

Pilóták • szerelők • rádiósok • lövészek • kiképzők



**FÜREDI
SZÁRNYAK**



**FÜREDI
EMLÉKEK**

**Illyés Gyula:
Egy füredi vendéglőben**

**Egyként hozza, csoszogva köhélve
a kenyeret, a kést, a sót, a bort
Jancsi bácsi. A falon régi képe,
mikor pilóta volt.**

SARKADY JÓZSEF

(Hercegkút, 1922. június 22. – Balatonfüred, 1975. április 06.)



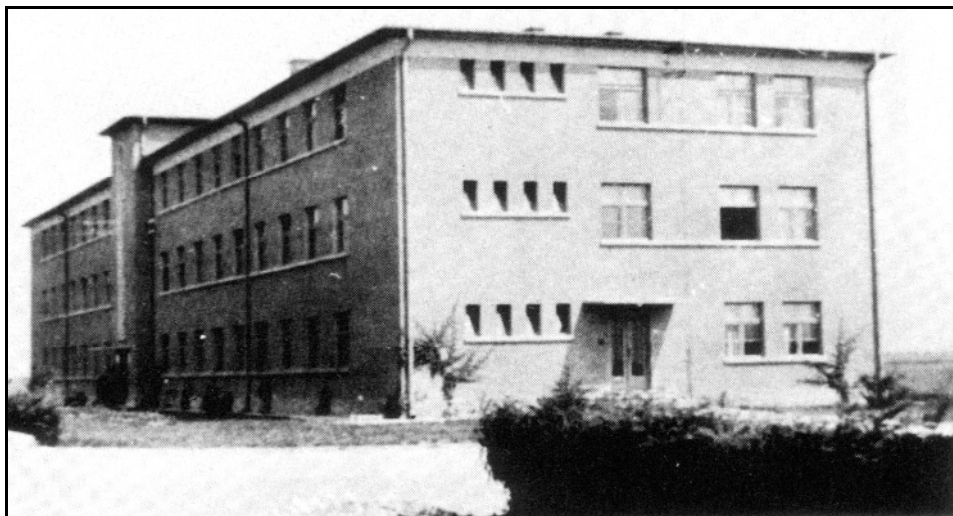
Sátoraljaújhely, 1943

Az általános iskolát szülőhelyén végezte, majd Sátoraljaújhelyen folytatta tanulmányait. 1942-ben már Tanítóképzőt végzett kántortanító volt. A repüléssel (vitorlázó) cserkész, ill. levante korában ismerkedett meg, nem véletlenül jelentkezett végzése után két héttel a kassai Repülő Alapnál pilótaképzésre. A sikeres felvételi után Kassán, majd a Veszprém-jutasi repülőtéren kezdődött el a kiképzése. Későbbi feleségét - az utóbbi helyen ismerte meg, aki polgári alkalmazottként dolgozott a repülőtéren. A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia 1944. augusztus 20-án felavatott évfolyamának Emlékkönyvében egyik volt pilótatársa így emlékezett meg róla 1994-ben:

„... Kassán volt a Repülő Alapnál. Nagyon népszerű, erős, jóhangú fiú volt. Szombathelyen, az Akadémián a C osztályban volt. A karpaszományos rangsor első harmadában végzett. Hadbírósági ítélet miatt büntető intézetbe, ill. alakulatba került.” ^[18]

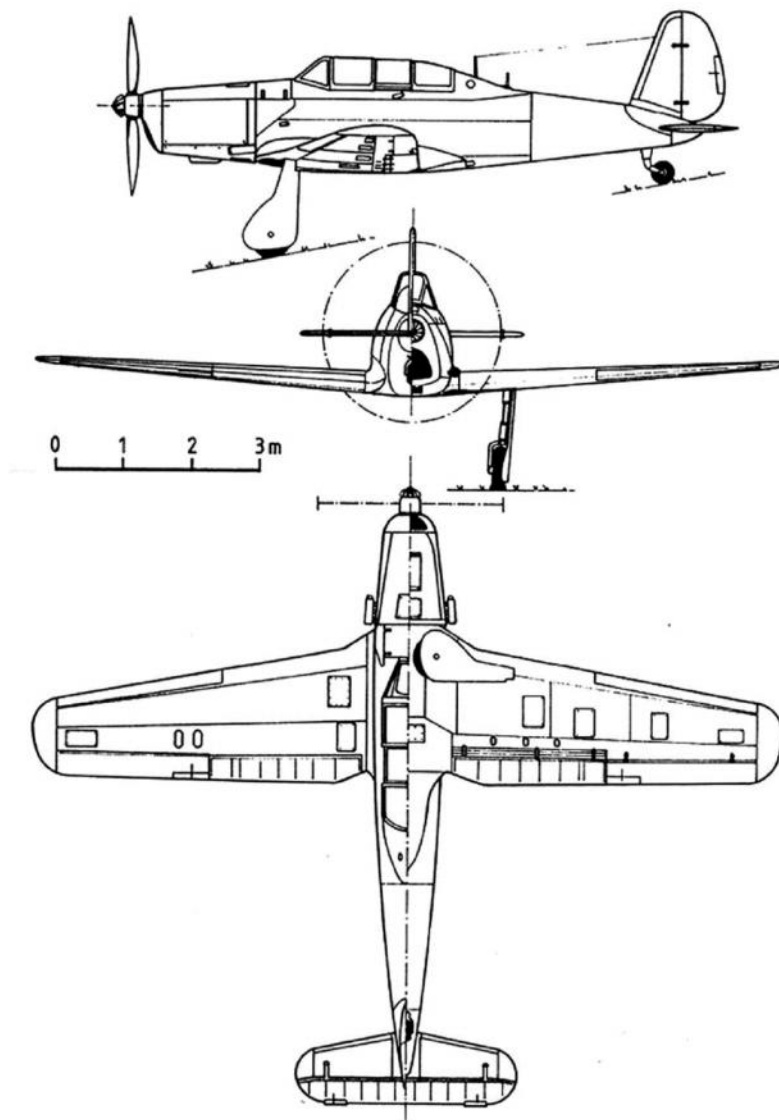
Az esettel kapcsolatban a következők ismertek:

Édesanyja születésnapján egy szál piros rózsával és egy Bü-131-es kiképzőgéppel a kassai repülőtérrel engedély nélkül Sárospatak fölé repült, hogy a virágot a házuk felett ledobja. A sikerrel végződött repülés talán ki sem derült volna, ha visszatérőben egy veszélyes mutatványára sor nem került volna: átrepült a festés alatt álló Bodrog híd alatt, s az ott dolgozók közül 1 személy – talán ijedségtől, vagy a keletkezett légörvénytől – a vízbe nem esett volna, s életét alig tudták megmenteni. Az engedély nélküli repülést így már nem lehetett eltitkolni, Sarkady Józsefet félévi lak-tanyafogságra büntették, azaz nem büntetőintézetbe került. ^[20]



A Repülő Akadémia épülete Szombathely-Söpte, 1942/43.

Kassáról elkerülve Szombathelyen folytatódott a kiképzése, II. fokú kiképzés alatt volt, ami az Aradó 96 A-val végzett repüléseket jelentette – átlagban 40 felszállás után mentek el egyedül a növendékek. (Az 1942/43 évi évfolyam volt az első, ahol a hivatásos és tartalékos állomány tisztjelöltje azonos kiképzésben részesültek.)



Arado Ar - 96 háromnézeti rajza ^[34]

1942-ben 147 társával kezdte meg a tanulmányait az Akadémián, de 1944-re a hadihelyzet, valamint a géphiány miatt a végzett állomány 30%-a repülhetett tovább, a többiek földi szolgálatot teljesítettek. 1944 őszén megalakult a m. kir. honvédség elitalakulata, a Szt. László hadosztály, vitéz Szügyi Lajos parancsnoksága alatt. 1944. december 1-től Sarkady József a Magyar Királyi Légierő földönmaradt beosztottjaiból, ill. tiszthelyetteseiből alakult Első Önálló Repülő Alap kiképző Zászlóaljába került a 2. lövészezred kötelékébe. A Légierők állományából alakult repülő lövész ezredet 1944. december 20-án Székesfehérvár területéről gépkocsi szállítással az Ipolyságra (Letskés község) irányították, hogy a Börzsönyből kifejlődő szovjet támadást megállítsa.

„... A Szt. László ho. I. repülő lövész zlj. 1. századának géppuskás szakasparancsnokaként, a letkési hídfő védelmében, mint hdp. őrm. különleges hősiességet tanúsított. Vitéz magatartását Pályi György^[21] szds., volt zlj. parancsnoka visszaemlékezésében külön megemlítette. Nagyezüst vitézségi érmet és II. o. vaskeresztet kapott.”^[19]



vitéz Szügyi Zoltán vezérőrnagy^[27] a Szt. László hadosztály parancsnoka és a Szt. László hadosztály^[28] jelvénye.

A 800 főnyi zászlóaljból 180 fő – köztük Sarkady József - élte túl az ütközetet. Az egykori I. zászlóalj – majd ideiglenes ezredparancsnoka – vitéz Pályi György így emlékezett vissza a letkési ütközetre:

„Azt, hogy ki halt meg, ki tűnt el, soha nem tudom majd megállapítani. A halottakat eltemetni nincs idő és nincs rá ember. A hídfőt előbb utóbb ki kell majd üríteni. Felhívom a védőkörleteket. Ősze jelenti,

hogy nála állandó tűzharc folyik. Erős az aknavető tűz. A 2. századnál a Gallyastetőn páncélos gyülekezést jelentenek. Mindkét védőkörletnél megindult a támadás, de a támadások rohamtávolságon összeomlottak Mindkét helyen kézigránátharc folyik. Jelentem az ezredparancsnokságnak és a hadosztálynak a helyzetet és kérek páncéltörő fegyvereket. Nincs. December 23-án állandóan támad a szovjet. Megindult a halálmalom. Tudom, hogy túlerejével fel fog morzsolni. Estére a 2. szd. ellenállása megtörik. A századparancsnok megsebesül. Az egyetlen tiszt a századnál Góczy hadnagy. A század visszavonul Letkés K-i szegélyére. Jelentem a helyzetet az ezredparancsnokságnak. A ho. parancsnokságtól felhív Lajtos ^[24] vk. örgy., vk. főnök és ellentámadásra ad parancsot. Az ezredparancsnok parancsa: »kitartani az utolsó emberig« ... » ^[25]

„Állíthatjuk, hogy a legnagyobb tanulság: tilos a repülő katonákat, legyen az tiszt, vagy legénység, gyalogosként bevetni, mert ez a legnagyobb személyi veszteségekkel jár a repülők mentalitása miatt!!! Ezért volt képes a Szent László Repülő Lövész ezrede Letkésnél a nyolcszoros túlerőben levő szovjet hadtest ellen a hídfőt tartani a kapott parancs szerint, miközben életüket áldozták a Hazáért!” ^[22]

A hadosztály december 26-án parancsot kapott a visszavonulásra, a Garamra. Ezután még több mint egy héten keresztül tartóztatta fel az orosz támadást, és egyedül tartotta a Dunára támaszkodó arcvonal déli szárnyát egészen 1945. január 6-ig, amikor kivonásra kapott parancsot. A hadosztály súlyos veszteségei után, annak életben maradt tagjai Pápa környékén kaptak elhelyezést újjászervezés céljából. Tavasszal azonban már a Balaton-felvidéken – (Megjegyzés: Balatonfüred-Tihany-Aszfő térségében is védelmi állásban volt. A zászlóalj egyik katonája, Balázs Kálmán Balatonfüreden esett el. ^[37]) - és Zalában és a Mura völgyében harcoltak, majd délnyugati irányban, fegyverrel a kézben vonultak vissza osztrák területre. ^[26]

1945 tavaszán parancsnoka engedélyével egyenruhában Győrből visszatért Veszprémbe menyasszonyáért s a zubzonyára kitűzött Vaskeresztjének köszönhetően sikeresen visszatért alakulatához. A hadosztály 1945. május 11-én tette le a fegyvert a brit hadsereg előtt.

*„...Ma már alig vagyunk, kik emlékszünk még
A hős csatákra. S ki emlékszik mindre?
Soroksárra? Hogy Dunaharaszti ég?
Isaszegre? Letkésre? Kicsindre?
És a felvidéki ütközetekre?*

*A dunántúli utolsó harcokra?
A fagytól fekete halott kezekre?
S a vérbeborult baráti arcokra?
A hős hadosztályra, mely el nem bukott.
Mert meg tudott halni, ha győzni nem tudott!... ” [23]*

Rövid ausztriai hadifogság után menyasszonyával Nagyvázsönyba tértek vissza, ahol 1952-ig tanárként dolgozott, de már akkor aktívan bekapcsolódott a Balatonfüred sportéletébe: jelentős érdemei voltak Füred sportjának fellendítésében. A torna, mint versenysport dr. Leyer Lórándné és Sarkady József irányításával rövid idő alatt igen szép sikereket ért el, így 1953. augusztus 20-a balatonfüredi torna sport nagy ünnepe volt:

"Nagy megtiszteltetést jelentett Fürednek, a tornászcsapatnak, hogy a Népstadion avatására meghívót kaptak Az akkori (mozi) híradó a teljes műsort leforgatta. Az idősebbek elmondása szerint akkoriban nem lehetett jegyet kapni a városban, akkora volt az érdeklődés." [56]

Tanítói kinevezését 1954-ben véglegesítették a mai Bem József iskolában, majd Veszprém megyei tanfelügyelőként dolgozott tovább, mellette erőnléti edzőként vállalt társadalmi munkát a Balatonfüredi Vasas SC, valamint az 1960-as években a tatai edzőtábor válogatott sportolóinak felkészítésben is. Az 1956-os eseményekben aktívan nem vett részt, de egy életmentő cselekedetéről mindenképpen meg kell emlékezni:

„... Ország István, a füredi iskolaigazgató, szintén üldözött volt a háború alatt. A forradalom előtt megtiltotta az iskolában a hittan oktatását, ezért a fürediek október végén fel akarták akasztani. Ekkor őt tanártársa, Sarkady József, Ella néni sógora, Reiderék pécselyi szőlőjének pincéjében elbújtatta...” [29]

1975-ben bekövetkezett korai haláláig továbbra is megyei testnevelési felügyelőként dolgozott, elméleti munkásságának egyik legjelentősebb műve az iskolai testnevelés jelentőségéről írt tanulmánya, a „Honvédelmi nevelés módszertana.”



EMLÉKKÖNYV

1942–1944

*A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia 1944.
augusztus 20-án felavatott évfolyamának Emlékkönyve 1942-1944.*

vitéz SOMOGYI PÁL

(Balatonfüred, 1920 – 2010.)



Fedélzeti lövész-szerelő

„Isten nyila” repülőszázad, Tapolca

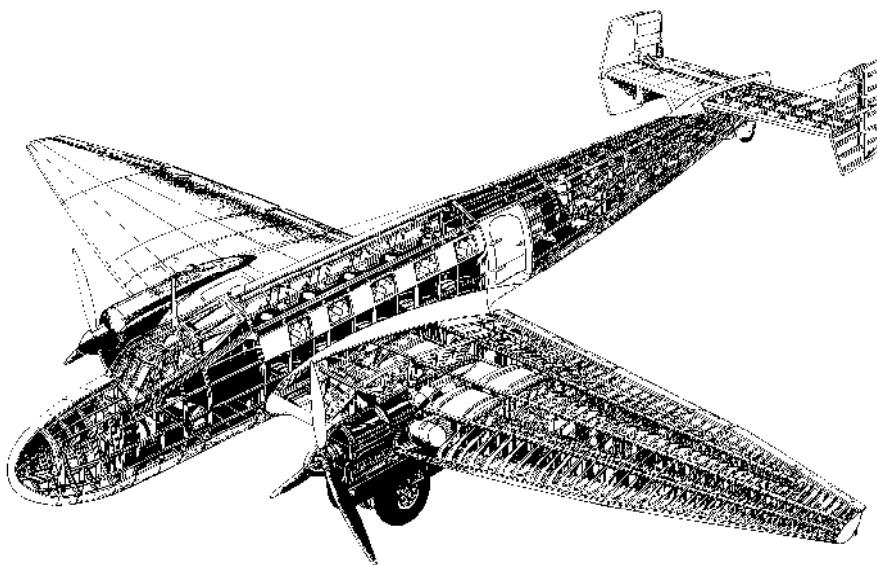
Régi füredi református család leszármazottja. Édesapja, Somogyi Pál hosszú éveken át a református presbitérium tagja és vezetője volt. Az elemi iskola után tanulmányait a helyi Polgári Fiú Iskolában folytatta, majd annak elvégzése után a géplakatos szakmát tanulta ki. Mindig is a repülős pálya vonzotta, ezért korengedménnyel jelentkezett a katonai szolgálatának letöltésére. Először Keszthelyre, majd a tapolcai repülőtérré került. Mivel szerelőkre igen nagy szüksége volt az akkor megalakulóban levő m. kir. Légierőnek, ezért pilótának való kiképzését elutasították. *(Addig hivatalosan csak m. kir. Légi Csendőrség fedőnév alatt működhetett.)* A második világháborút századának – „Isten nyila” – első éles bevetésétől az utolsóig JU-86-os bombázón szolgált végig, mint fedélzeti szerelő. 1945-ben orosz hadifogságba került, ahonnan csak három és fél év elteltével érkezett vissza Balatonfüredre.

1949-ben a községi Tanács közellátási előadójaként dolgozott, majd anyagi okok miatt a tanult szakmájában próbált elhelyezkedni. A Hajógyárba való jelentkezését elutasították, így Fűzfőre került az akkori Hadianyaggyárba. Gépésztechnikusként az Erőtelep műszaki üzemeltetését vezette három évtizeden keresztül, – egészen nyugdíjba vonulásáig.

1963-ban megnősült, dr. Hanyecz Rózsa gyermekorvosnőt vette feleségül, házasságukból két lányuk született: Rózsa (az orvosi pályát választotta), és Dóra (keramikusnak tanult).

A rendszerváltást követően aktívan részt vett a helyi politikai életben, 1990-ben és 1994-ben FKGP jelöltjeként önkormányzati képviselőnek választották.

1998-ban, korára való tekintettel már nem indult a választásokon.



A tapolcai „Isten kardja” és „Isten nyila” századoknál is csatasorba állított

Ju-86 bombázó

Junkers Ju-86 K2

1936-ban Heinkel a He-111 szállítására tett ajánlatot, de a magyar K-14 motor beépítésének nehézségei miatt az üzlet meghiúsult. A németek viszont vállalták e motorral a Ju-86 szállítását. 1937-től folytak a leszállítások, s 1938-tól már a harckiképzésben is részt vettek. A szombathelyi 2/3. Buzogány és 2/5. Halál, a tapolcai 3/1. Isten nyila és 3/2. Isten kardja, a veszprémi 3/3. Sárga Vihar, valamint a pápai 3/4. Sárkány és a 3/5. Hüvelyk Matyi századokat szerelték fel vele. Első harci bevetésüket 1939. márciusában Igló repülőtere ellen hajtották végre. ^[6]

Fesztáv: 22,50 méter

Hossz: 17,60 méter

Motor és teljesítmény: 2 db WM-K14, 2 x 860 LE

Max. sebesség: 360 km/h

Hatótáv: 1800 km

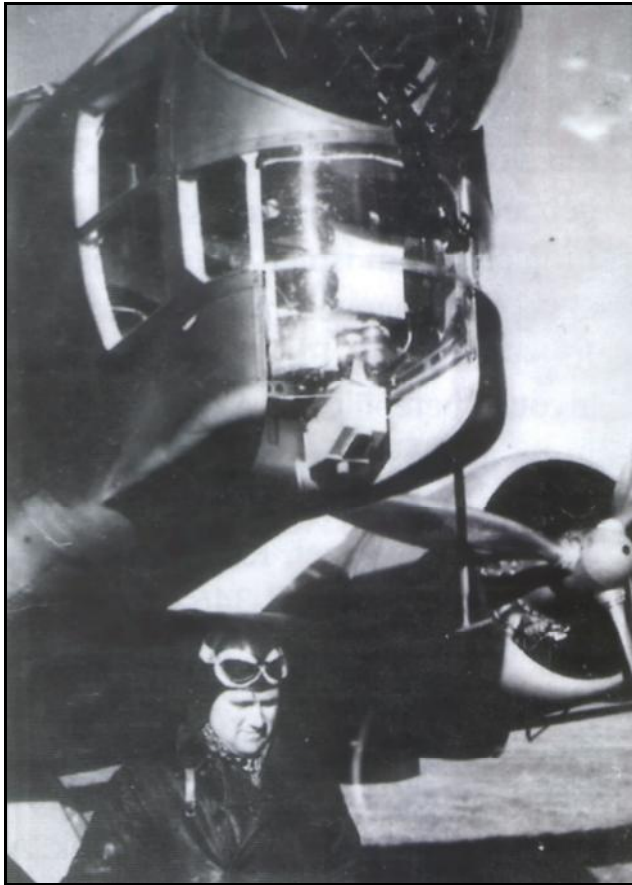
Fegyverzet: 3 db 8 mm géppuska, 800-1000 kg bomba

”A Ju-86-oson gépenként négyfőnyi hajózószemélyzet teljesített szolgálatot. A gépet vezető pilóta, aki őrzetői rendfokozattól kezdve legénységi állományú is lehetett; a vezérmegfigyelő vagy navigátor, aki a bombacélzást valamint az oldást is végezte, és mindig tartalékos vagy hivatásos tiszti rendfokozatú személy volt. Rajtuk kívül volt még a gépen egy legénységi vagy továbbszolgáló állományú hajózórádiós-lövész és egy hajózószerező-lövész. A repülőgépbe a hasrész alatti kis ajtón át lehetett bejutni. Az ajtó a futóművek és a kiereszthető rádiógondola közti haslemezen nyílt egy kis kilinccsel. Egy beakasztható háromfokú alumíniumlétrán lehetett fellépni a gép sötét törzsének közlekedőfolyosójára. Menetirány szerint elindulva, elhaladva a bombatárak mellett és a bombatárajtók felett, a pilótafülkébe lehetett jutni. Azon túl egy alacsonyabb ajtó volt, amely a vezérmegfigyelő plexikupolájába vezetett. Repülések során itt helyezkedett el hasaló testhelyzetben a vezérmegfigyelő, aki a térképet, a navigálóműszereket, a bombacélzókészüléket, a bombaoldó műszereket és az előlről jövő vadászipülő támadások kivédésére szolgáló GEM típusú védőgéppuskát kezelte. Ebből a géppuskatípusból összesen három volt felszerelve a Ju-86-ra. Menetirány szerint elindulva, elhaladva a bombatárak mellett és a bombatárajtók felett, a pilótafülkébe lehetett jutni. Azon túl egy alacsonyabb ajtó volt, amely a vezérmegfigyelő plexikupolájába vezetett. Repülések során itt helyezkedett el hasaló testhelyzetben a vezérmegfigyelő, aki a térképet, a navigálóműszereket, a bomba-célzókészüléket, a bombaoldó műszereket és az előlről jövő vadászipülő támadások kivédésére szolgáló GEM típusú védőgéppuskát kezelte. Ebből a géppuskatípusból összesen három volt felszerelve a Ju-86-ra. A vezérmegfigyelőn kívül a rádiós és a szerelő is kezelt egyet-egyet.”^[9]

„Az 1938. március 5-én meghirdetett hadseregfejlesztési program (ún. "Győri program") alapján április és június között a Junkers Művektől folyamatosan érkeztek a Ju-86-osok, szám szerint 63 darab. A repülőgépek egy részével a LÜH 2. bombázórepülő-ezredének 2/3. "Buzogány" és a 2/4. "Vörös ördög" szombathelyi századait szerelték fel. A gépek másik csoportját a LÜH 3. bombázórepülő-ezredéhez vezényelték. Az ezredparancsnokság és a 3/I. bombázórepülő-osztályparancsnokság, valamint a 3/1. "Isten nyila", a 3/2. "Isten kardja" bombázórepülő-századok kilenc-kilenc gépe Tapolcára került. A 3/II. bombázórepülő-osztály parancsnoksága, a 3/4. "Sárkány" és a 3/5. "Hüvelyk Matyi" bombázószázadok kilenc-kilenc darab gépe Pápán állomásozott. A 3/3. "Sárga vihar" bombázórepülő-század a veszprém-jutasi repülőtéren összpontosult.”^[9]

VITÉZ SOMOGYI PÁL
JU-86-OS HAJÓZÓSZERELŐ-LÖVÉS
VISSZAEMLEKEZÉSE, 1941-1945.

Hosszas gondolkodás után határoztam el, hogy leírom az 1. repülő szállító századnál alkalmazott Ju-86 repülőgépek szerepét, háborús emlékeimet, természetesen a teljesség igénye nélkül. Azóta 56 év múlt már el...



A Ju-86-os bombacélzó készüléke a gép orrában

1941. őszén feloszlott a tapolcai 4/1 bombázó osztály*. A Ju-86-os gépek az ország különböző repülőterein lettek elhelyezve, ennek megfelelően a hajózó személyzet is különböző repülőterekre került országszerte.

Én Tapolcán maradtam a Vadász Kiképző Osztály állományában. Ottani parancsnokunk vitéz Csekme Béla százados volt.

A rákövetkező évben, 1942-ben Ungváron megalakult az 1. repülő szállító század Ju-86-os gépekkel, ám ezekhez a gépekhez Ungváron hiányzott a megfelelő hajózó személyzet, lévén Ungváron közelfelderítők voltak, akik „Sólyom” gépekkel repültek. Hajózó személyzetet kerestek tehát a Ju-86-osokhoz, így kerültem Ungvárra. A szállító század már kitelepült a hadirepülőtérré, mikorra Tapolcáról, Székesfehérvárról és Szombathelyről a megfelelő hajózó létszámot biztosítani tudták. Bennünket Ungvárról indítottak el a hadműveleti területre, útközben ismerkedtünk össze a különböző repterekről érkezett bajtársainkkal. Az utat gépkocsival és vonattal tettük meg egészen Kurszkig, ahol eligazítást kaptunk és besoroltak bennünket az 1. Repülő Szállító Század állományába. Századparancsnokunk Platthy Árpád százados volt.

Itt értesültünk arról, hogy a század 3 db. Ju-86-os gépe már bevetésen is volt, mégpedig harckocsi gránátokat szállítottak az első vonalba. Ekkor tombolt ugyanis a Tim-Kurszk-i csata. Itt találkoztam Tapolcáról ismert, velem már korábban együttszolgáló pilótákkal, mint Harácska József és Taskó Sándor szakaszvezetők. Más reptérről vezényelték hozzánk Máté János és Mohácsi István szakaszvezető bajtársakat. Rádiósaink voltak: Fogarasi János, Sztler Ferenc, Fatalin László szakaszvezetők és még sokan mások.

Teltek a napok, bevetés bevetést követett. Ezek során az egyik Ju-86-os leszálláskor árokba futott, aminek következtében futókerék meghibásodás miatt üzemképtelen is lett.



Mikor a front megindult kelet felé, a századunk is áttelepült Sztari-Oszkolba. Az ottani repülőtéren a Caproni 135-ös bombázókkal voltunk együtt. Az ő parancsnokuk Mocsáry István őrnagy volt. Ismertem már őt, Tapolcán osztályparancsnok volt. Amikor megtudta, hogy tapolcaiak is vannak az 1. századnál, a tapolcai hajózókat meghívta a parancsnoki sátorba és elbeszélgetett velünk. Jó volt visszaemlékezni a tapolcai életre...

Mocsáry István századparancsnok

Sztari-Oszkolban sem maradtunk huzamosabb ideig, a következő repülőterünk Ilovoszkoje lett, katonáink közben elérték a Don folyót. A mozgó

front állóháborúvá alakult. A Ju-86-osok a tábori posta szállítását végezték Kursz és Ilovszkoje között. Augusztus 9-én ugyanígy a tábori postáért indult az egyik gépünk. A gép pilótája Ujváry László szds., I. világháborús legendás vadászipilóta volt, szerelőlövésze Somogyi Pál szkv., a rádiós és a megfigyelő nevére már nem emlékszem.

A gép jobb motorja korábban repülés közben meghibásodott, a százados úr utasítására a jobb motor mágneseit ki is cserélték. Az ezt követő motorpróbánál csak annyi volt a rendellenesség, hogy a motor fordulatszáma 2400 helyett 2200 volt, mivel az újonnan felszerelt mágnesek előgyújtásait nem lehetett beállítani.

Startnál nem is volt probléma most sem, a futómű is rendesen becsukódott, de hamarosan a motor „bedurrogott”, a gépet a százados úr kénytelen volt hasra letenni. A gép, Istennek hála, nem robbant fel, de a szivárgó benzín meggyulladt és a gép is égni kezdett. A törzsben levő köteget tábori posta levelek külső része is megégett, sokan mondták később, hogy kaptak ilyen levelet.

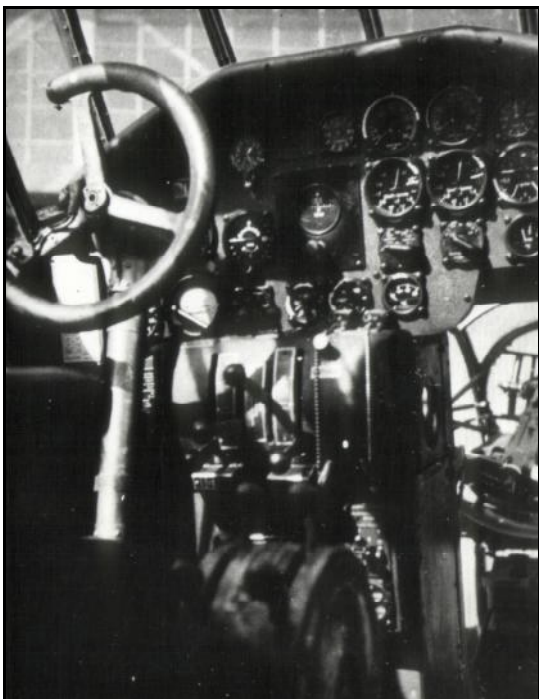
Augusztus 20-ra vártuk a Tábori Színház előadását Karády Katalinnal. Sajnos ebből semmi sem lett, mert 20-án 4 óra 55 perckor Horthy István kormányzó helyettes Héja típusú gépe lezuhant, ő hősi halott lett.

Platthy Árpád százados később a repülődandár parancsnokságán nyert beosztást, az 1. Repülő Szállító Századot is beolvasztották a dandár futárjába, Löwe Ernő százados parancsnoksága alá. A futárj gépparkja 2 db. Ju-86-os, 1 db. FW-58, 1 db. Bü-131, 1 db. Fi-156 volt. Novemberre elkészült a téli szállásunk is, sátrainkból végre fűthető barakkba kerültünk.

Bánlaky György főhadnagy parancsnoksága alatt megalakult egy Me-109-es repülő század is, az alakulat Rosszós repülőtéren lett elhelyezve. Több esetben szállítottunk hozzájuk postát és karácsonyi csomagokat. A gép pilótája Máté János szakaszvezető, a rádiósok Szatler Ferenc szakaszvezető és jómagam voltunk, megfigyelőtisztünk több is volt felváltva. Az egyik Ju-86-oson újból azok a motorhibák jelentkeztek, mint amilyenek a Kurszk repülőtéren elégett gépünkön. A Ju-86-os gépeket a repüléshez állandóan meleg állapotban kellett tartani. Pontosabban hőlégfúvókkal elő kellett melegíteni őket, a motorok kenése ugyanis ricinusolajjal történt, és a ricinusolaj 10-20-30 °C-os hidegben megdermedt.

1943. január 14. Hovszkoje H-repülőtér.

Már tudtuk, hogy Sztálingrádban milyen súlyos harcok dúlnak. Megmozdult a doni harcvonal is. Az 1/1. vadászipilóta század Bánlaky György főhadnagy parancsnoksága alatt Rosszós repterén állomásozott. A reptér környékét orosz páncélosok megtámadták, az ott levő század helyzete kritikussá vált.



A Ju-86 pilótafülkéje



Kényszerleszállás után a Delati település melletti mocsaras területen. A gép javítás után újra repült a sértetlenül maradt személyzettel együtt. A gép szárnyán Somogyi Pál őrmester.

1943. január 14-én riadóztatták a dandár futárját is. Feladatuk kaptuk, hogy a rosszosi csataterőről a földi és tartalék hajózó személyzetet ki kell hoznunk a páncélosok gyűrűjéből. A feladat végrehajtására 1 db. Ju-86-os és 1 db. FW-58 volt kijelölve. Megkaptuk az eligazítást, startolt a Ju-86-os, személyzete: Máté János pilóta szakaszvezető és Somogyi Pál szakaszvezető, mint hajózószerelő. Indult a FW-58-as is, Taskó Sándor szakaszvezető pilóta vezetésével.

A gépekről minden felesleges holmit ki kellett rakni, az ejtőernyőket is, mivel a repülési magasság 50-m-re volt megadva! A gépek csak fele mennyiségű üzemanyaggal voltak feltöltve, hogy minél több embert tudjunk kihozni. A feladatokat gyakorlatilag fegyvertelen gépekkel hajtottuk végre. Startoltunk, és bízunk a repülő szerencséjében, hogy nem találkozunk szovjet vadászokkal. Alattunk páncéloscsata dúlt, jól láttuk, ahogy közeledtünk a reptér felé. A repülőtéren nagyüzem. A Stukák támadták a vörös harckocsikat, ledobták a bombáikat, leszállás, majd újból start.

Már vártak bennünket a bajtársaink. Hozzánk 14-16 ember is beszállt a gépbe, az FW-ba is talán 5 fő. Istennek hála, sikerült épségben visszatérni Ilovskojéba. A kihozott hajózók között volt Szentgyörgyi Dezső is, aki a leszállás után csak annyit mondott:

„Életem legborzalmasabb repülése volt ez a félóra!”

Egyetértettem vele. Egy vadászipilótának, aki a Ju-86-os törzsében semmit sem látott, csak a motorok hangját hallotta, valóban szörnyű lehetett. Az FW még egy fordulót hajtott végre sikeresen.

Január 17-én kaptuk a parancsot, hogy Urasovóba kell áttelepülnünk. A nap folyamán a Ju-86 nyolc, a FW egy fordulót tett Ilovskojé és Urasovó között. Egy Ju-86-osunk üzemképtelenné vált, már a benzineshordókat is aláhordták, hogy felgyújthassák. A napi repülések alatt az én gépem is volt üzemzavar. Ha nem sikerült volna megjavítanunk, akkor fel kellett volna gyűjtanunk, mi pedig mehattunk volna a védőkörletbe, gyalogsági harcra. Szép kilátások... Löwe százados úr elkészönt tőlünk és egy Fi-156-sal elrepült. Szerencsére gépünket sikerült üzemképes állapotba hozni, motorpróba, minden rendben! A kinyitott raktárból még négy láda húskonzervet is a gépbe tettünk, majd a segédkező szerelőkkel négyen – Taskó Pál pilóta, Somogyi Pál hajózószerelő legénységgel – elstartoltunk. Ilovskojé és Urasovó között megláttuk Löwe százados gépét, szárnybillegetés, leszállás Urasovóban.

A négy láda húskonzervnek nagy értéke volt, mivel az áttelepült alakulatnál élelmiszerhiány volt. Az egész napos repülés után azt gondoltuk, hogy végre meleg helyen kipihenhetjük magunkat. Sajnos, ez csak vágyálom maradt. Éjjel 1/2-kor riadó! Szovjet lovasság tűnt fel a város külterületén. Ahogy megvirradt, máris motorpróba – pilóta Taskó szakaszvezető, szerelő

jómagam, - indulás. A földi személyzetből már nem tudom hányan, szintén a gépen voltak. Az idő eléggé ködös volt, 200-500 méter a látótávolsággal. Ráültünk az Urasovó-Harkov vasútvonalra, sikerült is biztonsággal Harkovba repülnünk. Másnap megérkezett a földi részlegünk többi tagja is, velük a még meglevő repülőgépeink is, az FW-58, Fi-156, Bücker, stb. Nyugodtabb napok következtek. Máté János és Mohácsi István pilótáktól rövidesen elbúcsúztunk, őket Franciaországba vezényelték Ju-88-as kiképzésre.

Az utolsó Ju-86-osunk, a B-346-os, Harkov repülőterén lett fölrobbantva, mert a jobboldali motor a próbánál „berágódott”. Sajnos akkor nem voltam a reptéren, a körletben ügyeletes voltam. Mindez a „Top Gun”-ban úgy jelent meg, hogy a gép légcsavar cserére várt, de a valóságban a motorral volt a gond. Én úgy gondolom, hogy az olajtartályból jövő vezetékben dugó keletkezett a ricinusolaj nem kellő felmelegítése miatt, emiatt rágódott be a motorja. Elbúcsúztam a hűséges B-346-os géptől, megsirattam.

Rövidesen Harkovból is tovább kellett menni. A következő repülőtér Poltava, majd Kijev következett. Az utat, mivel repülőgépünk nem volt, egy üzemanyag-töltő kocsival tettem meg.

A Ju-86-osok szereplése a keleti fronton ezzel befejeződött.

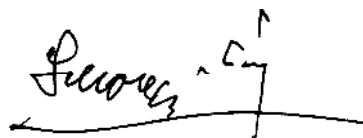
1943 nyarán újból Harkov repülőterén voltam, immár egy FW-58-as géppel a dandár futárjai kötelékében. Itt találkoztam ismét Máté János szakaszvezető barátommal. Ő akkor már Ju-88-at repült. Egy javítás után elhívott a berepülésre. Akkor repültem először és egyben utoljára Ju-88-al. Sajnos Máté János barátomat is elérte a repülővégzet, Kupjanszk fölött gépét lelőtték...

A B-3346-os roncsait azon a helyen találtam, ahol egykoron felrobbantották.

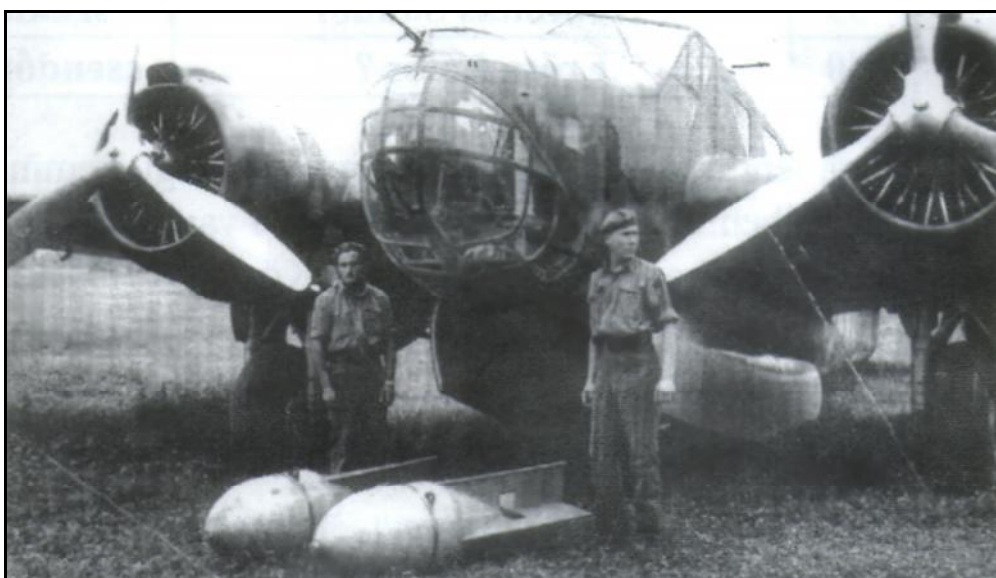
Megkezdődött a Harkov-Belgorod-i csata, ennek következtében ismét el kellett hagynunk Harkov repülőterét. A kirepülésre egy folyosót adtak meg a parancsnokságon. Alacsonyan repültünk, kb. 100-150-méteren. Taskó Sándor volt a pilóta. Egy pár emberből álló csoportot láttunk meg hirtelen, akik gépfegyverből tüzet nyitottak ránk. Hallottam egy csattanást, Sanyi a gépet megnyomta és sikerült eltűnnünk egy erdő mögött. Hanem az üzemanyagunk nagyon gyorsan fogyni kezdett! Kijevig elégnek kellett volna lenni, de már Poltaván leszálltunk. Ahogy tölteni kezdték a gépet, jól láttuk, hogy a jobb oldali szárnyból folyik a benzin, - semmi kétség, átlőtték a benzintankot. Azt, hogy milyen alacsonyan repültünk az erdő fölött, arra bizonyíték, hogy az egyik motor szívótorkában egy zöld falevelet találtunk...

A hagyományos repülőszerencse megint velünk volt, ki tudja hányadszor. Minden baj nélkül leszálltunk Kijevben, majd következett Zsitomir, illetve Lemberg.

1944 februárjában kerültem haza, Tapolcára, ahol kiképző lettem. 1945. március 27-én estem fogságba, ahonnan 1948. október 8-án jöttem haza. Kis Ezüst és Bronz Vitézségi Érmét kaptam, valamint a Tűzkereszt első fokozatát. 1999-ben vettek fel a Vitézi Rendbe. Élem a nyugdíjasok életét.

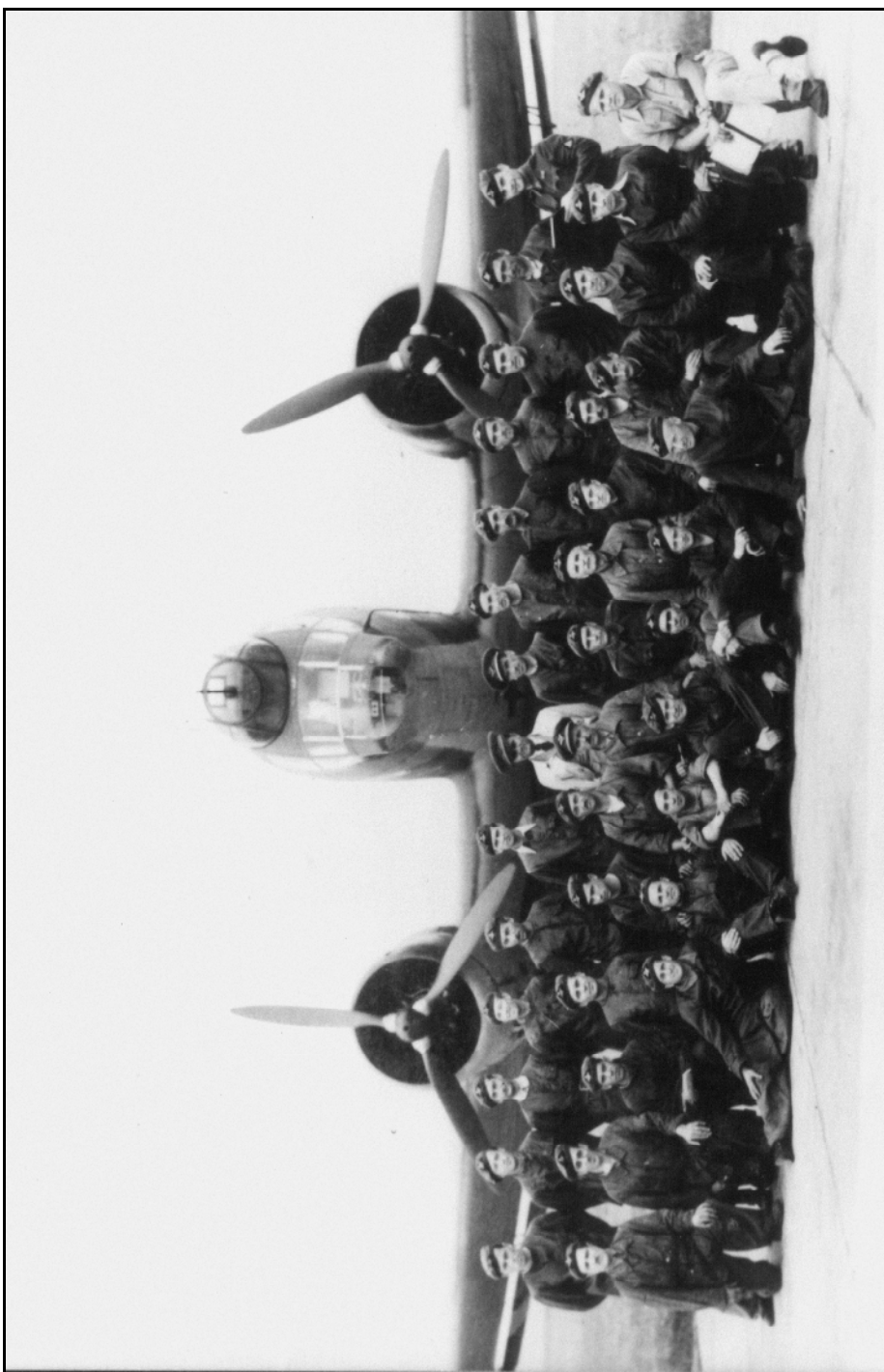


Vitéz Somogyi Pál
volt hivatásos repülő őrmester



CA-135-ös bevetés előtt Sztari-Oszkol repülőterén

** A kassai légitámadást követően 1941. június 27-én hajnalban a 4/I. bombázórepülő-osztály Tapolcáról hadireptérre települt ki: Hajdúböszörménybe, illetve Debrecenbe. Az 1941. decemberében Tapolcára visszaérkező hivatásos és légénységi állomány már csak rövid időre maradt együtt. A bombázóosztályt átszervezés útján megszüntették. A hajózó- és a földi részleg kisebb részt a tapolcai reptéren maradt a Harckiképző Ezred Vadász kiképző Osztályánál. A többség azonban szétszóródott az egész országban a legkülönbözőbb alakulatokhoz a távolfelderítőktől a később szerveződő éjszakai vadászokig bezárólag.*



*A tapolcai 3/1. század 1941-ben, középben a század második parancsnoka,
Czirfusz Imre rep. százados*

*

A Magyar Honvédség 25. Klapka György Lövészdandár és az alakulatnak otthont adó város együtt emlékezett meg 1943. január 12-ről, a doni áttörés hatvanhatodik évfordulójáról Tatán, a második világháborús emlékműnél, ahol idősek és fiatalok egyaránt összegyűltek. Mindazok, akik családtagjukat – édesapákat, testvéreket – gyászoltak, és azok, akik tiszteletadással kívántak adózni a hősök emlékének.

A megemlékezés meghívott vendége volt vitéz Somogyi Pál is, a szervezők személygépkocsit biztosítottak részére a megjelenéshez. Az ünnepségen beszédet mondott Huszti András dandártábornok, a tatai lövészdandár parancsnoka, Michl József, Tata polgármestere, valamint megjelentek a városhoz kötődő civil szervezetek képviselői is. Vitéz Somogyi Pál érdemeit az alábbiakban méltatták:

„Somogyi Pál nyugállományú őrmester egy bombázó repülőgép szerelő-lövészeként számos alkalommal repült az arcvonal mögé, ellenséges légvédelmi tűzben, hogy a kapott bombázási parancsot végrehajtsa. Repülőterének páncélos gyűrűbe fogásakor részt vett a földi személyzet kimentésében, amikor 50 méteres magasságban repülve gépe üzemanyagtartályát érte találat. Mint elmondta, hihetetlen hadszerencse, hogy a gép nem gyulladt ki, és épségben leszállhattak.” ^[15]

SZLAVONITS JÓZSEF

(Balatonarács, 1925. január 01.)



Szlavonits József

„Emlékül szerető szüleimnek a távolból: Jóska. Kassa 1943. szeptember 10-én.”

1925. január 1-jén született Balatonarácson, Szlavonits József (*Veszprém, 1899. – Balatonarács, 1957. 04. 01.*) helybeli kőművesmester és Tamás Mária házasságából. A polgári és szakiskolai tanulmányait Balatonfüreden végezte. A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap felhívására jelentkezett repülőgép motor-szerelőnek, mint önkéntes. (Az 1939-ben megalapított Alap adott lehetőséget az országos repülés megindítására, a szükséges állomány kiképzésére.) 1943-ban, Péter és Pál napján Kassára vonult be kiképzésre, majd annak sikeres elvégzése után 1943 októberében Pápara és Takácsiba helyezték - váltott szolgálati helyekkel, az ünnepélyes eskütételre Pápán, 1943. november 21-én került sor. Pápán elsősorban a „Bü” (Bücker) kiképzőgépek karbantartásáért felelt, de gyakran a Savoia SM 75 típusú gépek kisebb javítását is elvégezték. A pápai repülőtéren állomásozó Savoia gépeket az ejtőernyősök kiképzésre használták, szervizelésük és a nagyobb javítások Budaörsön történtek. 1944-ben szemtanúja volt egy Budaörsi szervizelésből visszatérő gép lezuhanásának is.

Az 1944. nyarán megkezdődött légitámadások miatt állandó készséget rendeltek el a pápa is a takácsi repülőtereken is.

(Veress D. Csaba: A szövetséges hatalmak teheráni konferenciáján határozatot hoztak a magyarországi katonai fontosságú célpontok légi bombázásának megindításáról. A légitámadások végrehajtására a Dél-Itáliában állomásozó amerikai 15. stratégiai légi hadsereg, illetve az ennek alárendelt brit 205. bombázócsoporthoz kapott parancsot.)^[50]

A repülőgépeket a Vaszar felé eső homokbánya melletti akácosban rejtették el, a hangárokból csak a kisebb és javítás alatt álló gépek maradtak, valamint 1944 első felében a repülőterre települt német légierő DFS 230-as, bombázásra átalakított vitorlázógépei is. Ezeket a gépeket a frontvonal mögötti célpontok bombázására és diverzáns akciók végrehajtására is használták. (Szlavonits Józsefnek nincs tudomása arról, hogy a vitorlázó gépek pilótái vagy személyzete közül valaki is visszatért volna az ellenséges háterszágból.)

1944. október 13-án érte az első jelentősebb amerikai légitámadás a takácsi repülőteret, a földönragadt német Heinkel gépek jelentős része megsemmisült. Szlavonits József visszaemlékezése szerint a légitámadás során megsemmisült a német légierő egyik ott állomásozó, legújabb fejlesztésű gépe, a sugárhajtóműves Me-163 is.

Szállasi Ferenc hatalomátvételekor teljes német ellenőrzésre kerültek a repülőterek. Takácsi repülőterén lejátszódott eseményekről *A magyar repülés története* c. kiadványban az alábbiakat olvashatjuk:^[49]

„...Szepes István fhdn. fegyvert és lőszert osztott ki és egy csoport élén rajtaütött a németeken....”

Nos, ezzel kapcsolatban mást őriztek meg a hadinaplók és jelentések, s mást örökített meg a szemtanú, Szlavonits József:

„Másodmagammal őrszolgálatba voltam rendelve a takácsi repülő-térhez. Az esti órákban egy magyar katonai tehergépkocsi közeledett felénk, teljesen szabályosan kivilágítva. A mási irányból közeledő német terepjáró lámpái nem voltak felkapcsolva. Hogy miért, azt a mai napig sem tudom, a terepjáró személyzete tüzet nyitott a magyar katonai gépkocsira, s a gépkocsi személyzete, 3 magyar katona azonnal meghalt. Mivel bennünket is meglepetésszerűen értek az események, fogalmunk sem volt, miért történt a támadás, erősítésért telefonáltunk a parancsnokságra. Mire az erősítés kiért, már tudtuk, hogy a német katonai gépjárművön magyar származású SS katonák voltak, ők támadásnak vélték a magyar teherautó közeledését, ezért nyitottak tüzet. Az említett Szepes főhadnagy csak másnap szállt le a repülőtéren, de aznap már semmiféle fegyveres összetűzés, vagy ellenállás sem volt. Ha jól emlékszem, akkor Szepes főhadnagy rövid ottartózkodás után el is repült Takácsiból, felszállását senki sem akadályozta meg.”

Az említett kiadványban vastagon bekeretezve és aláhúzva jelölte meg a kérdéses eseményeket Szlavonits József – még londoni tartózkodása idején, úgy 1980. körül. A könyvet egy angliai honfitársa feleségétől kapta. Emlékezete szerint a könyv első tulajdonosa? László, szintén magyar repülő volt, ki 1956-ban került Angliába, állítólag Nagy Imre üzenetével repült Londonba.

Budapest eleste után megkezdődött mind a takácsi, mind a pápai repülőtér áttelepítése – utólagosan Szlavonits József úgy látja, hogy már nem a legszervezettebb formában. A kiszolgáló személyzet nagy része nem vállalta(!) a továbbtelepülést, s mint hogy az a későbbiekben kiderült, ők voltak a szerencsésebbek: őket az orosz csapatok bevonulása után hazarendték. A folyamatosan nyugat felé vonuló továbbtelepült rész 1945 tavaszán amerikai fogságba esett, Szlavonits József 1945 szeptemberének végén érkezett vissza Arácsra és édesapja mellett dolgozott kőművesként. *(A fogságban varratott szintetikus, terepszínű ejtőernyőanyagból készült ingét a mai napig megőrizte.)*

1948. május 1-jén illegálisan átlépte a magyar-osztrák határt, majd egy ismerőse segítségével Grazba ment, ahonnan Angliába távozott. Angliába kerülésében nagy szerepe volt egykori polgári iskolai tanárának, Szuhács Jánosnak, aki már a második világháború elején (!) arról tartott előadást tanítványainak, hogy a németek csak csatákat nyerhetnek, de Anglia a

mögötte álló gazdasági háttérrel minden bizonnyal győztesen fejezi be a háborút, Anglia továbbra is vezető nagyhatalom marad.

1949. március 14-én érkezett meg Birminghamba, ahol március 19-én már munkába is állt, annak ellenére, hogy többszörös egészségügyi szűrőn is át kellett esni, elmondása szerint inkább embervásár volt, mint munkaerő-toborzás. 9 hónap elteltével sikerült megszereznie a szakszervezeti könyvet, ettől kezdve már szakmunkát is végezhetett.

„Nehéz évek voltak ezek, nem számított a beosztás, az addigi teljesítmény. Mindennap minőséget és mennyiséget kellett teljesíteni, aki ettől elmaradt, azt azonnal kirúgták. Én munkavezetőként sem érezhettem magam biztonságban”

Birminghamból Londonba költözött, ahol 1960-tól önállósította magát, 1977-ben London mellett saját családi házát is felépítette. Felesége halála után 1997-ben visszaköltözött Arácsra, Pálóczi Horváth Ádám utcai lakóházát is ő építette át.



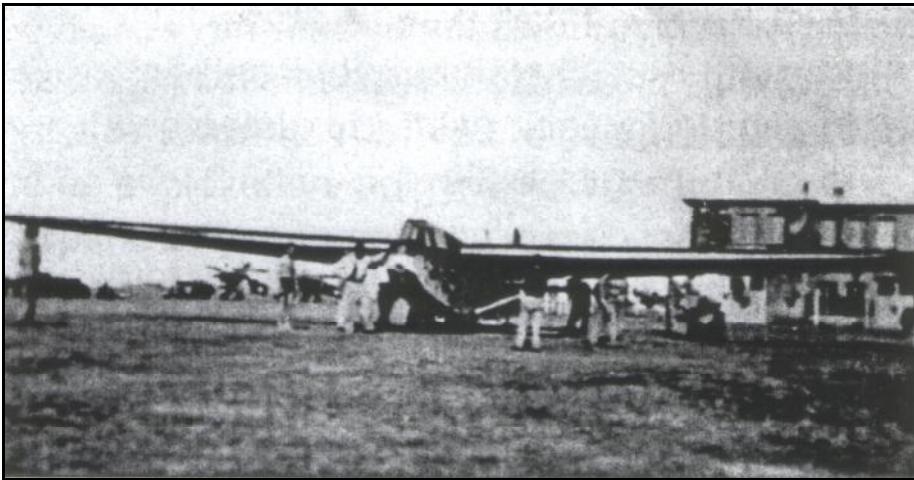
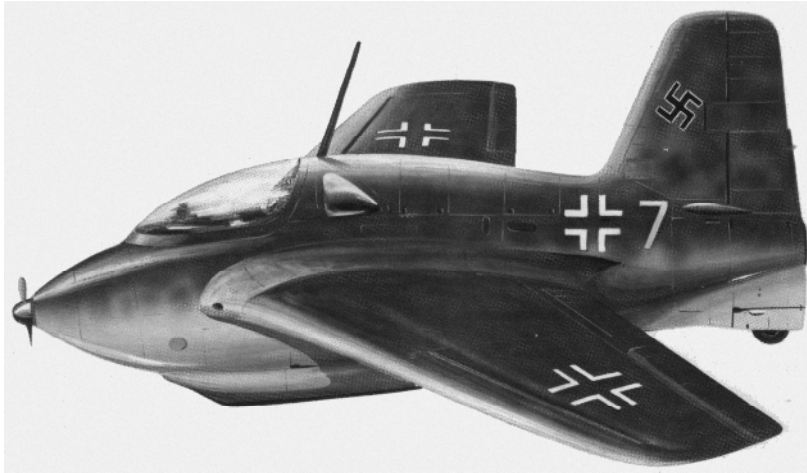
*Szlavonits József köszöntése Balatonfüreden, 2009-ben
Az idősek napja alkalmából a város elismerte és megköszönte Szlavonits
Józsefnek, az Arácsi Seniorok Társasága alapító tagjának az arácsi
temetőben végzett, önkéntes gondnoki munkáját. ^[53]*



Oktatás Kassán, 1943 szeptemberében



1943. november 21.: Eskütétel Pápán



A Pápai repülőtéren is megfordult Me-163 sugárhajtóműves vadászgép (fenn), és a DSF 230 tip. vitorlázógép a pápai hangárok előtt. (Fotók: Szlavonits József gyűjteményéből.)

A ME-163 ^[52]

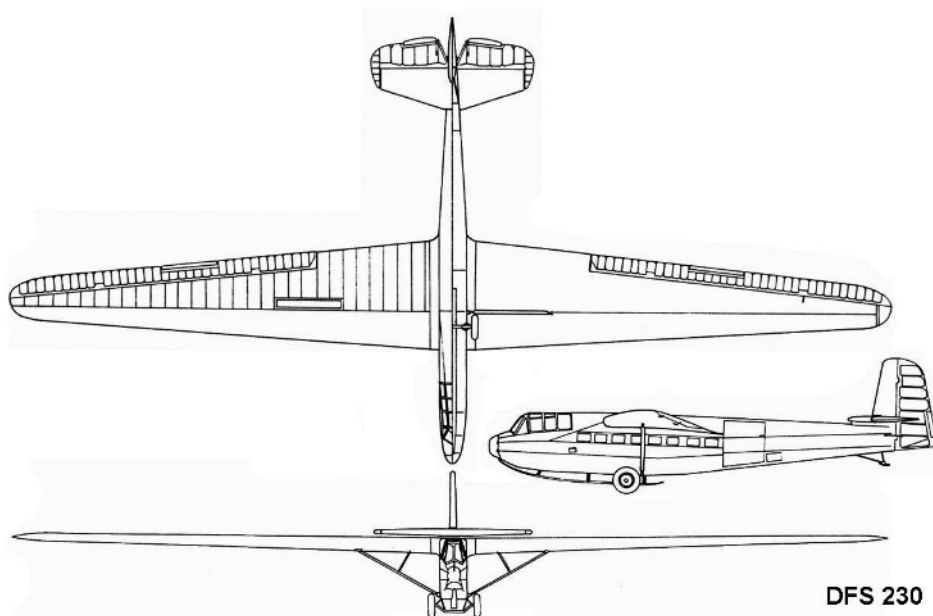
rakéta-hajtású vadászrepülőgép 23,3-os szögben hátranyilazott, szabadonhordó, középszárnyas, monoplán, fa- és fémszerkezetű, vízszintes vezérsík nélküli tulajdonképpen csupaszárny konstrukció volt. Ez az elrendezés akkor technikai újdonságnak számított. A fából készített kétfőtartós szárnyak egyes szerkesztésűek voltak. Ezen találhatók a vezérlőrendszerek: a merev orrszegédszárny, csűrőkormány, elevonok, továbbá leszállási-fékszárnyak és a fémből kialakított trimm-lapok. A gép érdekessége a futóműve, amit felemelkedés után leoldott a pilóta. A repülési feladat befejezése után, a leszálláshoz pedig hidraulikusan kiengedhető csúszótalpat használtak. A kerek keresztmetszetű, héjszerkezetű repülőgéptörzs könnyűfém ötvö-

zetből készült, ebben kapott helyet a továbbfejlesztett, szabályozható égésű HWK 109 509 A típusú, 1.699 kg tolóerejű, 2,5 m hosszú és 177 kg tömegű rakéta-hajtómű. Közvetlenül a pilótafülke mögé helyezték az 1.040 liter befogadóképességű páncélozatlan T-Stoff (84 %-os hidrogén-peroxid) üzemanyagtartályt. A kettő kisebb 173 literes C-Stoff (57 % metanolból, 30 % hidrazin-hidrátból és 13 % vízből, nátriumból, káliumból és rézcianidból álló keverék) tartály a szárnyfőtartók közé került. Az egy darabból álló 90 mm-es vastagságú páncélüvegből készült fülketető kiváló kilátást biztosított a pilóta számára. Az új katapultülést nem rendszeresítették az Me 163-on, így a pilóták egyetlen mentő-eszköze az ejtőernyő maradt. Az első elkészült harci változatú B-prototípus 4.310 kg-osra megnövelt tömeggel végül 1942. július 20-án emelkedett a levegőbe. Fegyverzetnek a szárnytőbe, a főtartók közé épített nagyobb tűzerejű 2 db 30 mm-es MK 108-as gépágyúkat választották. Az ehhez alkalmazott Revi 16 B célzó készüléket a pilótafülke műszerfalának tetejére helyezték

Messerschmitt Me 163 B-1a műszaki adataiból

Bevetési időszak	1944-45.
Típus	Együléses kis hatótávolságú rakétahajtású pontvédelmi elfogó-vadász repülőgép
Személyzet	1 fő, pilóta, zárt pilótafülkében
Hajtómű	1 db 1.699 kg tolóerejű Walter HWK 109 509 A-1 vagy A-2 kétkomponensű rakéta-hajtómű
Fesztávolság	9,33 m
Hosszúság	5,85 m
Magasság	2,76 m a ledobható futóművel együtt
Szárnyfelület	18,49 m ²
Üres tömeg	1.908 kg
Max. felsz. tömeg	4.310 kg
Max. sebesség	955 km/h 9.150 m magasságban
Emelkedési idő	Kb. 2,5 perc alatt ért 10.000 m magasságba
Üzemképességi idő	7 perc 30 másodperc, időnként lecsökkentett teljesítménnyel. Hajtómű üzemideje max. teljesítménynél 4 perc
Hatótávolság	Nem számítva a légiharcot 130 km, szokásos hatósugár légiharc esetén 35,5 km
Szolgálati csúcsmagasság	16.459 m

GOTHA DSF 230 ^[54]



A második világháborúban a légi szállító kapacitás fontos technikai pillére volt a vitorlázó repülőgép. A kisebb rohamdeszant-vitorlázókat a rajszintű előerő közvetlen célba juttatására használták, és támogató fegyverzettel szerelték fel. A nagyobb szállító-vitorlázógépeket inkább teherszállításra, haditechnikai eszközök deszantolására használták. A német légideszant csapatok megszervezésekor már sokkal markánsabb harcászati szerepet szántak a kisméretű rohamdeszant-vitorlázóknak, és ennek függvényében számos speciális megoldást alkalmaztak. A Gotha DFS 230 könnyű deszant-vitorlázógép 10 katona vagy 1 tonna hasznos teher szállítására volt alkalmas. A hagyományos építésű, válszárnyas vitorlázógépet egy MG-15 géppuskával szerelték fel, amely nem annyira a levegőben, mint inkább a lerohanni kívánt objektum támadása folyamán nyújtott hasznos tüztámogatást. Számos esetben alkalmazták légvédelmi ütegállások lerohanására, többségében sikerrel. Ebből a típusból 2200 darabot gyártottak a háború folyamán. Ennek a kisméretű gépnek a fő előnye az volt, hogy meredek ereszkedést követően fékernyőjét a besiklás utolsó fázisában, rakétáit a földet érést követően működtetve igen kis helyre is képes volt leszállni, közel a célobjektumhoz, így kiválóan alkalmas volt meglepetésszerű légideszant rohamok végrehajtására.

Egy megőrzött képeslap Szlavonits Józseftől



REPÜLŐ
HŐSI HALÁLT HALT
1941. IV. 12-ÉN
KELEMEN KÁROLY SZDS.
BENE KÁROLY FHD.
PETRI KÁROLY ŐRM.
DÖBÖR JÁNOS SZKV.
1942. V. 2-ÁN
DUDICH JENŐ ZLS.

Szlavonits József személyes fényképei között gondosan megőrizte az elsőként hősi halált halt pápai repülők emléke felavatásakor készített képeslapot. A képeslap hátulján a felirat: *Pápa, 1943.*

Az 1941. április 6-án meginduló német–jugoszláv háborúba Magyarország is beavatkozott – Jugoszlávia április 10-i széthullása és a trianoni békediktátum során Jugoszláviához csatolt magyar lakosság védelmére hivatkozva. A magyar támadás másnapján – április 12-én délután – történt a legismertebb repülőkatasztrófa a veszprém-jutasi repülőtéren. A katasztrófát szenvedő szállítórepülő- és ejtőernyős alakulatokat valójában a pápai repülőterről vezényelték ide. Az áprilisi nagy esőzések miatt a négy hárommotoros Savoya Marchetti SM–75 típusú szállítórepülőgép átrepült a veszprém-jutasi repülőterre. A M. kir. 1. honvéd ejtőernyőszázlólajból alakított harccsoport – a zászlóalj parancsnokával (vitéz Bertalan Árpád őrnaggyal) – gépkocsiszállítással érkezett Pápáról. A tervek szerint a jugoszláv védelmi vonalak mögé bevetésre kerülő ejtőernyős-harccsoport berakodott a szállítógépekbe, s 17 óra után az E–101 jelű gép megkezdte a felszállást. Máig tisztázatlan körülmények miatt a vezérgép kb. 60 méteres magasságból jobbszárny- végre fordulva visszazuhan. A gépen lévő harminc emberből négy tiszt és tizenkilenc katona szörnyethalt. ^[52]

(A hősi halottak emlékére létesített turulos emlékmű talapzata ma is látható a volt Veszprém-jutasi repülőtér délkeleti végén.)

Hazatelepülése után az első között felkereste egykori pápai szolgálati helyét, de az emlékművet már hiába kereste. Az ottaniak szerint az emlékművet megsemmisítették, kőanyagát az ottani út építésekor felhasználták