

B. Stenge Csaba:

In memoriam Csóka István

Csóka István 1922. szeptember 5-én született Tatabányán Csóka Ferenc vágár és Kormos Hermina második gyermekeként (egyetlen lánytestvére volt).¹

A villanszerelőnek tanuló, a repülés iránt erősen érdeklődő fiatal alapító tagja volt a helyi levante egyesület keretein belül egy agilis levanteoktató, Szűcs Lajos tartalékos repülő főhadnagy vezetésével 1939 őszén létrejövő tatabányai repülőszakasznak. A kezdetben mintegy 15 főből álló csoport a téli szünetben repülőelmélettel, modellezéssel és alaki kiképzéssel foglalkozott. 1940 tavaszán, egy sikeres elméleti vizsga, majd repülőorvosi vizsgálat után a Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztály (MOVERO) Esztergomi Sportrepülő Egyesületének keretein belül megkezdtek vitorlázórepülő kiképzésüket az Esztergom melletti Strázsa-hegyen. Az oda-vissza utazást Szűcs Lajos egy a MÁV Rt.-től kért teherautóval, vagy kedvezményes vasúti jegyek beszerzésével tette lehetővé.²

Csóka István az első csúszásokat 1940. áprilisában hajtotta végre, „A” vizsgáját 1940. november 10-én repülte meg a Strázsan a HA-1008 lajstromjelű Tücsökkel.³

1941 tavaszán a Magyar Szárnyakban megjelent felhívás nyomán a csoport tagjainak többsége jelentkezett a HMNRA motoros alapkiképzésére. Az ehhez szükséges rendkívül szigorú egészségügyi vizsgálaton közülük négyen feleltek meg és ebből ketten kezdhették meg pilótakiképzésüket 1941-ben: ők Hellebrand László és Nagy József voltak, előbbi éjjeli, utóbbi nappali vadász lett a háborúban.⁴ Két további, az egészségügyi vizsgálaton szintén megfelelt jelentkező, Csóka István és Preizler Antal létszámfelettiként visszakapták papírjaikat. Csóka István a következő egy évet a tatabányai cementgyárban töltötte villanszerelőként, majd – Preizler Antallal együtt – 1942-ben a HMNRA győri kereténél nyerte el motoros I. fokú (alap) kiképzését 1942. július 2. és 1942. szeptember 30. között.



Az első tatabányai repülők tablója 1939-ben, bal szélén felül Csóka István. (A szerző gyűjteményéből.)



Csóka István (elől) és az 1943-ban egy Bückerrel lezuhanó, fél lábát elvesztő Preizler Antal tatabányai növendékek a HMNRA győri keretének egy Bü 131-esében, 1942 júliusában. (A szerző gyűjteményéből.)

A győri keret az MWG repülő javítóműhelyével közös repteret használt, melynek ekkor intenzív bővítése folyt a Messerschmitt Bf 109 típus berepüléséhez, ezért a HMNRA keret Győrtől északra, Kisbajcs és Vének határában egy Duna melletti rétre helyezték ki. Csóka István első motoros egyedül repülésére 1942. augusztus 24-én került sor. Az I. fokú kiképzés sikeres elvégzése után 1942. október végén Szombathelyre, a Regvihez vonult be, ahol a Gyenes László százados vezette II/3. század állományába került.⁵

¹ Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára XXXIII/1. Tatabánya község 1922-es állami születési anyakönyvi másodpéldánya, 239. fsz. bejegyzés. A külön nem jelölt életrajzi és egyéb, személyével kapcsolatos adatok Csóka István szíves közléseiből, illetve kéziratoss visszaemlékezéseiből származnak.

² A szakaszról lásd bővebben Becze Csaba: A tatabányai repülés kezdetei. In: Itthon 2010. június 11. 4. o.

³ Csóka István Repülési Naplója motornélküli sportrepülők számára (teljes másolata a szerző birtokában).

⁴ Nagy Józsefről lásd részleteiben B. Stenge Csaba: „Juju” - egy tatabányai vadászpilóta a második háborúban. In: Férfiportrék a XX. századból. Tatabánya, Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára, 2011. 83-106. o.

⁵ Csóka István kéziratoss visszaemlékezése (másolata a szerző birtokában), illetve szíves közlései alapján.



Az 1942-es légénységi évfolyam egy csoportja Szombathelyen, 1943 nyarán. Elöl kölcsönkapott tányérsapkában Csóka István. (A Csóka család gyűjteményéből.)

A „Ficfic” becenevű növendék Regvinél zajló II. és III. fokú kiképzésére nem térnek ki részleteiben részben azért, mert ezt ő maga is megírta, részben pedig azért, mert ez gyakorlatilag megegyezett az előző évfolyam kiképzésével.⁶

Bár Csóka István is vadász szeretett volna lenni, mint a növendékek túlnyomó többsége, őt az egyik oktató, Balázs Ferenc törzsőrmester bombázó harc kiképzésre javasolta, ráadásul a bombázó harc kiképzésre kijelöltek még egy darabig ott tartották Szombathelyen az 1943 októberében bevonuló törzsalosztály újoncainak kiképzésére. Csóka István elkeseredését tetézte, hogy Szombathelyen maradásukkal a korábban megtapasztalt kitolások sem maradtak abba. A Balázs Ferenc törzsőrmestertől ekkor elszenvedett méltánytalanságokra ő maga így emlékezett:

„Egyik délelőtt gyakorlórepüléseket végeztünk, délután Balázs törzsőrmester valamiért sorakozót rendelt el és beöltöztetett bennünket a téli hajózó bőrruhába, majd hordágyakat cipelve körbefuttatott bennünket a reptéren. Aki elesett, az a hordágyra feküdt és mi vittük, míg Balázs törzsőrmester kerékpáron kísért bennünket. Mivel szakállmérgezése volt és őt osztották be reptéri ügyeletre, így vezette le dühét és unalmát. Dőlt rólunk a verejték, mire az épület elé értünk. Mikor Gyenes százados tudomására jutott az eset, megtiltotta Balásznak, hogy ezt még egyszer megcsinálja velünk.

Egyik vasárnap délután Balázs törzsőrmester tűzriadót rendelt el, mi pedig nem hordtuk le az ágyakat az emeletről, hanem kidobáltuk őket az ablakon úgy összerakva szalmazsákostól. Mikor Balázs lefújta a tűzriadót és visszahordtuk az ágyakat, azok csámpások voltak. Reggel Gyenes százados benézett a szobába és látta, hogy a fejrészek hullámosak. Balázs törzsőrmester megint szorult. Természetesen ő sem maradt adósunk, mert egyszer meszeltük a padlót, utána meg olajoztuk, persze fogkefével...”⁷

Végül a bombázó harc kiképzésre kijelöltek csak 1944. január elején vonultak be Szombathelyről Veszprémbe a bombázó harc kiképző iskolaosztályhoz, majd innen márciusban a csoport egy részét átirányították Börgöndre, vadászpilóta harc kiképzésre (ide került Csóka István is). A német megszállás után a börgöndi átképző csoport áttelepült Pápára. Itt érte a tizedesi előléptetése 1944. május 1-én. Pápán a folyamatos amerikai berepülések már igen erősen zavarták a kiképzést, ezért a repülőfeladatokat igyekeztek kora reggel végrehajtani. Júliusban egy ízben Csóka

⁶ Csóka István évfolyamával, kiképzésükkel kapcsolatban megjelent írásait lásd Csóka István: Az 1942-es évfolyam rövid története. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1991. 153-156. o., Csóka István: Az 1942-es évfolyam története. (folytatás) In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1992. 213-216. o. Az 1941-es légénységi évfolyam Regvinél zajló kiképzéséről lásd Becze Csaba: Az arany sas nyomában. Szilaj Varga Gyula és a magyar gyorsbombázók a II. világháborúban. Püldo, Nagykovácsi, 2008. 13-19. o.

⁷ Csóka István kéziratos visszaemlékezése (másolata a szerző birtokában).

Istvánt Pápáról elküldték egy CR.42-essel Tatabányára az ott állásban lévő légvédelmi tüzéreknek célt repülni (azért őt választották, mert tudták, hogy tatabányai lakos és jól ismeri a környéket, így az ott települt légvédelmi tüzér ütegek helyét is). Az amerikai berepülés azonban ekkor is megzavarta a feladat végrehajtását, mert Tatabánya felett repülve nagy magasságban megjelentek az amerikai kötelékek kondenzcsíkjai és a légvédelmi tüzérek többé már nem őt követték. Visszaúton Pápa közvetlen közelében kénytelen volt kényszerleszállást végrehajtani a megjelenő Mustangok miatt, melyek végiglőtték a már a földön álló gépét, melyből időben ki tudott ugrani (a gép több találatot kapott, de nem gyulladt ki).

Pápáról július végén Kenyeribe települtek át, ekkor már az üzemanyaghiány is komoly akadályozó tényező volt a kiképzésben. Csoportja a harckiképzést október végén fejezte be, akkor kapták meg az arany sást, illetve többségük a szakaszvezetői előléptetését is. Év végéig Kenyeriben állomásoztak, utána szétszórták a pilótákat harci alakulatokhoz. Talán még két további repülőeseményt érdemes 1944 őszéről-teléről megemlíteni Csóka István repülő pályafutásából: 1944 szeptemberében, harckiképzése során Kenyeri felett egy ízben Héjával végzett műrepülés közben egy amerikai fordulóból túl hamar akarta kivenni a gépét és hátdugóhúzóba esett, szerencsére a kellő magasságnak köszönhetően ki tudta venni belőle a gépet. 1944. december 10. körül pedig a vadászkiskola egy Bü 131-es futárgépével átvágódott Nagycenk mellett a nagy hóban, szerencsére ezt is megúsza sérülés nélkül.⁸

Csóka Istvánt 1945 januárjában Pápára vezényelték Herder László százados csoportjához, melyet aztán a felálló csatarepülő ezrednek rendelték alá, de a rossz idő, valamint a repülőgép- és üzemanyaghiány miatt már érdemi átképzést nem kaptak, így természetes bevetésre sem kerültek (Az 1942-es alapkiképzésű legénységi évfolyamból harci bevetésre csak a 101. Puma vadászrepülő ezredhez bevonult pilóták kerültek, illetve a futáralakulatoknál szolgálók hajtottak még végre arcvonalbeli bevetéseket). Március elején a németek a csoportot a felső-ausztriai Hörsching reptérre tervezték irányítani, mint kiképzendő harcoló alakulatot, bár oda már nem jutottak el. Az 1945. március 16-án meginduló szovjet bécsi támadó hadművelet következtében néhány járművel, hörschingi menetparancsukkal visszavonultak Sopronon, majd Bécsújhelyen át Raffeldingbe, majd tovább Asachba, itt érte őket a háború vége és az amerikai hadifogság. Csóka István a hadifogságból az angol zónán át 1945 augusztusában tért haza.

Csóka István a hadifogságból Tatabányára hazatérve eredeti szakmájában, villanszerelőként kezdett el dolgozni. Gyakorlatilag végig - egy darabig még a nyugdíjba menetele után is, hatvanhat éves koráig - a tatabányai erőmű villamos műhelyében dolgozott.

A háború után, 1946. április 15-én a megalakuló tatabányai Madisz „Jószerecsét” Sportrepülő Egyesületbe gyakorlatilag alapítóként lépett be, annak megszervezésében tevékenyen részt vett. Az egyesület keretein belül 1947 júliusában Tücsök és Vöcsök típusú vitorlázógépekkel végrehajtott néhány felszállást a Tatabánya közelében lévő koldusszállási erdőszház melletti Sárga-dombról is.⁹

Csóka István az egyesületben egy ideig az ellenőrzőbizottság vezetője is volt, de később munkahelyi elfoglaltsága miatt elszakadt a repüléstől. Egyesületük 1948 februárjában beolvadt az OMRE-be. (Az 1968-ban megszűnő repülőklub 1986-ban OLDTIMER Repülő Szakosztály néven alakult újjá, melyben Csóka István tiszteletbeli, pártoló tag lett.)

Csóka István a rendszerváltáskor megalakuló Magyar Veterán Repülők Egyesületének - majd Szövetségének - kezdetektől aktív, vezetőségi tagja volt. Fáradhatatlanul tevékenykedett és szervezte az Észak-Dunántúlon lévő területi veterán szervezetekkel a kapcsolattartást, részt vett azok munkájában. Jelentős szerepe volt a Regvi 1942-43-as legénységi évfolyamainak repülő- és hősi halált halt tagjai emlékére 1991. június 22-én a szombathelyi „A” reptéren felavatott emlékmű létrejöttében is.

Csóka István nagyon lelkesen kutatta saját évfolyamának történetét is, mellyel kapcsolatban több publikációja is megjelent, de részt vett a tatabányai sportrepülés történetének összeállításában is.¹⁰

Csóka István az egykori tatabányai II. világháborús repülők közül utolsóként, 2013. március 8-án hunyt el Tatabányán. Temetésére 2013. március 23-án, a tatabányai újtelepi temetőben került sor.

Ami a személyes szálát illeti, Pista bácsit jómagam a kilencvenes évek második felében kerestem fel először, bár a végtelenül segítőkész veteránnal a Pécs és Tatabánya közötti nagy távolság miatt hosszabb ideig jobbra csak levélben és telefonon tartottuk a kapcsolatot. Az utóbbi öt évben, miután 2009 januárja óta jómagam is Tatabányán tartózkodom a munkám miatt, nagyon sokat látogattam Pista bácsit, aki lelkes és szorgalmas gyűjtőmunkája nyomán nemcsak az első tatabányai repülőkkal, de Tatabánya város történetével kapcsolatban is nagyon sok hasznos és értékes anyagot őrzött meg.

Nyugodjék békében!

⁸ Uo. Mivel Csóka István katonai Repülő Leírása nem maradt meg, ezért a fentebb említett események dátumát sem lehet pontosan megadni.

⁹ Csóka István Repülési Naplója motornélküli sportrepülők számára (másolata a szerző birtokában).

¹⁰ Előbbiről lásd 6. sz. jegyzet, utóbbiról lásd Zsedényi Sándor: Tatabányai Sportrepülő Egyesület OLDTIMER AERO CLUB története 1946-2006. Tatabánya, OLDTIMER Aero Club, 2006. 219 o.