

Tóth Ferenc¹

A Magyar Királyi Honvéd Légierő Bf 109-es vadászpilótaéjének nyomában

I. rész

HÁBORÚS KÖRÜLMÉNYEK ÁRNYÉKÁBAN – NAGYKOVÁCSI PLÉBÁNOSÁNAK FELJEGYZÉSEI

A Budához kapcsolódó máig is egyetlen zsákfalú természeti elzártsága nem akadályozta meg a hírek szárnyalását. Gresz Ferenc, Nagykovácsi plébánosa 1938. október 24-én bejegyzte a Historia Domusba:² „Magyarországnak a Felvidék egy részét – legnagyobb részt magyar lakta peremterületeit –, Komárom, Kassa, Losonc, Léva, Ungvár, és Munkács városokkal 11 924 km területet 1 404 401 lakossal visszaadták”, majd 1941. augusztus 31-én: „A német-orsz háborúhoz Magyarország is csatlakozott. A faluban szigorú légoltalmi készültséget rendeltek el.” A helyi légóparancsnok a szirénák beszerzéséig megtiltotta a harangozást.

Nyolc nappal Budapest bekerítése előtt a magyar sajtó még mindig a tervezett védelmi harcok magyarozatával és egyéni hősök bemutatásával igyekezett a lakosság harci szellemét magas szinten tartani. A német sajtó katonai munkatársa írja: „Budapest előtt a magyar–német elhárításon meghiúsultak a bolsevisták támadásai, Székesfehérvártól délre a német csapatok mindenütt ellentámadásba mentek át”. A Wilhelmstrasse katonai szóvivője kijelentette: „Visszaverték a bolsevista támadásokat”. A 46. számú magyar hadijelentés szerint a „Gödöllő térségében előretört ellenséget megállítottuk”, és azt is megírták 1944. december 16-án, hogy az „Augusztus 7-én légi harcban elhunyt vitéz nemes Molnár László lett a magyar tiszti arany vitézségi érem hatodik kitüntetettje”³.

December közepén beköszöntött a tél. A bátrabb lakosok is csak a faluval határos erdők szegélyére jártak ki tüzelőért. A mindennapi robbanások dőreje megszokottá vált. Senki nem vette észre, hogy egy magyar vadászpilótaéj a községtől nyugatra a sziklás hegy gerincének csapódott.⁴ Azonban, az is feltételezhető, hogy az egyház szolgálja a megnövekedett feladatai miatt nem tartotta számottevőnek az eseményt feljegyezni, hiszen a gép a Kis-Hárs-

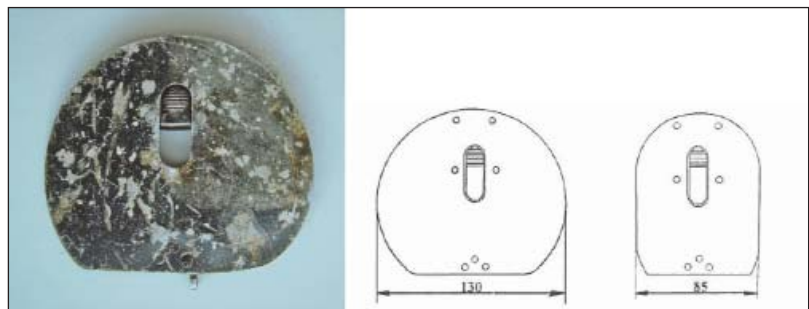
Hegy Nagykovácsi felé eső oldalára zuhant és felrobbant, és egyébként jóval nagyobb méretű amerikai bombázó lezuhanását sem jegyezte be a falu történelemkönyvébe.

A KUTATÁS KEZDETE

2002 nyarán érdekes levelet kaptak a (Roncskutatás honlapján keresztül) Magyar Veterán Repülők Szövetségének roncskutatói. Tomor János természetjáró, gombaszedő figyelmét egy erdei útján felkeltette, hogy a terméseken kívül lemezdarabokat is rejtenek a lehullott falevelek. Bízva abban, hogy Halász Andor műkedvelő történelemkutató többet tud a rejtélyes lemezekről, megosztotta vele a felfedezését. A kutató felismerve a lelet fontosságát, értesítette a repüléstörténet-kutatókat, hiszen elsőre még azt sem lehetett bizonyosan állítani, hogy ezek a lemezek repülőgéphez tartoznak-e.⁵ Az első terepszemle után még nem lehetett tudni, hogy egy hosszú éveken keresztül tartó kutatás veszi kezdetét. Az előkerült feliratos alkatrészekről kiderült, hogy a roncsok német tervezésű repülőgéphez tartozhatnak. A szétrobbant lőszer darabjai alapján pedig vadászpilótaéj maradványait rejtheti a föld. A helyszínen maradt számos acéllemezdarab kissé elbizonytalanította a kutatókat.⁶

A felszínen lévő és a talajból kiálló roncsdarabokból alig maradt 30 kg. Ebből is csak 5-6 darab volt az, amely köze-

1. ábra. Szerelőnyílások

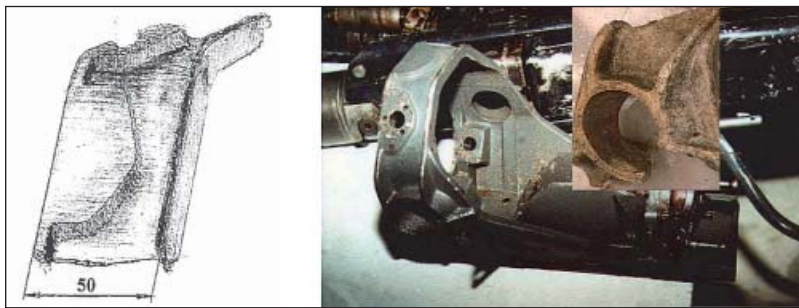


ÖSSZEFOGLALÁS: A Magyar Királyi Honvéd Légierő hazánk légtérének védelmében hősi halált halt magyar pilótáinak, Varga László szakaszvezetőnek és Horváth György hadnagynak, illetve Bf 109-es vadászpilótaéj maradványait tudományos alaposággal kutatta fel a Honvédelmi Minisztérium Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztálya, illetve a Magyar Veterán Repülők Szövetsége. A két szervezet munkájának eredményeképpen immár méltó körülmények között nyugodhat a két pilóta, egyúttal sikerült tisztázni a magyar repüléstörténet néhány fehér foltját is.

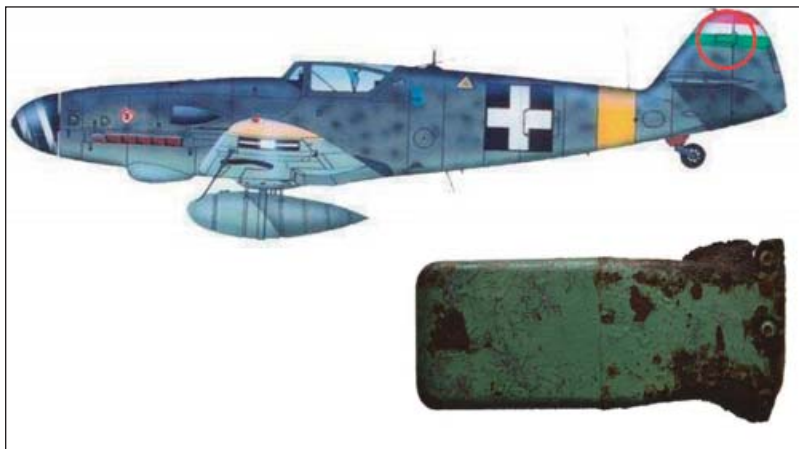
KULCSSZAVAK: Magyar Királyi Honvéd Légierő, Bf 109 G vadászpilótaéj, hadisírgondozás, roncskutatás

ABSTRACT: The MoD Department of Military Tradition Association and Wargrave Maintenance and The Association of Hungarian Veteran Pilots searched with scientific thoroughness the remains of corporal László Varga and lieutenant György Horváth and their Bf 109 fighter who were killed in action during protected the Hungarian airspace. As the result of the cooperation of these organizations the two pilots now can rest in worthy conditions and some white spots from the Hungarian flight history also has been revealed.

KEY WORDS: Hungarian Royal Air Force, Bf 109 G fighter plane, wargrave maintenance, wreck search



2. ábra. Több helyszínen is megtalált alkatrész a Bf 109-es típusú repülőgépekből



3. ábra. Bf 109 G vadászipülőgép oldalkormány ellensúlya (lengéscsillapítója)



4. ábra. Messerschmitt Bf 109-es típusú vadászipülőgép magyar repülőtiszttel (Fortepan 47225)



5. ábra. A Magyar Királyi Légierő jelzése gombon

lebb vitt a típus meghatározásához. A következő év elején tartott roncskutatók előadásán a roncsdarabok bemutatásra kerültek, külön kiemelve és a rajzokkal összepárosítva, a típus azonosítását lehetővé tevő kapaszkodónylás és a felírt alkatrészeket.

Valószínűleg a szerencsén kívül az ismétlődések is elősegítették a roncs meghatározását. Immáron Balatonkerek mellett, Hortnál, és most Telkinél is egyazon alkatrész került elő.

A nagyobb nyilvánosság már tovább göngyöltette a történetet. Légrádi Lajos a páncélüveg előtt található kettős kapaszkodónylás és oldalkormány-ellensúly összeegyeztetésével a típust Bf 109 G sorozat utolsó, vagy ahhoz közeli típusként határozta meg.

A további kutatások alatt a repülőgép ütötte kráterből előkerült a repülőgép antennatartója, majd később a csúcsa, továbbá az „Erla” típusú pilótakabin néhány része is. A becsapódás helyétől jobbra előkerült feltöltő járókerék már valószínűvé tette, hogy a repülőgép háthelyzetben ért földet, amelynek következtében a pilóta a repülőgép esetleg nem tudta elhagyni.

A többször megismételt kutatás segítése érdekében ez esetben is a honvédség tűzszerész szolgálata végezte el a robbanóanyag mentesítést. A személyzet nemzetiségére vonatkozó feltételezés eldöntésére a kutatás egyszerű szítással folytatódott. A roncs feltárása a háborús áldozatok védelmében hozott törvény értelmében a Hadisírgondozó Iroda bevonásával folytatódott. A csapadékos időszak kezdetén előkerültek ruhafoszlányok és gombok, amelyen felismerhetővé vált a Magyar Királyi Légierő jelzése.

A feltárt leletek meggyőzték a kutatókat, hogy még több energiát érdemes fektetni a roncs környékének átvizsgálására. A kezdetekhez képest az elmúlt évek során a roncs-

kutatók kutatási módszere is sokat fejlődött. Sor került a tudományos módszerek bevezetésére. Bár a kutatók az újszerű eredményeknek eddig nem tulajdonítottak nagy jelentőséget, de a Telki hegyen lezuhant repülőgép esetében megerősítésre került, hogy az új, körülmintőbb eljárásoknak van jövője.

A kutatás kezdeti időszakában, kb. húsz évvel ezelőtt az erdő tértképen egy másik leesett repülőgép lezuhadási helyét jelölték be. A rajz egy 1952. július 9-én lezuhant II-10-es repülőgép helyszínét mutatta.

A HULLADÉKGYŰJTÉS NEM ISMERTE A KEGYELETET

A fémvadászok – főleg ha a repülőgépek könnyen hozzáférhető, és őrizetlenül maradt helyen maradtak – minden apró darabját összeszedték. Ez még jobban érvényesült azokon a környékeken, ahol a kitelepített őslakosság háza-it új telepések foglalták el, mert hiába volt lakhatásuk, nem volt munkaeszközük az ipari tevékenység folytatásához. Nem gondozták a korábban gondosan művelt földeket és ezekhez a ténykedésekhez a szaktudás, a gyakorlat is hiányzott. Jóformán nem maradt más, csak pl. az azonnal pénzzé tehető roncsok begyűjtése, és azokból a roncsokból sem maradt napjainkra semmi, amelyeket félretettek volna saját hasznosításra. A hulladékgyűjtés rohama után legfeljebb nyomok maradhettek a helyszíneken. Nem számított semmiféle kegyeleti szempont, sem kulturális érték. A nyomokból, amelyekből alig maradt valami, további bizonyítékokat szinte lehetetlen előállítani.

A 2002 nyarán talált repülőroncs elhelyezkedése két területre oszlott. Egyik a becsapódás ütötte kráter, a másik a robbanás okozta szóródási övezet. A kráterből előkerült



6. ábra. A Magyar Királyi Honvéd Légierő Messerschmit Bf 109-es vadászpilóta (101. honi vadászosztály, V 758 oldalszám)



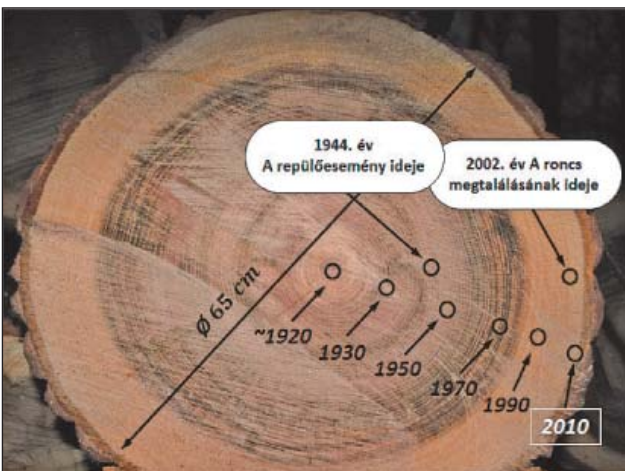
9. ábra. Magyar Me 109 G vadászpilóta és személyzete, 1944 őszén



7. ábra. Rongcsolt alkatrészek a repülőgépből

csekély mértékű emberi maradvány (csontszilánk) égett állapota nem tette lehetővé a DNS vizsgálatot, amelyet amúgy sem lett volna mivel összehasonlítani. Persze ez, mint később kiderült, kihatással volt a kutatókra. A kutatás akaratlanul leszűkül a kráter és annak közvetlen környezetére. A gödörből előkerültek a bekötő heveder csatjai,

8. ábra. Időskála a lezuhanás helyszínén nőtt tölgyfa metszetén



újabb kabin- és páncélüveg-tartó keretek, és fura fintora a sorsnak, a csűrőkormány egyes darabjai is.

A jelentéktelen apróbb maradványok valószínűsítik, hogy a nagy roncsgyűjtő időszak után fellelt apró darabok már nem kellettek a megtalálóknak és azokat bedobták a gödörbe. Jártak arra többen is. Ahogy a becsapódás felőli oldalon az erdőt épp a roncs felfedezése előtti évben (2000-ben) kiirtották, úgy a maradványok helyszínén is a háború után (kb. 1950 és '60 között) új erdőtelepítés történt.⁷

A rendkívül kemény, görgeteg dolomitsziklával borított talajba a repülőgép nem tudott egy méternél mélyebb gödört ütni. Erre a szintre (a talaj üregeibe) már csak a becsapódáskor kigyulladt repülőgép megolvadt alumínium cseppjei szivárogtak be.

Az akkor rendelkezésre álló összerendezhető adatok alapján egyértelmű, megcáfolhatatlan történetet nem lehetett rekonstruálni. Így az esemény pontos ideje sem volt meghatározható, pusztán az volt valószínűsíthető, hogy a repülőgép 1944 december eleje és március vége között zuhanhatott le.

A kétségbe vonható részeredmények nyilvánosságra hozatala magyarázkodásra adhatott volna okot. Ezért az esetleges hozzátartozók nyugalma való tekintettel a kutatás akkori állásának közzététele elmaradt.

AZ EMBERI MARADVÁNYOK VÉGSŐ ELHELYEZÉSE

A katonai tiszteletadással rendezett, ismeretlen „Puma” pilóta temetését a légierő és a HM hadisírgondozó irodája a legnagyobb szakértelemmel szervezte meg. Jelenlétükkel megtisztelték az eseményt a környező falvak önkormányzatai, társadalmi és katonai hagyományőrző szervezetei. A díszsortűz eldőrdülése után a légierő Albatrosz repülőgépei jelentek meg, hogy tisztelegjenek az elhunyt pilóta előtt. A háborús években – az idős pilóták mesélték – volt egy tábla a laktanyák ebédlőjében, melyen a repülőszemélyzet neveit írták fel. E táblán mindig a rangidős pilóta, az elhunyt vagy eltűnt pilóták neve mellé egy keresztet rajzolt.

E hagyomány folytatásaként a repüléstörténet-kutatók az általuk azonosított repülőszemélyek neveit – ha nem ismert, akkor ismeretlen repülőszemélyzet felirattal – felírták és a keresztet rajzolását folytatták. A temetés végén ekkor az ismeretlen magyar „Puma” pilóta megnevezésű sor mellé, egykori társa, Michna György hadnagy rajzolta fel a keresztet.





10. ábra. Michna György Magyar Királyi vadászpilóta hadnagy felrajzolja a keresztet az „Ismeretlen pilóta” felirat mellé

Mindössze egyetlenegy kérdésre nem volt válasz. Ki repült ezzel a repülőgéppel?

A TÖRTÉNET ÚJRA ELŐTÉRBE KERÜL

A kutatók az utóbbi évtizedekben sorra derítették fel az eltűnt repülő személyek utolsó útjának történeteit.⁸ Az ilyen típusú magyar személyzettel repült, eltűntként nyilvántartott repülőgépek azonosítása még tovább szűkítette a lehetséges eseményeket.

A temetés után mintegy nyolc évvel, az internet által biztosított levelezés útján a határon túli kutatók is bekapcsolódtak a világháború eseményeinek tanulmányozásába.

A szlovákiai Búcs község mellett, egykor egy szántáskor kiemelt repülőmotor megtalálásának helyszínén, a szlovák kutatók Bf 109 típusú repülőgép maradványokat találtak. A feltáráskor az emberi maradványokat és Magyar Királyi Honvéd Légierő hadnagyai váll-lapjait azonosították.

A HM HIM Központi Irattárban Horváth György katonáján az eltűnésről csak egy rövid bejegyzés olvasható: „Elt. 1945. II. 19. Esztergom.” (Eltűnt. 1945. február 19. jelentve a 37/101/45 ezredparancsban.) Az igazságügyi orvosszakértő jelentése szerint az előkerült földi maradványok nagy valószínűséggel egy 20-25 éves, felnőtt korú férftól származnak. Az ismert nyilvántartásokban található személyi és veszteségi katonák alapján magyar hadnagy rendfokozattal, Esztergom környékén egyedül Horváth György hadnagy tűnt el 1945. február 19-én. A helyszín Esztergomtól észak-nyugatra 20 kilométerre fekszik. (Az egyik jelentésben „101/7 század. Horváth György hadnagy – eltűnt 1945. február 19-én Esztergom 15 km É. – 500 méteren, függőlegesen zuhanva!”)

Horváth hadnagy földi maradványainak előkerülését erősíti, hogy egy másik lehetséges hadnagy rendfokozatú pilóta, Jencs Zoltán hadnagy 1944. december 10-én tűnt el Székesfehérvár légterében.

Horváth hadnagy megtalálási helyéhez legközelebb Fedor Alekszejevics Sznyegirev főhadnagy jelentett légi győzelmet,



11. ábra. Búcs községnél előkerült hadnagy váll-lapok

aki egy Bf 109-es lelövését igényelte Karvától északra. A fellelt helyszín pedig 4 kilométerre fekszik északra, amely olyan elhíhető egyezést mutat, hogy a kutatók meggyőződéssel állítják, hogy magyar repülőgépet Sznyegirev főhadnagy lőtte le. Korábban egy MVRE kutatócsoport is járt Esztergom környékén. A repüléstörténet kutatóknak hitelesen meséltek egy Esztergomtól délre a vasút mellett lezuhanó vadászipülőgépről, amelyből ejtőernyőnyitás nélkül kiugrott a pilóta. A helyszínre sietők a személyt német pilótaként azonosították. Egy másik Messerschmitt motor a Kamarás-Duna parton volt, egy orosz soros motoros vadászipülőgép pedig épp a vasúti deltába szállt hasra.

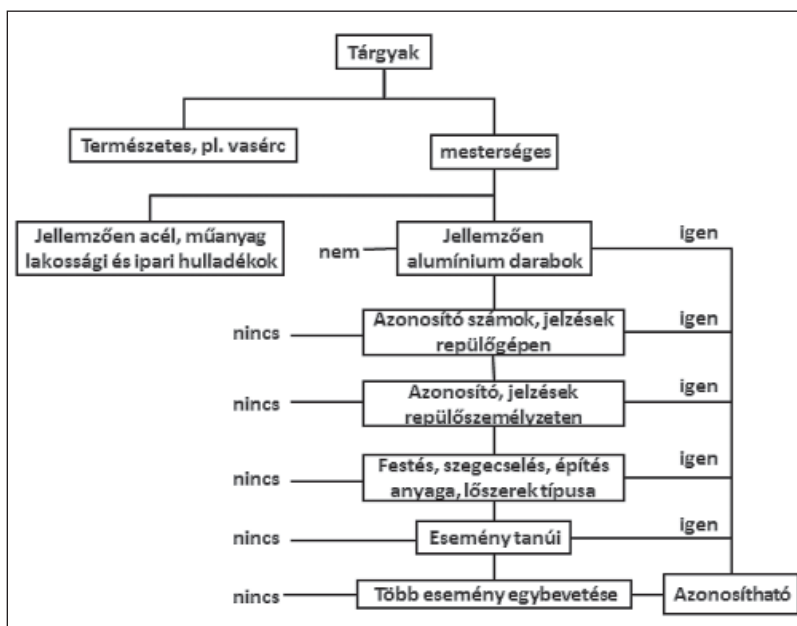
Az adatok szerint Budapest észak, észak-nyugati térségében a magyar Bf 109-es repülőgépek közül két repülőgépnek nyoma veszett. Az egyiket egy hadnagy vezette, a másikat pedig egy szakaszvezető. Búcs községnél a hadnagy váll-lapok kerültek elő.

Ezek szerint kizárásos alapon a másik repülőgép Varga László⁹ szakaszvezető repülőgépe lehetett.

ÚJBÓLI ADATEGYEZTETÉSEK KUTATÁSOK

A kutatók már több feltételezésnek a végére jártak. Azonban megeshet, mégiscsak van olyan pótlólagos történet, visszaemlékezés, amely megerősíti Varga László repülőgépének a történetét. Punka György a repülés történetek kutatójának doyenje ismerte Varga László húgát, Erzsénit, aki sok történetet tudott, és mint elmesélte, hosszú

12. ábra. Az azonosítás egyik lehetséges folyamatábrája

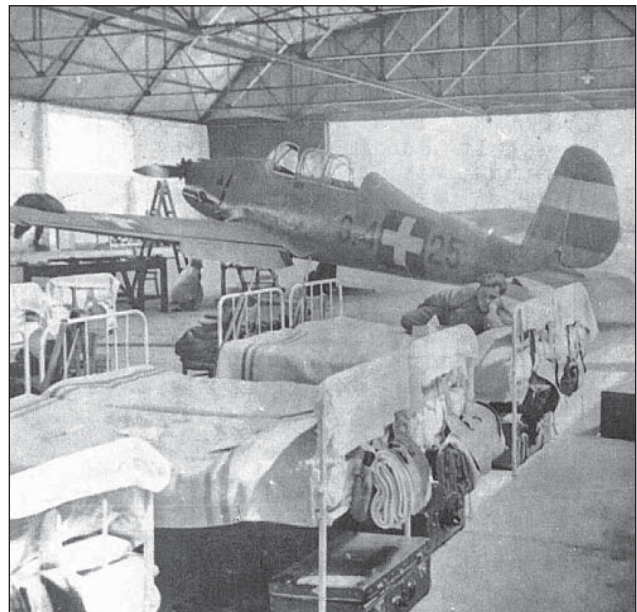




13. ábra. A bal szélén Kis Ernő szakaszvezető

évtizedek óta több kísérletet tett hirdetések feladásával, levél megkeresésekkel bátyjának felkutatása érdekében, mindhiába. Erzsi néni az eltűnés pontos időpontjára nem tudott egyértelműen feleletet adni, de mint említette, december 6-án, Mikulás napján még Laci meglátogatta őket. Ekkor látták utoljára. Azután még decemberben az egyik pilótatársa, Kis Ernő¹⁰ meglátogatta a családot és Erzsi néni látta a kezében Laci bátyja táskáját.

A szorongató váratlan gyerekkérdésre, amely szerint „miért van nála a Laci bátyja táskája?”, nem talált hamarjában választ. Az örökké vidám pilóta előrukkolt egy félszeg, de elfogadható válasszal. „Laci kölcsönadta neki”. A többé-kevésbé említett időpont azonban, adott már egy támpontot. Kovács József őrnagy a légi győzelmi jelentésében megírta „Varga László szkv. 102/1 vadászszázad, repülőgép vezető, 157 bevetés, 3 légi győzelem. Eltűnt 1944. 12. hó 11-én.” A háborút túlélő pilóták elfogadott ismeretei szerint valahol Tata és Vác körüli terület lehetett, ahol utoljára látták. Szilaj Varga Gyula¹¹ vadászrepülőgép-vezető



14. ábra. Varga László büntetését tölti Váton a hangárban

Vát repülőterén és talán később Székesfehérvár–Sóstón együtt tanulta a repülést Varga Lászlóval.

Ő már 20 éve felírta a kutatóknak átadott fényképgyűjtemény egyik lapjára. „Varga László szkv. eltűnt december 10-e körül Tata–Budapest–Vác légtérben”.

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

- 1 MRE (Magyar Veterán Repülők Szövetsége) tiszteletbeli elnöke
- 2 Szomorú napok: Gresz Ferenc, Nagykovácsi egykori plébánosának „Heimatzeitung” (Hazai Újság) által közreadott naplórészletei, Tas József, Pájer Árpád feldolgozásában és kiadásában
- 3 Függetlenség (Esti újság) 1944. december 16-i száma
- 4 Tóth Ferenc: Az utolsó Puma vadászrepülőgép. Haditechnika 2004/ 6. 69–71. o.
- 5 A falutól észak-keletre 2 km-re az erdőben legalább 60 éve gyártott, hegyről legurított kiégett, kisteherautóról is többször, mint repülőgépronszról tettek bejelentést.
- 6 A roncsokat ismeretlenek még a háború után összeszedték. Valószínűleg az alumínium nagyobb értéket képviselt. Emiatt több acél maradt a helyszínen.
- 7 A kivágott fák évgyűrűi szerint a becsapódás felőli oldalon 70-75 éves tölgy és bükkfák álltak. Azaz 44-45-ben a fák 15-20 évesek lehettek. A kráter környékén pedig vastag vágásérett fák állhattak. A rendkívül köves talaj mezőgazdasági munka végzésére alkalmatlan.
- 8 A repüléstörténet-kutatók az utóbbi évtizedekben Magyarország területén 2 német, 2 amerikai, 3 magyar és 2 szovjet, az előkerülésükig eltűntként nyilvántartott repülőgéphez tartozó személyzetet azonosítottak.
- 9 Varga László pilóta szakaszvezető a Mátyásföldi 5/1 vadászszázad pótkeretének a tagja. Később Kovács József vadászosztályába kerül, Kovács József kísérőjeként.
- 10 Kis Ernő (beceneve Balbó, Sheriff), szakaszvezető, pilóta (1922–1990) az 5/2 önálló vadászszázad, majd 102/1 és 101/7 század, Kitüntetései Nagy ezüst vitézségi érem, Kis ezüst vitézségi érem, Bronzvitézségi érem, II. oszt. vaskereszt, I. oszt. tűzkereszt. 138 vagy 160 bevetés, 5 vagy 6 légi győzelem.
- 11 1941. december 6-án a Magyar Királyi Honvéd Légierőnél a szombathelyi (söptei) repülőterén a REGVI (repülőgépvezető iskola) 3-ik századában repült, közvetlenül kb. 1 hónap után a budaörsi jelképes pilótavizsga után.

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)