

B. Stenge Csaba:

In memoriam Pintér Gyula

Pintér Gyula 1924. január 11-én született Adonyban Kotsis Anna és id. Pintér Gyula egyetlen gyermekeként. Édesapja kereskedő volt. Pintér Gyula visszaemlékezése szerint családja apai ágon német eredetű volt, családnévüket korábban Binderről magyarosították Pintérre.¹ Az ifjú Gyula Székesfehérváron, a ciszterci rend Szent István Gimnáziumában érettségizett 1942-ben, jó eredménnyel.² Elsőfokú motoros repülőképzését a HMNRA BSE által működtetett kereténél nyerte el Budapesten, 1942 nyarán.



A HMNRA BSE által működtetett keretének 1942 nyarán kiképzett növendékcsoportja. Az alsó sorban jobbról a harmadik Pintér Gyula. (A Pintér család gyűjteményéből.)

Bár a polgári élet és a repülőmérnöki pálya vonzotta, de a háborús helyzetben a hivatásos repülőtiszt pályát választotta, így került 1942 őszén a Repülő Akadémiára. Az Akadémián szorgalmas, jó tanulóként végig évfolyamának élmezőnyébe tartozott, repülésben is élen járt.³ Pintér Gyulát 1944. augusztus 20-án avatták hivatásos repülő hadnaggyá Budapesten, 1944. szeptember 1-ei ranggal, 16. rangszámmal.⁴ Akadémiai repülőképzése alatt két repüléseménye volt: egy kényszerleszállás Bückerral 1943. augusztus 4-én Börgöndön és 1944. május 2-án

¹ A külön nem jelölt életrajzi adatok Pintér Gyula szíves közléseiből, visszaemlékezéseiből származnak.

² A Ciszterci Rend Székesfehérvári Szent István Gimnáziumának (V-VIII. reál gimnázium) Évkönyve 1941-42. iskolai év. Közli Gálos Bernát igazgató. Székesfehérvár, 1942. 72. o.

³ Az 1944. augusztus 20-án avatott évfolyamról bővebben lásd dr. Farkas Jenő írásait: A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia 1944. augusztus 20-án felavatott évfolyamának emlékkönyve. Gödöllő, a szerző kiadása, 1994. 191. o., Évfolyamom története. Szombathely 1943.09.15-Veszprém 1944.08.20. Gödöllő, a szerző kiadása, 2010. 187. o., Évfolyamom története II. Avatástól a hadifogság végéig 1944.08.20-1948.06.30. Gödöllő, a szerző kiadása, 2013. 273. o.

⁴ 1944/35. sz. Honvédségi Közlöny sz. ü. 745. o.

Veszprémben Héjával egy fejre állás. Harmadfokú kiképzését 1944. június 14-én fejezte be Veszprémben, ezt követően július 25-ig Szegeden, műszerrepülő tanfolyamon volt. Avatását követően, 1944. szeptemberben Székesfehérvár-Sóstóra vezényelték a 8. Bf 109 típusanfolyamra, mely október 23-ig tartott. Ennek során szeptember 6. és október 20. között Ar 96 A-val 5 óra 16 percet, Mávag Héjával 3 óra 25 percet, Bf 109 E-vel 6 felszállás során összesen 47 percet, míg Bf 109 G-vel 11 felszállásból 4 óra 27 percet repült (Bf 109-essel összesen 5 óra 14 perc repült ideje volt az átképző tanfolyamon).⁵

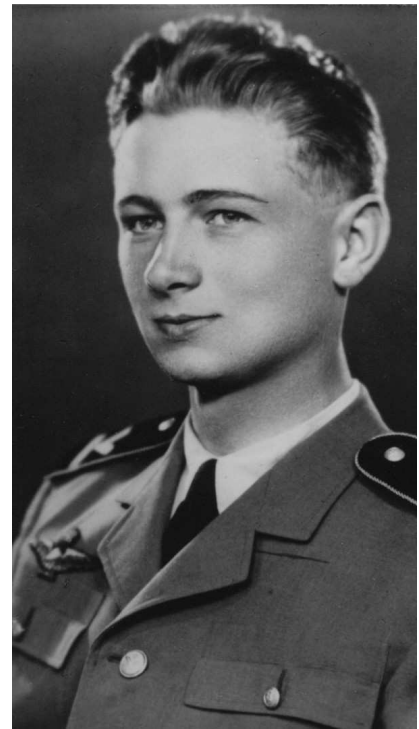
Az „Öcsi” becenévre hallgató Pintér Gyula hadnagy ezt követően évfolyamának első csoportjával, 1944. október 25-én vonult be a 101. vadászrepülő ezredhez. Itt a „Drótkeféhez”, a 101/3. vadászrepülő századhoz helyezték a 101/5. századba távozó Pávai Vajna György főhadnagy pótlására.⁶ Pintér Gyula a 101/3. században – legtöbbször - Tobak Tibor hadnagy kísérelőjeként repült. Ekkor kezdte el vezetni hadinaplóját is, mely értékes forrás mind a 101/3. század, mind pedig az egész 101. vadászrepülő ezred történetéhez. Mivel Pintér Gyula hadnagnak a „Puma” ezrednél töltött ideje és hadiszolgálati csak korlátozottan ismert, ezért arra bővebben is kitérnék.⁷

Pintér Gyula hadnagy századánál mindössze egy 15 perces gyakorlórepülést hajtott végre egy Bf 109 G-6-ossal 1944. október 31-én, mielőtt 1944. november 4-én felszállt első harci bevetésére, mely egy 115 perces, különösebb eseményektől mentes légtérbiztosító bevetés volt Budapest felett. (Repülő Leírásának tanúsága szerint ezt a bevetést még egy Bf 109 G-6-ossal repülte, ezt követően valamennyi harci bevetését G-14 vagy G-10 alváltozatú gépekkel abszolválta).⁸

Harmadik bevetésén, 1944. november 16-án megívta első sikeres légi harcát is. Naplójában az alábbiakat rögzítette a bevetésről:

„Szabadvadászat Jászberény. Kiköttem Tobak Cicánál, az ő kísérelője lettem, mint mondták, amíg 'be nem nő a fejem lágya.' De aztán később is csak akkor repültem parancsnoki helyen, ha Cica nem volt ott. Nagyon ragaszkodtam hozzá, összeszoktunk. Most Debcsi (Debrődy György főhadnagy, ekkor a század parancsnoka – szerző) volt a köteléparancsnok, mi vadászbiztosítók. Pesten a saját légvédelem lőtt, de ezt már megszoktuk. Jól ment a két raj összműködése, Debcsi folyton beszélgetett: »Később forduljatok keresztirányba.« »Gyertek előre.« »Most jó, most jó.« Jászberény előtt fölöttünk kondenzeket láttunk. De alig bámultunk felfelé egy kicsit, szembe jött 12 La-5-ös vagy 500 m magassági fölényel. Felhúztunk, a La-5-ösök közül vagy öt leborított. Most olyan nyugodt a társaság, nyugodt és fölényes. Nekem minden új, csak bámulok. Elénk keveredik egy szerencsétlen La-5-ös. Cicával utána. Ni, ez hogy pörög! Azt hiszi talán, hogy utána csináljuk? Cica lő, a La-5-ös elránt balra. Ni, pont elem jön. Mindent megnyomtam. A villogó csíkok a gépig vezettek, ott mintha elvágták volna... A La-5-ös jobbra rántott át, a csíkok megnyúltak. Ijedten elengedtem a lőbillentyűt. Megint Cica lőtt, nagy darabok estek le a La-5-ös törzséből. Aztán nagyon szűkíthetett, mert majdnem szembe jött velem. Megint elkaptam egy pillanatra, füstölni kezdett. Cica nem tudom, hogy fordult olyan szűken, de megint mögötte volt. Megint lőtt, erre a La-5-ös lepörgött. Úgy elbáméskodtam rajta, hogy Cica közben eltűnt...”⁹

A légi győzelmet Tobak hadnaggal közös lelövésnéként terjesztették fel, de mivel a közös lelövésné igazolása hivatalosan megszűnt, visszaküldték a századhoz a jegyzőkönyvet, hogy vagy az első sikeres rácsapás, vagy sorsolás útján döntsék el, kié legyen a légi győzelem. Az első sikeres rácsapás Pintér Gyuláé volt, ezért a lelövésné végül neki igazolták az 1945/62. ezredparancsban. Bár az időpontok sajnos hiányoznak, a magyar kötelék a légi harcot szinte bizonyosan a szovjet 178. gárda vadászrepülő ezreddel vívta, mely egy gépet és pilótát veszített, mégpedig egy rendkívül eredményes pilótát, a 20 légi győzelmes, Szovjetunió Hőse B. V. Zsigulenkov főhadnagyot (feltételezésem szerint őt a nagy tapasztalatú kötelékvezető, Debrődy főhadnagy lőhetné le, de lehet, hogy a Debrődy által már eltalált gépet támadták meg Pintér Gyuláék is).¹⁰



Pintér Gyula hadnagy avatásnéki portréja. (A szerző gyűjteményéből.)

⁵ Pintér Gyula Repülő Leírása (eredetije a szerző birtokában).

⁶ HM HIM Hadtörténelmi Levéltár 101. vadászrepülő ezred iratanyaga 110. doboz, 1944/21. és 23. sz. ezredparancsok.

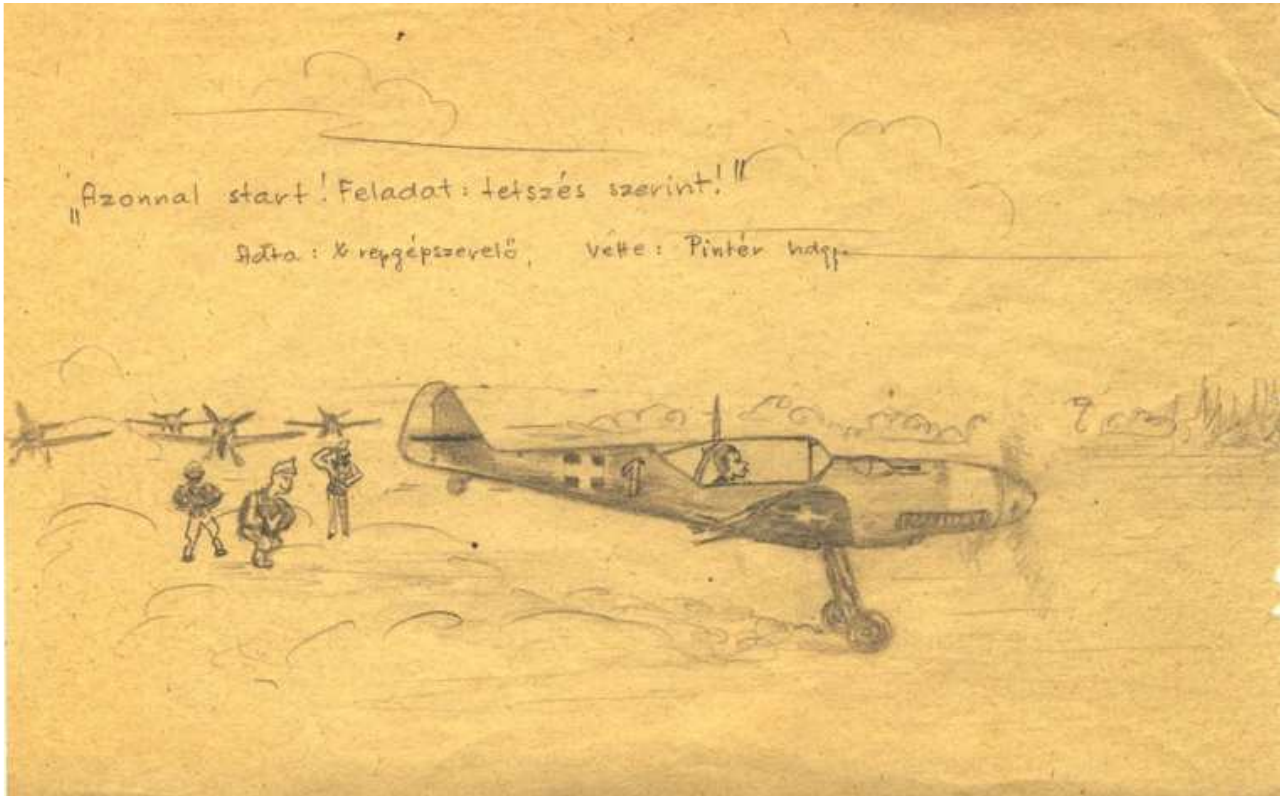
⁷ Lásd erről pl. Tobak Tibor: Pumák földön-égen. Budapest, Háttér kiadó, 1989. című művét, mely számos részletet felhasználott Pintér Gyula naplójából is.

⁸ Pintér Gyula Repülő Leírása (eredetije a szerző birtokában).

⁹ Pintér Gyula naplója (másolata a szerző birtokában).

¹⁰ Lásd erről még Becze Csaba: Elfelejtett hősök. A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a második világháborúban. Nagykovácsi, Püedlo, 2006. 47. o.

Három nappal később, 1944. november 19-én repült hatodik bevetése kis híján végzetesnek bizonyult Pintér Gyula számára, mivel a november 7-én a századhoz érkezett W-135 jelű gépének hajtóművében a felszállást követően hajtókartörés következett be. A szélvédőre permetező olaj miatt vakon nyomta gépét a földnek, melyet szárnyvéggel ért el. A több száz métert cigánykerekező, majd csúszó gép teljesen összetört, a súlyos fejsérüléseket és számos zúzódást szenvedő Pintér Gyulát a gép első földet érésének helyszínétől 600 méterre találták meg. Hosszas kórházi kezelést követően 1945. január végén tért vissza századához, ahol 1945. február 3-án repült először ismét harci bevetést. Közben, 1945. január 17-én megkapta a Magyar Koronás Bronz Érdemérmét hadiszalagon a kardokkal.



Pintér Gyula tréfás rajza a bevetésre startoló önmagáról, melyet naplójához készített. (A Pintér család gyűjteményéből.)

1945 márciusára a decemberben megsebesült Tobak Tibor hadnagy is visszatért századához és ekkor állt össze a század második raja a Dániel-Szücs, illetve a Tobak-Pintér géppárokkal és a raj négy pilótája különösen eredményes volt a márciusi légi harcokban, 11 igazolt légi győzelmet aratva. Ezek közül két igazolt légi győzelem volt Pintér Gyula eredménye. Ezek közül az elsőt 1945. március 9-én, a 14. harci bevetése során aratta. Naplójában az alábbiakat jegyezte fel a bevetés során vívott légi harcról:

„Elstartolt a raj. Mostanában közel a front, állandó ülőkészültséget adunk. Ez is szabvány riadóstart volt. Szinte azonnal az emelkedés után már együtt volt a négy gép. Lefolyt a szabvány rádiópróba: »Cica itt Dani (Dániel László hadnagy, rajparancsnok – szerző), jelentkezz.« »Jelentkezem.« »Ócsi itt Cica, jelentkezz.« »Jelentkezem.« De nem is kellett a neveket mondani, ismertük már egymás mikrofonhangját.

Boston-kötélék közeledett Veszprém felé. Ezer méteren voltunk Berhida fölött, mikor megláttuk a 25 Bostont szemberepülni kb. 3000 m-en. Fölöttük-mögöttük kb. 15-20 Jak-9-es. Kissé jobbra voltak tőlünk; Dani azonnal balra fordult és emelkedni kezdett. A kék 11-es és a kék 1-es teljesen új motorral repült, ezért Cicával kissé lemaradtunk, mert nem akartunk 1,1-es szívtérnél többet adni. A Balaton északi csücskénél értük el a kötélek magasságát, és ugyanakkor vettek észre azok minket. Azonnal elfordultak délre. Bent, mélyen Somogyban, kb. Igal fölött értük utol őket. Az üldözés közben többször Dani hangja: »Mi a vadászokat, ti a bombázókat!« Majd később: »Te, ezek a Bostonok elég gyorsak!« Aztán Dani Ferikével (Szücs Ferenc karpaszományos szakaszvezető – szerző) berobbant a vadászok közé. Mi átrohantunk közöttük, de még közben láttam, amint keresztben elrohan előttem egy Jak, utána egy Messer. A Messer orra villogott és a Jak füstcsíkot hagyott előttem. Aztán már előttem voltak a Bostonok. Láttam, hogy Cica nagy igyekezettel szögecsel egyet, aztán már nem láttam tovább, mert már akkora volt előttem a szélső Boston, hogy alig láttam az eget. Csodálkoztam, hogy nem lő vissza, vagy csak nem nyomjelzősek a lövedékei? Aztán már nem volt időm tovább csodálkozni, mert a Bostonomnak majdnem nekimentem. A bal motorra céloztam és megnyomtam minden gombot. A találatok ugyan nem a motoron ültek, hanem a bal szárnytőben, de úgy látszik, ez is jó volt, mert szürkés füstöt kezdett húzni a robbanások után és jobbra kibukott a kötélekből. Azt hiszem, a pilótát is eltaláltam, mert kicsit oldalról lőttem. Figyeltem, hogy hogyan bukácsol lefelé, de nem sokáig figyelhettem, mert mellettem gyors, piros csíkok villódtak. Hátranéztem. Mögöttem vagy 150 m-re egy Jak piros csőrét láttam. Óriásit behúztam a Messerbe és rányomtam a teljes gázt. Az új motor aggasztóan kemény hangon üvöltött, de felhúzott vagy 700 m-el magasabbra. Ott köpött egypárat, mire ijedten vízszintesbe nyomtam, és körülnéztem. A Jak nem volt sehol, Cica nem

volt sehol, senki nem volt sehol, csak a jobb szárnyon volt feltépve a lemez jó 30-40 cm-es darabon. Északra fordultam, és a Balaton felé repültem, közben állandóan hívtam Danit és Cicát! Dani nem jelentkezett, mert az ő motorja ugyanúgy járt, mint az enyém, Cica pedig el volt foglalta, mert egy Jakot üldözött Kaposvárig, de ott elvesztette. Az ő Bostonja sajnos nem esett le. Siófok fölött köröztem még vagy 10 percet, vártam, hogy Daniék majd jönnek vissza. Közben lestem lefelé az első vonalakra, hogy talán akad valami Il-2-es, amire rámehetnek ezzel a jó magassági fölényrel. De elég párás volt a látás, és nem láttam semmit.

A motor többet nem köhögött, de azért meg se mertem mozdítani a gázkart. Daniék már vártak otthon, csak Cica hiányzott. Mereven bámultam minden hazatérő gépet, nem Cica-e. De nem jött még vagy 15 percig. Már nagyon ideges voltam, mikor végre bejelent a reptérre a kék 11-es. Elmondta, hogy látta a találataimat, Dani pedig a kötelékből kibukó gépet. Daniét én láttam, Ferikéét pedig Dani. Ferike is lehúzott rögtön az első rácsapásra egy Jakot. Ezen a napon 21 légi győzelem volt a reptér alakulatainál.¹¹

A Pintér Gyula által Igal helyszínnel igényelt, 1945/62. sz. ezredparancsban igazolt Boston bombázó nem beazonosítható a szovjet források alapján (a kötelékből kibukó gép valószínűleg csak géppuskatalálatokat kapott és így pilótája vissza tudta vinni a Bostont a bázisára).¹²

Pintér Gyula 1945. március 16-án, 19. harci bevetésén aratta harmadik, utolsó igazolt légi győzelmét. Naplójában a következőket írta az esetről: „Elstartolt a raj. Szabadvadászat Székesfehérvár. Nagyon rossz látás volt. A párában vakított a nap, az éles sugarak úgy szúrtak, mintha acélhegyük lett volna. A földet nem lehetett látni 6000-ról, pedig határozott felhőréteg nem volt, csak 6000 m vastag pára. Az Erdő (a 101/I. vadászrepülő osztály földi állomásának fedőneve – szerző) csökönnyösen ismételtette: »IR 7-ben (Veszprémtől DK-re lévő térképszelvény – szerző) nagy négymotoros kötelék. IR 7-ben nagy négymotoros kötelék.« A Mustangokat tapintatosan elhallgatta, de határozott támadási parancsot sem adott. Dani óvatosan nem vett tudomást az irányításról... Ferike azt hitte, Daninak rossz a vevője, és buzgón billegtetve kivált. Elment Libiket löni... Kis naiv! Így aztán se Libi, se Il-2-es nem jutott neki...

Az együtt maradás elég gondot okozott, úgyhogy nem tudtam pontosan, hol vagyunk. Csak az érzésem diktálta, hogy valahol Fehérvár környékén... Furcsa dolog általában a vadászok navigációja. Ha a bombázók látnák, menten megütné őket a guta. Ők szőrözve számítanak, mi a hasunkra ütünk, mondván: »Haza? Cirka arra kell menni...« És mégis hazavisz az ösztön, az apróságok ismerete, vagy az Isten. Mert olyankor, mikor messze a földtől a felhők országútjának túlvilági képei vezetnek, ilyenkor senki sincs velünk, csak az Isten. Most is szinte megfordult a fejemben: jaj, nem repülünk mi ki véletlenül a világűrbe?

Aztán kijózanított a műszerek logikus tömege. Lassan süllyedtünk. 1500-on voltunk, mikor végre megláttuk, vagy csak megsejtettük a jelentett alacsonytámadó Il-eket.

Lent a földön óriási füstfelhők gomolyogtak kb. 100 m magasságig. Ezek között másztak a lomha madarak, mint tolvajok a nagyvárosok osonó utcái között. Elnyúlt lépcsőben zuhantunk rájuk. Dani hangja: »Jöttök utánam?« És megy a két felelet: »Megyünk.« »Megyünk.« A szürkés gomolyagok között mérges kis pamacsok suhannak el mellettünk. Dani Messerje élesen vibrált a füst tompa háttéré előtt, mikor löni kezdett. Láttam, hogy az egyik Il szárnytöve egészen lángba borul. Szinte a füst is vöröslök körülötte. Na, mondom, ez tiszta Dani-stílus...

Aztán berohanunk egy nagy füstgomolyagba. Pár másodpercig semmit sem látni, aztán hirtelen széthasad a füst, és előttem egy Il. Danit, Cicát nem látom. Az Il-t is alig-alig, folyton bujkál a füstben. A páncélüveg csupa olaj, ezért traverzálva kell repülni és oldalt kilesni az Il-re, hogy megvan-e még? Még megvan, most a Revi-körben sötétlenek a körvonalai. Kevés előretartás kell csak, finom mozdulatok a kormányokon, aztán rövid sorozat. Nagy villanás előttem, fellépek a gép orrát és visszanezek. Közben még megnyomtam a gépágyú ismétlőgombját, mert gyanúsán rövidet szólt. Az Il fekete utat rajzolva a füst közé, nagy robbanással a földbe csapódott. Mint később kiderült, egyetlen gépágyúlövedék ment ki, aztán elakadt. De az az egy talált.¹³

A előtt Il-2-est – Pintér Gyula másik két igazolt légi győzelméhez hasonlóan - az 1945/62. sz. ezredparancs igazolta, Pátka dél helyszínnel. A gép szinte bizonyosan a szovjet 951. csatarepülő ezred egyik Il-2-ese volt, melynek két fős személyzete hősi halált halt.¹⁴

Az 1945. április eleji, Raffeldingbe történő visszavonulást követően a hajózállományt erősen lecsökkentették, és a feleslegessé váló pilótákat – köztük Pintér Gyulát is – Pockingba helyezték át. Pintér Gyula április 18-án újra bevonult az ezredhez a két nappal korábban megsebesült Tobak hadnagy pótlására és másnap, április 19-én repülte meg utolsó harci bevetését.

Januárral kapcsolatban említett hadikitüntetésével mellett Pintér Gyula viselte a Tűzkereszt I. fokozatát a koszorúval és kardokkal, egy sebesülési pánttal, melyre az igényjogosultságot februárban érte el, továbbá márciusban megkapta a német II. osztályú Vaskeresztet is. Ezt követően, a német I. repülőhadtest parancsnokától 1945. április 20-án megkapta a bronz frontrepülő jelvényt, míg a magyar légierő parancsnoka 1945. április 25-én kiténtette a Magyar Koronás Ezüst Érdeméremmel, hadiszalagon a kardokkal.¹⁵

¹¹ Pintér Gyula naplója (másolata a szerző birtokában).

¹² Lásd erről bővebben Horváth Gábor: Bostonok a magyar égen és földben 1944-1945. Szolnok, 2013, 155. o.

¹³ Pintér Gyula naplója (másolata a szerző birtokában).

¹⁴ Horváth Gábor: i. m. 189. o.

¹⁵ HM HIM Hadtörténelmi Levéltár 101. vadászrepülő ezred iratanyaga 110. doboz, 1945/63. és 69. sz. ezredparancsok.

Pintér Gyula alakulatával együtt 1945. május 3-án esett amerikai hadifogságba. Katonai repülő pályafutását 198 óra 20 perc repült idővel, 29 harci bevetéssel, 10 légi harc során aratott 3 igazolt légi győzelemmel fejezte be.¹⁶

A hadifogságból 1945 szeptemberében hazatérve Pintér Gyulát először felvették a budapesti Műszaki Egyetemre, de aztán háborús múltja miatt, egy hónap után kirúgták. Ezt követően elvégezte az Ybl Miklós Építőipari Technikumot és építész technikusként mint építésvezető dolgozott Dunaújvárosban (1951-1961 között Sztálinváros). Bár a repülés közelébe már nem jutott és vidéki, adonyi lakhelye miatt a nagy, volt „Puma” pilóták elleni koncepció perből is kimaradt, egy ízben őt is letartóztatták és négy évig rendőri felügyelet alatt állt. Az 1956-ot követő felülvizsgálatok során hadnagyi rendfokozatát is elvették és honvéddé fokozták le. Annak ellenére, hogy pilótátszai koncepció peréből Pintér Gyula kimaradt, családjában szörnyű tragédiát okozott Rákosi totalitárius diktatúrája. A belügyi szervek folyamatos zaklatásait fiatal felesége, Ildikó nem bírta, idegösszeroppanást kapott és 1953-ban meghalt gyógyszermérgezés következtében. Pintér Gyula kislányával és két kisfiával egyedül maradt. (1957-ben újra megházasodott és született még egy fia, de ez a házasság 1964-ben felbomlott.) A pártállam puha diktatúrájának időszakában Pintér Gyula már továbbtanulhatott, így 1970-ben diplomázott le a Műszaki Egyetem esti, építőmérnöki karán, ezt követően az ÉVITERV-nél (Épületgépészeti és Villamossági Tervező Vállalat) mint létesítményi főmérnök (statikus csoportvezető) dolgozott 1984-es nyugdíjba meneteléig. 1972-ben újra megházasodott, egy volt évfolyamtársát, Andor Esztert vette el. Nyugdíjba menetele után feleségével mérnöki magánirodát alapított, ahol Eszter feleségével együtt végzett széles körben elismert, nagy presztízsű és szakmailag kimagasló jelentőségű vezető tervezői munkát (többek között a Budai Várkerület számos műemlék épületén is ott van a kezük nyoma).

A rendszerváltást követően a honvédelmi miniszter a Pintér Gyulát lefokozó parancsot, mint törvénytörő intézkedést hatályon kívül helyezte és 55/1992. számú parancsában, 1992. június 30-án visszaadta tartalékos hadnagyi rendfokozatát.¹⁷



Pintér Gyula Murányi Tiborral együtt a mártírhalált halt Tóth Lajos emléktábláját koszorúzza a rákoskeresztúri új köztemetőben, 1990. június 9-én. (A szerző gyűjteményéből.)

Jómagam is nagyon sokszor látogattam őket: Budapestre, a Déli-pályaudvarra felérkezve sokszor első – vagy hazautazás előtti utolsó – utam hozzájuk vezetett, és náluk töltöttem fel pozitív energiákkal.

Súlyosbodó betegsége, majd különösen Eszter tragikus halála után látogatásaimkor magam is igyekeztem Gyuszi bácsi kedélyén javítani mind Mészáros utcai házukban, mind pedig a legutolsó időkben, a Farkas Edith Szeretetotthonban.

Pintér Gyula hosszú, méltósággal viselt betegség után 2013. február 13-án hunyt el Budapesten. Hamvait katonai tiszteletadás mellett 2013. március 21-én az adonyi köztemetőben, a családi sírban helyezték végső nyugalomra.

Pintér Gyula rendkívül értékes, köztiszteletben álló ember volt, életre szóló barátokkal. Közéjük tartozhattam jómagam is, és erre nagyon büszke vagyok.

Nyugodjék békében!

¹⁶ Egyik légi harca nem harci bevetés, hanem áttelepülés során zajlott, amikor 1945. március 23-án Levente futárgépiüket megtámadta egy Il-2-es és egy méteres darabot ellőtt a szárnyukból. Repülő Leírásában szerepel egy további utólagos légi harc beírás, de naplójából kiderül, hogy abban az esetben csak egy légtérben voltak szovjet vadászokkal, nem csaptak velük össze, ez pedig semmi esetre sem nevezhető légi harcnak. (A Repülő Leírásába utólag beírt adatokról lesz még szó.) Pintér Gyula Repülő Leírásában a HMNRA repült óraszám csak egy 30 órás kerekítéssel szerepel (valószínűleg már a háború idején elveszett a motoros Sportrepülő Naplója, melyben ez bejegyzésre került).

¹⁷ HM HIM Központi Irattár 507/1767. sz. tiszti okmánygyűjtő. Sajnos Pintér Gyula okmánygyűjtője csak a rehabilitációval kapcsolatos kérelmet és a rendfokozat visszaadását kihirdető igazolást tartalmazza, semmi mást nem (sem a háborús szolgálatról, sem a lefokozásról, sem pedig az 1997-es előléptetéséről nincs benne semmi, utóbbi okmányt a család őrizte meg).

Pintér Gyula hadnagy 29 harci bevetése a 101. vadászrepülő ezrednél, 1944-45					
Sor-szám	Dátum	Időtartam, magasság	Repült típus és alváltozat	Bevetés célja	Megjegyzés
1.	1944. XI. 4.	1h 55 min 4500 m	Bf 109 G-6 W-099 (?)	légtérbiztosítás Budapest felett	
2.	1944. XI. 6.	1 h 55 min 8500 m	Bf 109 G-14	amerikaiak ellen	légi harc
3.	1944. XI. 16.	1h 45 min 6000 m	Bf 109 G-14	szabadvadászat Jászberény	légi harc, La-5 lelövés
4.	1944. XI. 18.	1h 05 min 5000 m	Bf 109 G-14	szabadvadászat Kecskemét	★
5.	1944. XI. 19.	30 min 3000 m	Bf 109 G-14	Me 210 kíséret	
6.	1944. XI. 19.	05 min	Bf 109 G- 14/U4 W- 135		motorhiba miatt kényszerleszállt, súlyosan megsebesült
7.	1945. II. 3.	1h 10 min 6000 m	Bf 109 G	szabadvadászat Székesfehérvár	
8.	1945. II. 3.	20 min 3000 m	Bf 109 G	Szabadvadászat Budapest	
9.	1945. II. 10.	1h 10 min 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	riadóstart	
10.	1945. II. 12.	1h 15 min 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Pilisvörösvár	
11.	1945. II. 14.	1h 10 min 2000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Balatonfőkajár	
12.	1945. II. 20.	1 h 3000 m	Bf 109 G- 14/U4	bombázókíséret Esztergom	<i>szabadvadászat az ezred iratanyagában, ill. Dániel hdgy. Repülő Leírásában</i>
13.	1945. II. 21.	40 min 5000 m	Bf 109 G- 14/U4 W- 125	bombázókíséret Esztergom É	<i>Fw 190 csatarepülő kíséret</i>
14.	1945. III. 9.	40 min 3500 m	Bf 109 G- 14/U4 „kék I”	riadóstart	légi harc, Boston lelövés ★
15.	1945. III. 11.	1h 10 min 6000 m	Bf 109 G- 10/U4	szabadvadászat Székesfehérvár D	légi harc, Il-2 lelövés (tanú nélkül)
16.	1945. III. 13.	1 h 1000 m	Bf 109 G- 14/U4	zárórepülés Székesfehérvár	
17.	1945. III. 14.	1h 10 min 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Simontornya	
18.	1945. III. 14.	1h 05 min 5000 m	Bf 109 G- 14/U4	riadóstart	
19.	1945. III. 16.	1h 10 min 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Székesfehérvár	légi harc, Il-2 lelövés ★
20.	1945. III. 18.	1h 05 min 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Székesfehérvár	légi harc
21.	1945. III. 18.	1h 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	riadóstart	
22.	1945. III. 18.	1h 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Mór	
23.	1945. III. 19.	1h 2500 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Csór	légi harc
24.	1945. III. 20.	40 min 5000 m	Bf 109 G- 14/U4	riadóstart	légi harc ★
25.	1945. III. 21.	50 min 6000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Várpalota	légi harc
26.	1945. III. 24.	1h 05 min 7000 m	Bf 109 G- 14/U4	szabadvadászat Komárom	

27.	1945. IV. 3.	1h 50 m	Bf 109 G-14/U4	alacsonyátadás Sopron-Celldömök	
28.	1945. IV. 4.	1h 50 m	Bf 109 G-14/U4	alacsonyátadás Oberdonau	<i>minden bizonnyal elírás és ápr. 5. a helyes dátum</i>
29.	1945. IV. 19.	1h 35 min 6000 m	Bf 109 G-10/U4	szabadvadászat Brünn	

A táblázatot Pintér Gyula hadnagy Repülő Leírása alapján állítottam össze, kiegészítve a 101/3. század naplója, az ezred bevetési könyve (1945. II. 20-tól), Dániel hadnagy és Huszár zászlós Repülő Leírásainak adataival, valamint Pintér Gyula hadnagy naplójának bejegyzéseivel. A megjegyzés oszlopban a dőlt betűs beírások saját megjegyzések, a többi az eredeti Repülő Leírásból, illetve a további kiegészítő forrásokból származik. Utólag valaki még hét további, fiktív bevetést is beírt Pintér Gyula Repülő Leírásának végére (tapasztalataim szerint a századirodákon vezetett dokumentumokkal ez legalább még egy esetben előfordult a háború végén). A csillagok ugyan minden bizonnyal nem utólagos beírások, de megtévesztőek, ugyanis két alkalommal is olyankor kerültek bejegyzésre, amikor Pintér Gyula valójában nem jelentett lelövést (1944. november 18-án naplója szerint ellenséges gépekkel nem találkozott, 1945. március 20-án pedig kitértek a magassági fölényből rájuk forduló szovjet vadászok elől). A repült alváltozatoknál a Repülő Leírásban megadottak kerülnek leközlésre (az U4 kiegészítéssel), ismert jelzések hozzáadásával. 1945 márciusától Pintér Gyula is valószínűleg egy Bf 109 G-10/U4 alváltozatot repült („kék-1”), annak ellenére, hogy Repülő Leírásában G-14 került bejegyzésre.



Pintér Gyula hamvai a ravatalon az adonyi temetőben. (A szerző felvétele, készült 2013. március 21-én.)