

B. Stenge Csaba:

In memoriam Robert John Goebel

Robert Goebel 1923. február 28-án született a Michigan tó partján, Racine-ben (Wisconsin). Mivel egy hétgyermekes, nem igazán tehető családban nőtt fel, ezért számára békeidőben az amerikai légierő tiszti karrierje szinte elérhetetlen lett volna, bár nagyon fiatalon nem is bolondult még a repülésért.¹ Miután azonban leérettségizett - és miután elvette June Meany-t, középiskolás szerelmét, aki később kilenc gyermekkel ajándékozta meg – az USA háborúba történő belépésével az amerikai Légierő is intenzív toborzókampányba kezdett és a korábbi követelményeket részben eltörölve, részben lejjebb szállítva, indított be egy nagyszabású kadét programot 1942 elején, melyre jelentkezve Robert Goebel is megfelelt. Az amerikai haderőbe 1942. április 4-én lépett be és repülőképzését a 43-E osztályban végezte, hadnagyi rendfokozatát és pilóta képesítését 1943. május 24-én kapta meg Texasban, Moore Field repülőterén. Kiképzését befejezve a P-39K vadászgépekkel felszerelt amerikai 43. vadászrepülő századhoz (Fighter Squadron) került, melyet Közép-Amerikába helyeztek, a panamai csatorna védelmére. Innen került 1944. tavaszán a 31. vadászrepülő osztályhoz (Fighter Group), annak 308. vadászrepülő századához. Áthelyezésekor 596 repült órája volt a Légierőben (ebből 232 óra 10 perc volt a kiképzése alatt repült idő, egyedül Panamában 240 órát szedett össze Aircobrán repülve).² Ekkoriban a 31. vadászrepülő osztály éppen Spitfire vadászokról P-51 Mustangra történő átfegyverzés alatt állt, hogy az amerikai 15. légi hadsereg távolsági kísérővadászaiként folytathassák a háborút. (Ezt olyan sikerrel tették, hogy a háború végére a 31. vadászrepülő osztály lett a 15. Légi hadsereg légi harcban legeredményesebb vadászrepülő osztálya.)³



Robert Goebel, a 11 légi győztes asz P-51D gépével 1944 augusztus végén (Robert Goebel)

Bob Goebel így a „legjobbkor” érkezett meg alakulatához, mellyel 1944 tavaszán és nyarán részt vett az amerikai 15. Légi hadsereg legintenzívebb légi ütközeteiben. Első harci bevetését 1944. április 16-án repülte, míg első légi győzelmét a 22. bevetésén, 1944. május 29-én aratta Ausztria felett. Ezt követően, június 15-én főhadnaggyá léptették elő.

Magyar légtérben repült két legemlékezetesebb bevetése röviddel egymást követően, 1944. június végén, illetve július elején következett be. 1944. június 27-én, 38. bevetésén Budapesttől nyugatra lelőtte a II./ZG 1 egyik Bf 110-es rombolóját. Egy másik Mustang pilótával (közeli barátja és századtársa, Walter John Goehausen, 10 igazolt légi győzelem) mindketten annyira a német gépre koncentráltak, hogy egymást észre sem véve eltérő irányokból csaptak rá a rombolóra és kis híján összeütköztek. 1944. július 2-án Bob immár a 41. bevetését repülte. Ekkorra Bobbal is kissé elszaladt a ló és túlságosan megnőtt önbizalmával úgy gondolta, hogy ő már elég tapasztalt pilóta ahhoz, hogy megtehesse azt, hogy spórol az üzemanyaggal és a kezdetektől azok kifogyásáig, vagy legalábbis légi harcba kerüléséig a ledobható póttartályokból fogyaszt, a 85 gallonos (322 liter) törzstartály üzemanyagával pedig spórol és így több időt tölthet a célpont légtérében.⁴ Budapest felett azonban egy Bf 109-es nagyon megszorongatta és a nehezebben manőverező gépével kis híján rajtavesztett a légi harcban. Ezt követően természetesen felhagyott az ilyen kísérletezéssel.⁵

Első, P-51B Mustangját július közepén cserélte le egy buborékkabinos P-51D-re (P-51D-5, serial number 44-13300) mely a bolygó hollandi ihletésére a „Flying Dutchman” nevet kapta⁶ és amellyel augusztus végéig hét további igazolt légi győzelmet aratott. Ezek közül hármat egyetlen bevetés során lőtt le Ploestitől keletre 1944. augusztus 18-án. Ezt követően léptették elő századosná. A magyarországi vonatkozású légi harcain kívül különösen érdekes még a román légtérben aratott légi győzelmei közül egy, melyet többen is próbáltak Erich Hartmann román légtérben végrehajtott ejtőernyős ugrásával kapcsolatba hozni. (Véleményem szerint egyébként így, a német oldalról származó pontos információk nélkül összepárosítani a légi győzelmeket veszteségekkel és ráhúzni a történetet valamire teljesen felesleges és bizonyíthatatlan is).⁷ Robert Goebel százados utolsó harci bevetését 1944. szeptember 5-én repülte. Bob Goebel összesen 61 harci bevetés során 11 igazolt és egy valószínű légi győzelmet aratott, valamennyit vadászgépek ellen.

A június 27-ei Bf 110-es áldozatát kivéve valamennyi légi győzelme Bf 109-esek ellen született. Helytállásáért kitüntették a Silver Starral, két Distinguished Flying Crosssal és 18 Air Medallal.



Robert Goebel (balra) Thomas Hardemannal, volt századtársával (4 légi győzelem, ebből három 1944. augusztus 7-én) a wisconsini nemzeti gárdánál. A kép Dover repülőterén készült (Delaware) 1949 januárjában, ahová Truman elnök beiktatásakor települtek át (Robert Goebel).

Légi győzelmei:

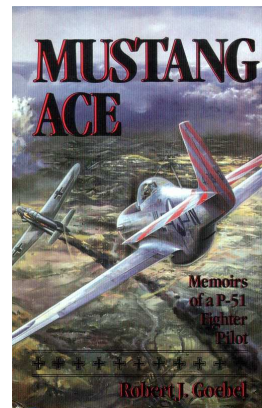
1. 1944. május 29. 9:45 Bf 109 Bécsújhelyi reptér Ny
2. 1944. június 23. 10:15 Bf 109 Bukarest É
3. 1944. június 27. 10:15 Bf 110 Budapest Ny
1944. július 2. 10:40 Bf 109 Budapest (valószínű lelövés)
4. 1944. július 3. 11:55 Bf 109 Bukarest ÉNy 15 mérföld
5. 1944. július 20. 12:10 Bf 109 Villaorba
6. 1944. augusztus 3. 10:40 Bf 109 Landeck Ny
7. 1944. augusztus 18. 10:45 Bf 109 Ploesti K 40 mérföld
8. 1944. augusztus 18. 10:45 Bf 109 Ploesti K 40 mérföld
9. 1944. augusztus 18. 10:45 Bf 109 Ploesti K 40 mérföld
10. 1944. augusztus 22. 11:30 Bf 109 Troppau
11. 1944. augusztus 28. 11:15 Bf 109 Bécs ÉK 15 mérföld

A háború után a veterán katonáknak juttatott állami támogatás segítségével („G.I. Bill”) Bob Goebel 1948-ra elvégezte a Wisconsini Egyetem fizika szakját (BS). Ezt követően a wisconsini Nemzeti Gárdánál repült a 126. vadászpilóta század

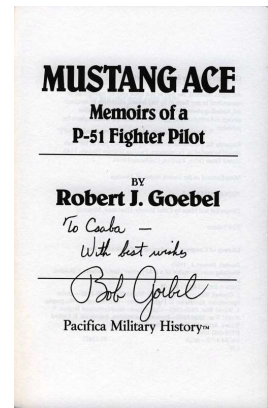
parancsnokaként, majd újra visszatért a légierőbe 1950-ben, nem sokkal a koreai háború kitörése előtt. 1951. szeptember 1-én őrnaggyá, majd 1963. május 13-án alezredessé léptették elő. A légierőtől végül 1966. májusában szerelt le. Utoljára a Gemini projektben vett részt a légierőnél, mely a NASA emberes űrprogramjának része volt. Szerelése után is főleg az űrkutatással kapcsolatos projekteken dolgozott (a Skylab projekten a McDonnell-Douglasnál, majd később egyéb projekteken a Northrop Corporationnál és az Aerojet Ordnancenál).

A Pacifica Press kiadásában 1991-ben jelent meg Mustang Ace című életrajzi könyve, mely az egyik legelső visszaemlékezés volt az amerikai 15. légi hadsereg vadászaitól. Bob Goebel szoros kapcsolatot tartott fenn az Amerikai Egyesült Államokban élő magyar vadászpilóta veteránok közül Faludi Károllyal és Karátsonyi Mihállyal is, utóbbiak haláláig. Az 1992-ben Magyarországon szervezett „Nyújsunk egymásnak békejobbot” rendezvényre is nagyon készült, az arra megjelent kiadványban is belenyomtatták a nevét résztvevőként, sajnos azonban hirtelen súlyosbodó egészségügyi problémái (szívpanaszai) miatt utolsó pillanatban le kellett mondania a részvételt és nem tudott eljönni. Felesége 64 évi házasság után, 2006. márciusában hirtelen elhunyt, ami nagyon megviselte Bobot, azonban családja és barátai ezután is tartották benne a lelket és ő ezt követően is igyekezett részt venni minél több repüléssel kapcsolatos rendezvényen.

Robert Goebel végül lakhelyén, a kaliforniai Torrance-ban hunyt el 2011. február 20-án. Bob egy igazi finom úriember volt, népes családja mellett az amerikai és európai veteránok és a repülés iránt rajongók közül is nagyon sokan gyászolják. Nyugodjék békében.



Robert Goebel „Mustang Ace” című könyvének borítója.



Egy kedves emlék egy kedves baráttól – a szerző névre szóló dedikált példánya Bob könyvéből.

Robert Goebel egyik utolsó fotója egy amerikai veterán rendezvényről Kaliforniából 2008. október 5-én. Bob Goebel a hátsó, álló sorban jobbról a második (Larry W. Bledsoe).

¹ Az életrajzi adatok Bob Goebelnek a szerzőhöz írt leveleiből, valamint memoárjából származnak (Robert J. Goebel: Mustang Ace. Memoirs of a P-51 Fighter Pilot. Pacifica Military History, Pacifica, 1991).

² Frank Olynk: Stars & Bars. A Tribute to the American Fighter Ace 1920-1973. GrubStreet, London, 1995. 299. o., Goebel: i. m. 155. o.

³ A z alakulat történetéről lásd bővebben Dennis C. Kucera: In a now forgotten Sky. The 31st FG in WWII. Flying Machines Press, Stratford, 1997.

⁴ A P-51B/D változatok belső üzemanyag-kapacitása 269 gallon - 1018 liter - volt (két 92 gallonos szárnytartály és egy 85 gallonos törzstartály). Ehhez járultak még a ledobható üzemanyagtartályok (75 gallonos fém, vagy 108 gallonos préselt papír póttartályok a két szárny alatt). Mivel az utólag beépített törzstartály miatt a gép tömegközéppontja hátrább került és ez számos problémát okozott, ezért a bevett eljárás az volt, hogy a Mustangok felszállás után azonnal a törzstartályra kapcsolnak és abból fogyasztottak, míg abban az üzemanyag mennyisége le nem csökkent legfeljebb 30 gallonra és csak ezután kapcsolnak csak át a ledobható póttartályokra. Ha viszont ilyenkor hamar harcba kerültek és hamar kellett ledobniuk a külső póttartályokat, azokban sokszor még nagyon sok üzemanyag volt és így a hatósugaruk csökkent.

⁵ Goebel: i. m. 132-135. o.

⁶ Uo. 159. o.

⁷ Hartmann ejtőernyős ugrásáról lásd Colin D. Heaton: Final Thoughts of the Blond Knight In: World War II Magazine September, 2002 (ez egy 1993-ban készült interjú, részletesebb, mint a Toliver-Constable szerzőpáros The Blond Knight of Germany című könyvében megjelent adatok ezzel kapcsolatban), Bernd Barbas: Die Geschichte der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 52 Traditionsgemeinschaft JG 52, Überlingen, 2004, Lásd erről még Who was it? Bob Goebel kéziratoss visszaemlékezése, 2005 (másolat a szerző birtokában).