier!
- Igyitye pirjod! - volt az orosz válasz!

Drumi feltalálta magát, és torkaszakadtából visszaordította:

- Ponyemāju, harasó! - és máris ugrott 180 fokkal ellentétes irányba.

Rakéta repül a levegőbe. Vagy húsz cső ontja a tüzet arra, amerre eltűnni vélték. Bal kezén erős ütés. Eltalálták!

Még egy utolsó erőfeszítés: egy erdőbe ért. Elbújt a sűrű aljnövényzetben. Meztelenül, a deres, irgalmatlanul hideg hajnalban rövid időre, szinte eszméletlen állapotban álomba zuhant.

Világosságra ébredt. Megállapította, hogy a kezét ért lövés csak felületi, csontot nem ért. A szeme fölött alvadt véres duzzanat. Óvatosan kíváncsorgott az erdő széléig. Emelkedő útra bukkant. Figyelt. Attól tartott, hogy még a hídfőben van. Valóban, orosz Ford gépkocsi erőlködött felfelé az úton, majd eltűnt.

Csend. Drumi nem mert mozdulni. De pár perc múlva sivatagsárga Opel-Blitz gépkocsi tűnt fel. Németek! Úgy, ahogy volt, meztelenül, véresen, csapzottan kirohant az útra, integetett, ordított.

A németek láthatólag nem értették meg a helyzetet. Puskát fogtak rá. Lassan fogták föl, hogy a meztelen, sáros, véres alak magyar repülő-tiszt ... Aztán persze segítettek, felvették, ócska, rongyos orosz köpenyt adtak rá, és a közeli német rohamtüzéregységhez vitték.

Orvosi segítséget kapott, bekötözték, megetették, kulacs rummal kínálták. Drumi kiitta a jó fél liter rumot, aztán a rum jótékony hatására 24 órás mély álomba merült.

Közben a németek lerádiózták a jelenlétét. A repülőterén megtudták, hogy Drumi él! Rögtön egy Fieseler Storchot küldtek érte. Leírhatatlan volt az öröm. Debrődy Gyurkával összeölelkeztek. Debrődy ugyanis pár héttel korábban szintén átúszt a Dnyepert. Böven koccintottak a nagy öröme, és mindketten megállapították, hogy ilyen szerencsével túl kell élni a háborút is. (Túléltek; mégis, a szerencse talán az volt, hogy nem láthatták előre komor jövőjüket...)

Tóth Drumi a keleti fronton 1944 elejéig összesen 11 légigyőzelmet aratott. Legbűszkébb az utolsóira volt, a Bell Airacobrára.

A történetet maga mesélte el, jóval később, a múltat idézve.

„Bell Airacobra, szép légi kigyó, de régen vágytam rád! Harcoltam már a legkülönbözőbb orosz vadász- és bombázógépekkel. Lassan, lassan kiismertem mindegyiknek a mozgását, harcmódorát, teljesítményeit. Tudtam minden légiharcban, milyen ravasz fondorlattal kell földre sújtani őket. Az aránylag lassú, de veszélyesen fordulékony Jak - 1 úgy égett, akár a fáklya, ha megölttem. A gyors és nagy tűzerőű La - 5-öst nehéz volt kigyújtani. Amikor lövéseim után pörögve zuhant a lá, már tarsolyomban éreztem a biztos légigyőzelmet... csak hogy a földközelen, mint a nyíl, továbbrepült! A lomha Il-2, a fürge, villámgyors és veszélyes Jak - 9, mind, mind régi kedves ismerősöm. De rólad, híres Airacobra, csak mesélni hallottam, és vártam a találkozást. Tudtam, hogy összekerülünk még. Akkor, aki ravaszabb lesz, ügyesebb lesz, győzni fog!

Napok óta lázas izgalomban élek. Most jöttem vissza sebesülési szabadságról, és bajtársaim jó hírrel fogadtak. Az orosz légidzsungel olyan részén vagyunk, ahol fészkel egy pár szép légi kigyó, a büszke, híres amerikai vadászgép, a népszerű Bell Airacobra. Lassan kötözöm be magamat hűsleges gépembe. Szeretném a fülébe sügni: Ma nagy vadra megyünk! Össze kell szedni minden ravaszágunkat és tudásunkat. Előző este Oroszlán barátom (Molnár László hadnagy) már-már csővégre kapott kettőt, de elmenekültek. Nekem sikerülni kell! Kobrát még nem lőtt magyar vadász.

Már alattunk az első vonalak. Kísérőmnnek, Balbónak bemondom rádió: -Jobbra gépek! - Közelebb érve látom, hogy német Messerschmitt vadászok portyáznak a légtérben. Itt most nem nagyon téved be vad a hálóba, gyerünk másfelé!

De merre, melyik felhőösvényben, tisztáson találok rá a híres, fürge vadra? Hirtelen végigcikázik az agyamon a legegyszerűbb, de nem legveszélytelenebb megoldás. Barlangjában kell megfogni a vadat! Ha itt nincs, biztos otthon áll lesben. Oda a németek sem merészkednek be. Nagy város mellett van a Kobrák reptere. Elég távol az első vonalaktól. Tömvé a város környéke a legerősebb légvédelemmel. Nem lesz ször, biztatom magam vadásznyelven, mandula fejjel előre! (Debrődy Gyurka mondása volt.)

Eltűnnek mögöttünk a német vadászok. Már bent repülünk orosz területen, a napfényben úszó havas nagyváros felé... a Kobra barlangja felé! Minden idegszállammal figyelek, érzékeim fokozottan dolgoznak. Már alattunk a város ... és ott... igen, ott a repülőter! Ott tanyáznak a Kobrák. Tüntetően húzunk el az orosz gépekkel teletömött reptér fölött. Felőgatjuk magunkat a vakító napkorongra, és biztos karzati ülésünkől figyeljük az aréna porondját. Rögtön kezdődik az előadás, a légvédelem előadja a nyitányt! Ez gyanús, valami tömegjelenettel akarnak kezdeni. Egymás után startol el nyolc gép a repülőterről. Ezek ránk jönnek!

A függöny felgördült. Az első felvonás megkezdődött. A műsorszám:

lég tornászok bemutatója. Előadja: Tóth Lajos hadnagy és Kiss Ernő szakaszvezető, Magyarország. Közreműködik a Sztálin vadászrezd nyolc illusztris tagja. Cirkuszi szolgák: az orosz szerelők, már kiengedték a nagyvadakat! Hat Airacobra startol el gyors egymásutánban. A kísérő zenét a magas C hangú, dúr skálában játszó és öblös hangokban mutáló, különböző ütemű légvédelmi ütegek szolgáltatják.

A legjobb helyen vagyunk. A cirkusz óriási csillárjában, a Napban fordulózunk ide-oda, készülünk az attrakcióra. A híres orosz artisták erősen húznak a kötél tánc felé. Már elérhették a második emeleti páholyokat, amikor rájuk rontunk a karzatról. A különbség több mint ezer méter. Óriási sebességgel csapunk rájuk a cirkusz tetőponyvájából, egy vékony felhőrétegből. Vad fordulóharc kezdődik. Összeakaszkodva birkózunk, a légi akrobatika összes figuráját bemutatjuk a lelkes, de hálátlan, nehéz, tűzvörösen kibomló légvédelmi kokárdákat dobáló földi közönségnek. Éppen mögötte vagyok a Jak -9-esnek. Édes bosszú tölt el.

Most megfizetek! Talán ugyanaz a Jak -9 fekszik előttem, aki három hónappal ezelőtt (1943. október 13-án) Poltavánál lelőtt. Átúsztam a Dnyepertruhátlanul, sebesülten, kétnapi küzdelem után sikerült visszatörnöm magam a német vonalakig. Már nyomni akarom a löbbilentyűt, amikor kísérom beleüvölt a rádióba: - Jobbra Kobrák... A Kobrák!

Mint az örült rántom fel balra a gépemet, bele a Napba. Vissza a karzatra, áttekinteni a helyzetet. A nyolc Jak már messze jár... elvesztettek bennünket, az alsó páholsorok felé tartanak. Vége az első felvonásnak.

A második szám a kigyóbűvölés. Bemutatja Tóth Lajos hadnagy egzotikus kísérvével, Balbóval. Hat darab, jól táplált, fényes fekete bőrű amerikai Bell Airacobrával. A módszert nem ismerem, most próbálgatom. Alattomosan húzok el, magasan a hat kigyó fölött, és figyelek, erősen, megfigyeltet figyelek. Vadászlázban égek. Itt a várva várt nagyvad. Csak el ne ijesszük őket! A farkát kell támadni a kigyónak, mert a fejében mérges fulánkok vannak, gépágyúk és géppuskák!

Lent feszülten figyelik a színjátékot. A zenekar is elhallgatott. Szellő sem rezdül. Fojtott várakozással lesem - a csilláron lógva - az alkalmas pillanatot. A kigyók nehezen láthatnak engem, vakítja őket a napfény, és én vigyázok, hogy mindig vakítsa is. A belváros házai felett két lompos 11-2-es medvebocs várja a jelenést.

Most! A feszültség a tetőfokára hág bennem. Az egyik Kobra lemaradt. A többiek elhagyták, egyre messzebb van a köteléktől, érdemes volt várnom. Mint a nyíl, csapok le rá, nagy sebességgel. Még mindig nem vett észre, már egészen mögötte vagyok, ujjaim a löbbilentyűkön. Hirtelen kétségbeesetten felhúz, menekülni akar, teljes hátát mutatja a célnak. Ujjaim csak egy pillanatra nyomják le a gépágyú gombját. Látom a nyomjel-

ző lövedékeket, amint a pilótakabinba csapódnak. Majdnem összeütközünk, oly közel válok le róla. Tehetetlenül megrándul, felszökik, majd sebességét veszve, egyre gyorsuló pörgessél zuhan alá, és csapódik be, ezer darabra fröccsenve szét egy külvárosi utcán.

A mutatóvárnak vége ...

A közönség odalent néma, döbrent csendben hallgat. Senki sem tap-sol. Úgy látszik, ezzel a számmal itt nincs sikerem, irány haza, majd ott-hon lesz, ha elmesélem.

A függöny legördül, az előadásnak vége. Még egy pillantást vetek a da-rabokra zúzódt romhalmazra, és furcsa arckifejezéssel mormolom: - Bell Airacobra, szép légi kigyó!"

Tóth Drumi igen plasztikusan mesélte el légigyőzelme történetét. A tí-pusnak valóban volt valami titokzatos vonzereje a későbbiekben is. 1945 elején kétszer is kaptunk riadóstartnál figyelmeztetést, hogy Airacobra-k vannak a légtérben. Felkészülten vártuk a találkozást, de egyszer sem sikerült. Nem féltünk tőle, csak a meglepetésszerű támadástól tartot-tunk. De hát meglepetésszerűen mindegyik szovjet típus nagyon veszé-lyes volt. Sőt, minden repülőgéptípusra vonatkozott ez a szabály. Az Ai-racobra a törzsközepén elhelyezett motorjának köszönhetette rendkívüli fordulékonyágát. A gép súlypontja a pilótaülés tájára került. Nekünk te-hát a sebességi fölényünket kellett (volna) kihasználnunk vele szemben. Nekem azonban nem nyílt alkalmam próbálkozni.

A háború után külföldön azt írták, hogy Drumi azon a téli napon egy, a szovjet oldalon repülő francia pilótát lőtt volna le. Ez ma már nehezen lenne bizonyítható. Egy tény: az Airacobra leesett.

A harci események, a német visszavonulás, az orosz előretörés, a hát-ország védelme miatt több gyakorlott vadással együtt Drumit is haza-rendelték. 1944 tavaszán alakult meg a honi légvédelmet ellátó 101., Pu-ma" vadászosztály, amelynek második századába kapott beosztást. A 101/2. „Retek” vadászszázad rövidesen nagy hírnévre tett szert. Drumi olyan legények közé került, mint Papp Tibor főhadnagy, századparancs-nok, Szentgyörgyi Dezső zászlós, Fábián „Koponya” őrmester és a töb-biek.

Az első légigyőzelmét amerikai gép ellen egy P-47 Thunderbolt va-dással vívott légiharcban aratta Drumi 1944. június 16-án. Ezt követte a második, június 27-én, amikor a négymotoros kötelék félelmetes elhá-rító tüzeiben szétlőtt egy B-17-es Repülő Erődöt.

Ekkor következett el a július 7-i nagy bevetés. Azon a napon az ame-rikaiak úgy tettek, mintha valamilyen döntő csapásra készülének. Pon-tosan 560 négymotoros bombázó sötétítette el a magyar égboltot.

Az osztály két bevetésre kényszerült. Az elsőt Debrődy és Molnár La-

ci összesen három négymotorost lőtt le. A második bevetésre maga az „Öreg Puma” vezette az osztályt. Ekkorra már csak 10 bevethető gépük maradt. Fél 12-kor indultak.

Győr légtérébe rendelte az irányítás a magyar köteléket. Magasság: 8000 méter. Itt azonban már üres légteret találtak. A gépeiket nyomva nagy sebességgel pásztázták a légteret. Lementek 4000-ig, és meglátták, hogy Pápától északra legalább 20 kéttörzsű Lightning vadászgép gyüle-kezik alacsonyan. Az „Öreg Puma” rádión kiadta a parancsot: kemény rácsapás a kéttörzsűekre, majd a rácsapás után a megbeszélt légtérben gyülekezés. Drumi rádiója, úgy látszik, nem vette az utasítást. Drumi nem vált le a Lightningekről az első rácsapás után, hanem fordulóharc-ba kezdett az egyikkel. Vízszintes és függőleges síkban harcolt a két mes-terpilóta, mindegyik kihozta a gépből, amit lehetett, de egyiküknek sem sikerült a másikon találatot elérnie.

Ekkor avatkozott be a túlérő. (Ezt akarta az „Öreg” a kiadott paran-csával megakadályozni.) A feléje zuhanó újabb három Lightning, nevük-nek (Lightning annyi mint Villám) megfelelően villámló orrukkal lőtték Drumit. Gépe meglepetésszerűen több találatot kapott, de nem égett, és a motor még húzott. Az az amerikai gép, amellyel Drumi a légihar-cot vívta, úgy érezhette, hogy bajtársai közbeléptével „kiengedhet”. Hir-telen az üldözött Messzer elé került. Drumi, mit sem törődve a gépén záporozó lövésekkel, hosszú sorozatot eresztett a kéttörzsűbe, és kis hí-ján összeütközött vele. A Lightning zuhanóspirálba kezdett, közeledett a föld felé ...

Drumi vad mozdulattal rántotta félre gépét. Még látta, hogy ellenfe-le fehér ejtőernyője kilobban, amikor újabb sorozat találta el. A motor-ból lángnyelvek csaptak ki, az ülésben vágni lehetett a füstöt, amely az amerikai löszerek robbanásától eredt. De Drumi sértetlen maradt.

A gép kormányozhatatlan, közel a föld, itt az utolsó pillanat. A kabin-tető lerepül, egy pont elválik az égő géptől, majd lobban a fehér kupo-la. Drumi körülnéz, már itt is van a föld. Simán, rugózva hemperedik a ritkás lucernásban. Gyorsan lecsatolja az ernyőt, futásra, rejtőzésre ké-szen figyeli, mit tesznek az amerikaiak. Nem támadnak, elhúztak nyu-gati irányba.

Drumitól látótávolságban ott egy szétzúzódt Lightning, nem gyul-ladt ki. Több irányból szaladnak a mezőn dolgozó emberek a gép irá-nyába. Drumi is szaladni kezd, mert észreveszi, hogy közel a lezuhan-t gépéhez ott az amerikai pilóta is, aki ejtőernyővel ért földet, és a bokáját nézegeti. Drumi ér először az amerikaihoz. Megvédi az odarohanó, fel-bőszült emberektől. Az amerikai pilóta felállt, kezét fognak. A még sokk-hatás alatt álló két fiatalember, akik egy perccel korábban vérszomjasan

törtek egymás életére, nem engedi el egymás kezét. Elmosolyodnak. Ritka pillanat a kegyetlen háborúban.

Ezt a pillanatot örökítette meg fényképezőgépével az egyik odaérő szemtanú...

Csendőrök, gépkocsik érkeznek. Az egyik fiú megy az alakulatához, a másik pedig a fogságba. Az egyik talán már túlélte a háborút, a másikra még ki tudja, mi vár.

Pár hét múlva fénykép érkezett az alkalmi fotós falusi tanítótól. Jól látható volt rajta a Lightning roncsa és a két pilóta, amint mosolyogva fogják egymás kezét. Én is láttam a képet. Később aztán sajnos elveszett a háború forgatagában ...

A történet azonban ezzel nem ért véget. A politika beleszólt a ritka szép pillanatba, amikor egy percre megállni látszott az idő. Feljelentés érkezett a légierők parancsnokságára, hogy Tóth Lajos hadnagy az ellenséggel cimborált. Az akkori úgynevezett „hadi cikkek” tartalmazták az ellenséggel való cimborálás büntettét, amely azonos elbírálás alá esett a közönséges hazaárulással!

Drumi esetében azonban volt egy nagy különbség. Az ejtőernyővel kiugrott pilóta már nem számít ellenségnek. Hadifogoly a státusa! Embertárs, fegyvertelen fiatalember, akit meg kell őrizni egészségben és ép-ségben a háború végéig. Így írta elő ezt a hadifoglyokra vonatkozó genfi egyezmény, amelyet a magyar honvédség mindig be is tartott.

Büntető eljárás alá akarták vonni Drumit, de az „Öreg Puma”, mint annyiszor, most is megvédte „fiát”. Druminak nem esett bántódása, sőt inkább emelkedett az emberek szemében, még jobban becsülték.

A következő légigyőzelmét 1944. november 5-én aratta. Egy amerikai B - 24 Liberator bombázógépet lőtt le. Ez volt a tizenötödik, egyben az utolsó, amerikaiakon aratott légigyőzelme. Ettől kezdve - néhány kivételtől eltekintve - a szovjet légierővel kerültünk harcba. Drumi 1945. április 14-ig öt Jak-9-est, három La-5-öst, két La-7-est és három Il-2-est lőtt le. Légigyőzelmeinek száma így 28-ra emelkedett. Szentgyörgyi Dezső után ő volt a magyar légierő legeredményesebb vadászpilótája.

A háború során a következő kitüntetéseket kapta: a Magyar Érdemrend Tiszti keresztjét hadiszalagon, a kardokkal, a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét hadiszalagon és kardokkal, a Magyar Koronás Ezüst Érdemérmét hadiszalagon, a kardokkal, a Magyar Koronás Bronz Érdemérmét hadiszalagon, a kardokkal, a Tűzkeresztet két sebesülési pánttal. Megkapta az első és másodosztályú német Vaskeresztet és a Német Arany Frontrepülő jelvényt is. A háború végén az „Öreg Puma” Szentgyörgyi Dezsőt és Drumit felterjesztette a legmagasabb magyar kitüntetésre, a Tiszti Arany Vitézségi Éremre. Mivel a háború közben véget ért,

már nem kaphatták meg. Helyette, amikor a hadifogságból hazaértek, el kellett viselniük a „fasiszta, horthysta, nyugatos katonatiszt” becsmér-lő minősítéseket.

Drumi repülőnek és katonának született. Ehhez magas fokon értett, más szakmája sem neki, sem tisztársainak nem volt. Akinek a repülés a mindene, annak szörnyű a levágott szárnyú madár szerepe. Drumi abból élt, hogy a repülést népszerűsítő, ki tudja, honnan szerzett régi filmekkel és egy vetítővel járta az országot, és népszerűsítette a magyar repülést. Híveket toborzott a repülést megszállottan szeretők körébe.

Amikor a magyar katonai repülés lassan-lassan, gúzsba kötöttén ugyan, de megindulni látszott, amikor előkerültek az itt-ott darabjaikra szétszedett, elrejtett Bückerek, Drumi az elsők között jelentkezett a légierőhöz. Az új magyar honvédség légierőjének egyik alapítója lett. Maga köré hívta azokat a pilótákat, akiket a háborúból ismert, akikről tudta, hogy becsületes magyarok, és a repülés szerelmesei. Megkezdtek az első fiatal évfolyam kiképzését. Drumi minden tudását igyekezett átadni a fiataloknak.

De ez nem volt elég. „A fordulat éve” meghozta a szovjet kiképzési rendszerre átalás szükségességét. Ez ellen nem volt apelláta. Tóth Drumi a mindennapok egyre sűrűsödő nehézségei, örökös figyelés, gyanakvás között töltötte - szakadatlan kiképzés közben - az 1949-es és 1950-es évet. 1951 elején 12 bajtársával együtt titkos koncepciós perben halálra ítélték. 1951. június 11-én felakasztották. Évtizedekig a nevét sem volt szabad említeni.

Most végre elfoglalhatja méltó helyét, a magyar katonai repülés történetének legkiválóbbjai között, a mártírrá lett hős.



Repüljön velünk!

TETSZETT A KÖNYV?
Reméljük.

AKKOR:
tudjon meg többet a repülésről!

NAPRAKÉSZEN
a katonai repülés titkairól
a légiközlekedés újdonságairól
a sportrepülés szépségeiről
a magyar repülés híreiről

TECHNIKA! ÉLMÉNY!
SENZÁCIÓ!



HungAvia

Új szárnyak
Repülési folyóirat

Megjelenik havonta

Keresse mindenütt!

Előfizethető a szerkesztőségben:

1093 Budapest Lónyai (Szamuely) u. 44.

Telefon: (36)-(1)-117-0208

Postacím: 1374 Budapest Pf:603

Repülőkifejezések és rövidítések

(A szövegben *dőlt* betűkkel szerepelnek).

<i>aks</i>	(repülő)akadémikus
<i>Aranyas</i>	kiképzett harci (tábori) pilóta jelvény
<i>belenyomva</i>	a botkormányt megnyomva
<i>biplán</i>	kétfedelű repülőgép
<i>csűrész</i>	a repülőgépnek a hossz tengelye körüli mozgását vezérlő kormányzás, eszköze a botkormány; jobb-bal irányú mozgatása a csűrész
<i>dekli</i>	kabintető, németül Deck
<i>Flak</i>	légelhárító löveg (ágyú), németül Fliegerabwehrkanone, röv.
<i>Geschwader</i>	repülőezred németül
<i>leborítás</i>	a gépet félorsóval (a hossz tengelye körüli fél fordulattal) a hátára fordítva átmenet zuhanórepülésbe
<i>lelépi a gép orrát</i>	erőteljesen belelép az oldalkormány-pedálba, ezáltal az oldalkormánylap kimozdul és (a másik két kormány hatásával együtt) a forduló repülőgép orra lefelé nagyot csúszik
<i>ment el egyedül navigál</i>	repült először egyedül tájékozódik, folyamatosan megállapítja a repülőgép földrajzi helyzetét, kijelöli a repülési irányt a pilóta számára
<i>négy órában</i>	iránymeghatározás az óra számlapja szerint. Jelen esetben a repülés irányához képest jobb oldalon a 4-es számon átmenő (elképzelt) tengely meghosszabbításában van a keresett, vagy megpillantott repülőgép
<i>REGVI</i>	repülőgépvezető-iskola
<i>REVI</i>	optikai célzókészülék németül, Reflexvisier, röv.
<i>trimm</i>	a kormányerők hatását kiegyenlítő lap a kormányfelületen, ill. (itt) annak mozgatókereke
<i>Staffel</i>	(repülőszázad németül
<i>Stuka</i>	zuhanóbombázó németül, Sturzkampfflugzeug, röv.
<i>Szikkaközpont</i>	így hívták az országos légvédelmi központot, ahonnan a vadászpilótákat is irányították.
<i>vezetett orsó</i>	a repülőgép kormányzott forgómozgása a hossz tengelye körül (műrepülőfigura)
<i>vágja kantrira</i>	annyira bedönti a repülőgépet, hogy az szinte „a szárnyvégen állva” fordul
<i>zabrálni</i>	elvenni oroszul, zabraty. A magyar tudatban a második világháború alatt és után „rekvirálni”, „lopni”, „fosztogatni” értelemmel rögződött.
<i>zubó</i>	zuhanóbombázó rövidítése

JÖN!

a Kalandok a levegőben - sorozat következő kötete:

Szentiványi Jenő: Gépem motorja ég!

A néhány éve elhunyt kitűnő író - legtöbbször „A kőbaltás ember” című könyve olvastán váltak rajongóivá - a repülés szerelmese volt. Az ötvenes évek fojtott levegőjében is megtalálta a módját annak, hogy tollával emléket állítson a magyar repülőhősöknek. „Párbaj a levegőben” című novellagyűjteményében történelmi értékű hitelességgel beszéli el első világháború tábori pilótáinak lélegzetelállító légiharcait, forgalmi repülésünk izgalmas perceit. Képzeletbeli barátja, „Kaland kapitány” hívó szavát követve úgy írta le ezeket a légi-kalandokat, hogy az olvasó szinte ott ül a hősök mellett a gép ülésében, maga is átéli a repülés csodálatos élményét. A nagyon keresett kötetből válogatott, legjobb írások kerülnek most második kiadásban a repülést és a kalandokat kedvelő olvasó kezébe.

Várható megjelenés: 1991.1. negyedév

Előre várható ár: kb. 98 Ft.

Előrendelés a következő címre küldhető:

HungAvia Új Szárnyak szerkesztősége, 1374 Budapest Pf. 603.

Tartalom

Előszó

Három a magyar igazság!

vitéz Lőrincz Mátvás. 7

A Sas, a Tigris és a Villám

Gyorsbombázók 13

Négyet egy csapásra

vitéz Molnár László. 21

Egyedül a túlerővel szemben

vitéz Nagy Kornél és Kuthy István. 27

Mandula

vitéz Debrődy György. 33

Az „Öreg”

vitéz belényesi Heppes Aladár. 43

Tizenhatan egy ellen!

A 102/1. bombázó század. 51

A „Szőr Atya”

vitéz Lévy Győző. 57

Magányos sasok

A távolfelderítő osztály. 69

Drumi

vitéz Tóth Lajos. 77

Repülőképezések és rövidítések 89

Fényképmelléklet 93



Kitüntetések. Balról: Homér százados,
Ónódy hadnagy, Dobó hadnagy,
B. P. hadnagy, felkötött karral
Ignác szakszvezető



Így érkezett haza Ignác szakszvezető
és B. P. hadnagy Ju 88-asa



Távolfelderítő Ju 88-as bevetés előtt. Balról ül: Satzger százados.
Előtérben áll: Hollós százados

vitéz Nagy Kornél főhadnagy Clevelandi
háza kertjében, 1990-ben



Szerelők vizsgálják a találatokat a hazatért Heinkel 111-es gépen





vitéz Tóth Lajos hadnagy a Dnyeper átúszása utáni napokban

1 111005 941348



Bookline.hu Központi Antikvárium

A legjobb helyen vagyunk. A cirkusz óriási csillárjában, a Napban
fordulózunk ide-oda, készülünk az attrakciónak. A híres orosz artisták
erősen bíznak a bűtéltnak ítélt. Már elérhetjük a második emeleti pá-
holyokat, amikor rájuk kentünk a kávéval. A kávéházban több mint
ezer művészt. Ott a színházban a Napunk rájuk a cirkusz tetőpályájá-
ból, egy vékony felhőreghől. Most fordulónak kezdünk. Össze-
akaszkodva bűtélünk, a lég akrobatika összes figurát bemutatjuk a
lelkes, de bátoran, nehéz, türelmesen kibíró légvezetőket kávéhá-
zatokhoz földi kávéházaknak. Eppen mögöttük vagyok a Jak-0-esnek.
Édes bűtélő től el. Most megfizeték!

A szerző a második világháború több léggyőzelmes vadászpilótá-
ja. „Pumák földön-égen” című, nagysikerű első könyve után most eb-
ben a kötetben más híres repülőbajtársai lélegzetelállító légi harcairól
számol be, egyben újabb – dokumentum-értékű – emléket állít hő-
si halált halt repülőkatonaiknak.



Ára: 89 Ft