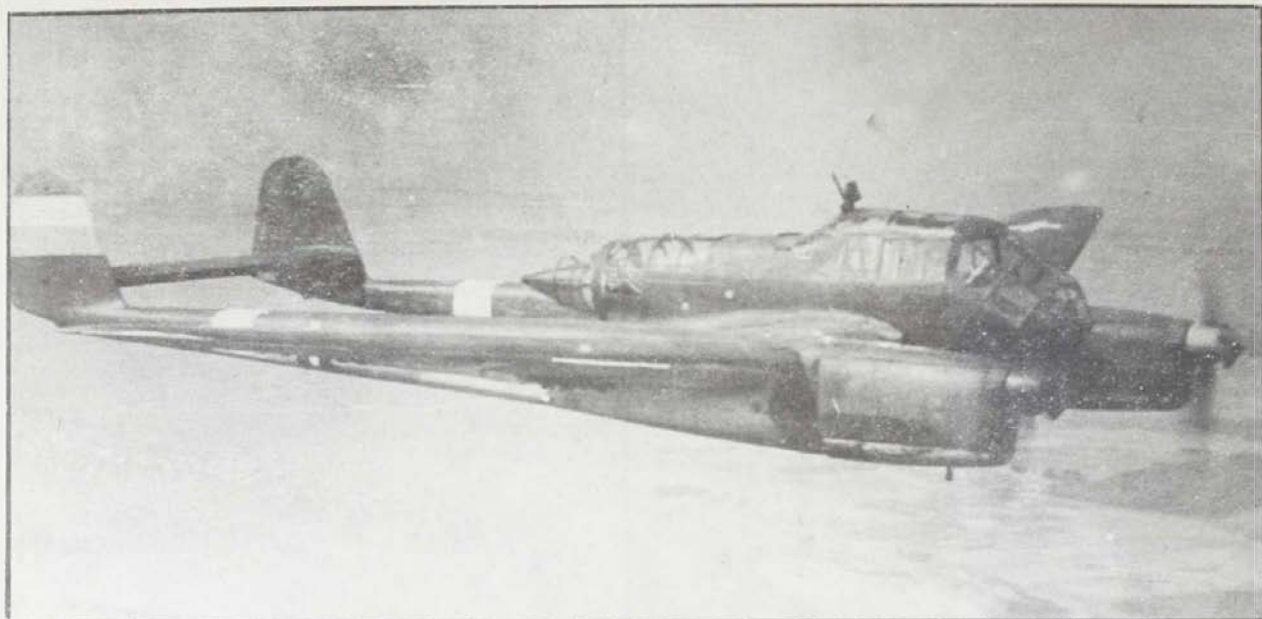




A karcsu, kéttörzsű repülőgépet sokan ismerték. Akik az újságok pártosszal teli cikkeit olvasták, csak a technika diadalát és a személyzetek hősiességét hallották zengeni. Akik a felázott vagy a csonttá fagyott – repülőtéren nevezett – mezőkön

a lövedékek ütötte roncsolt szélű lyukakat foltozták vagy vérző testeket emeltek ki a kabinból, vagy akik a fák koronája felett ki-kihagyó motorral egy talpalatnyi leszállóhelyet keresve a kormányt markolták, másként emlékeznek.

A Focke Wulf-189 „Bel ami”

SÓLYOM – HEINKEL – FOCKE WULF

1943.március végén a szovjet-német arcvonalon viszonylagos nyugalom állt be. Mindkét fél a következő hadműveletekre készülődött. A Szovjet csapatokhoz egyre fokozódó ütemben érkeztek az anyagi eszközök. Ezek zömét a Voronyezsi Front és a Központi Front kapta. A szállításokat a német légierő erőteljesen zavar-
ta, különösen Kurszk, Scsigyi, Uzlovaja, Jelec, Kasztornaja vasúti csomópontjaira mért csapásokkal. A felkészülés célja az Orjol-Kurszk térségében megindítandó német támadás lefogása és az ellentámadás megszervezése volt. A német hadvezetés ugyanakkor, a csapás érdekében megerősítette a 6. és 4. Luftflotte

egységeit és fokozta a kiképzés ütemét. A 4. Luftflotte, amelynek kötelékei közé a magyar egységek is tartoztak, a Harkov és Poltava körzetében lévő reptereken települt.

A M.kir.Légierő technikai modernizálásának keretében folyamatosan "átfegyverzésre kerültek" a bombázó és távfelfelderítő, valamint a vadász egységek. A közel-felderítő alakulatok, amiket eddig a WM 21 "Sólyom" típusról Heinkel He-46 gépekre képeztek át, a modern felderítés feltételeinek már ezekkel sem tudtak eleget tenni. A kiválasztott új típus a FW-189 volt, amelyet az időszak legkorszerűbb és a cél-
nak legmegfelelőbb gépeként 1941 óta gyártottak szériában.

A FW-189 A-1 változata a V 4

prototípuson alapult, amelyet két As 4lo A-1 léghűtéses Argus sorosmotorral láttak el. A fegyverzet pedig két mereven beépített, előretüzelő MG-17 és két mozgatható, hátraütelő MG-15 gépágyúból állt. A szárnyak külső részére helyezett négy darab ETC 50/VIII típusú felfüggesztő-re egy-egy SC 50 típusú 50 kilós bombát erősíthettek. A gép törzsébe Reg 18/1 típusú átfedés-szabályozóval vezérelt RB 50/30, vagy RB220/30 kamerát építettek. Kiegészítésképpen a felszerelés közé tartozott egy HK 19, vagy 12,5/7x9 kézikamera is.

A gép viszonylag kis sebessége, - 450 km/ó 2000 méteren, -ellenére rendkívül mozgékony, nehezen sebezhető volt. A teljesen üvegezett kabin és lövészsülés gyá-

korlatilag minden irányban tökéletes kilátást tett lehetővé. A személyzet háromtagú volt: megfigyelő, pilóta, rádiós-lövész.

KIKÉPZÉS A FRONTON

Az új típus és a bővített személyzet olyan átképzést követelt meg, amelyre a hazai körülmények nem adtak lehetőséget. Minthogy azonban a típusból viszonylag keveset gyártottak (az "A" változatból a háború végéig mindössze 828 példány épült, a prototípusokat is beleértve) az idő sürgetésére a kiképzést "frontközelen" kellett elvégezni.

A kecskeméti 3/1 közelfelderítő századot Telbisz Imre szds. parancsnokságával 1943. április elején vezényelték ki Proskurovba.

A vasúti szállítás nehézségei miatt az út elég hosszú volt. Április 13-án 13⁰⁰-kor indult a század és 16-án 20³⁵-kor érkezett meg.

Itt kezdték meg az átképzést az Aufklärungsgruppe (felderítőcsoport) 31. gépein. (Átképzőgép 5D + CK WerkNr. 2317). Az első között fejezte be a kiképzőrepüléseket Csapó Béla törm. és – mivel ő tudott németül – a többieket már ő oktatta. Az átképzésben résztvevő gépek is egykormányosak voltak, az oktatónak nem volt lehetősége a beavatkozásra. A század első gépeit egy Turcsik (?) nevű pilóta repülte át Kijevből. Összesen 12 db-ot kaptak Proskurovban. Május 18-án Kirovográdon át Harkovba repültek az ú. n. "Grobli" repülőtérre.

Két személyzetet már május elején Kijevbe telepítettek, ahol a Brjanszk-Pripjet vidék felett

repültek gyakorló-felderítő feladatokat. Általában harminc egyedüli felszállás, majd egymotoros repülés, alacsonyrepülés, végül a személyzeteket összeszoktató útvonalfeladatok jelentették a teljes kiképzést. Az útvonalrepülést lövészetrel és bombadobási gyakorlatokkal egészítették ki.

Az első bevetést május 22-én repülték. Már másnap elvesztették az első személyzetet: Vető Károly szds. megfigyelőt, Székely László fhdgy. pilótát és Lakovics Nándor őrv. rádióslövészt, akik a bevetési területen eltűntek. Ugyanazon a napon egy másik gép – Nagy István fhdgy. pilótával (?) – csak súlyos sérülésekkel tudta elvégezni feladatát.

Visszatérés után a szerelők megállapították, hogy a közelfelderítő legkevesebb három 40 mm-es légvédelmi találatot kapott, teljesen tönkrement a rádiókészülék és súlyosan megrongálódott a sárkányszerkezet.

A harmadik beosztott gépet ugyancsak lövések érték.

"LÁTTAM, AHOGY A DOMB FELÉNK ROHAN!..."

Székely főhadnagy visszaemlékezése:

..."A bevetési terület Csugujev-Volcsanszk-Kupjanszk körzete volt, a vasúti és országúti forgalom ellenőrzésével. Reggel 06⁰⁰-kor startoltunk. Felhőtlen, tavaszi nap volt. Az első fordulópontnál heves légvédelmi tűz fogadott bennünket. Az egyik közelben robbanó gránát szilánkja megrongálta az oldalkormányvezérlést, attól kezdve nehezen működött. A csűrő is találatot kaphatott, mert folyamatosan

balra "lógott" a gép. Északnak fordultunk és folytattuk a feladatot. Néhány perc múlva a rádiós szólt, hogy mögöttünk vadászok jönnek.

Fejre nyomtam a gépet, – ahogy tanultuk –, hogy a talaj felett alacsonyan eltűnhessünk és közben 270⁰-ra, nyugatra fordultam. Öt-tíz méter magasan repültünk, amikor ez első rácsapást végrehajtották, de eredménytelenül. A megfigyelő és a rádiós akadályt jelentett, azaz egyik védő géppuska sem működött. A nyomjelző lövedékek előttünk csapódtak be, szinte jelezve a repülőgép útján. A következő támadás már végzetes volt. Találatot kapott a törzs, szétlőtték a mellő kabinplexit és a gömbiránytűt. Emelkedni próbáltam, mert a dombok is emelkedtek. Belehúztam, de a magassági már nem fogott. Még láttam ahogyan a domb felénk rohan, lekaptam a gázt és...

Egy ideig valószínűleg öntudatlan lehettem. Amikor magamhoz tértem, kikapcsoltam a gyújtást, kiléptem a szárnyra. Vető százados arccal előre a mellő részre zuhant. Nem is próbáltam kivenni. Halott volt. A rádiós a pilóta- és megfigyelőülés közé csúszott. Behajoltam érte, de addigra már mások is ott voltak. Egy szovjet üteg közepén értünk földet. A tüzekek emeltek le a gépről és vittek a rádiósommal együtt a segélyhelyre. Öt évvel később itthon találkoztam vele megint. Nekem akkor, ott véget ért a háború.

AZ OROSZ TÖZÉREK PONTOSAN LŐNEK

A század különböző napszakokban végezte bevetéseit. Jellegzetes volt az ú.n. szürkületi be-

vetés, amikor hajnali derengésben vagy alkonyatkor startoltak, hogy a még, vagy már mozgásban lévő éjszakai átesoportosításokat megfigyelhessék.

24-én négy gép ment bevetésre, de kevés eredménnyel tértek vissza. A napokon át tartó esőzés miatt ezután csak egy-két gép repült a frontvonalak fölé. Mozgást nem észleltek. Légvédelmi tüzet ritkábban kaptak, találat nélkül.

Május 28-án délutáni bevetésre startolt az FO+57 jelű gép. A feladat: Marlovajától Volcsanszig a Donyec esetleges átkelési helyei és a balparti út forgalmának megállapítása. Sem ez, sem a többi gép nem látott semmit.

30-án a cél Csugujevtől délre erős volt. (Még a délután folyamán kiderült, hogy az ugyancsak beosztott németek a saját csapataikra dobták a bombákat.) Aznap este a repülőtér környékét több órás bombatámadás érte.

31-én a Donyectól keletre fekvő tűzérési állások felderítése volt a parancs.

Másnap az FO+57 könnyű sérülésekkel tért vissza. Légvédelmi találatokat kapott.

Június 2-án reggel ugyanez a gép a saját felderítési sáv nyugati felén ellenőrizte a mozgást és a folyón való átkelést. 3000 méteren, Pecsenev község felett légvédelmi tüzet kaptak.

"... Azonnal hátraarcot csináltam és a bombáktól szerettem volna minél előbb megszabadulni, számítva arra, hogy élénk forgólódásra készíthetnek, de többet nem lőttek és így elvittük a bombáinkat. Viszont megállapítottuk mi is, hogy az orosz lgv. tűzerek pontosan lőnek. Az irány nagyon jó volt, csak alattunk robbant kb. 50 m-rel. 3.000 m-en



Nevet kapnak a gépek



ez kiváló egyből. Ha tovább célt repülünk nekik, bizonyára a második lövésük betette volna az ajtót." (Nyakas Ferenc naplója.)

FELDERÍTÉS, BOMBÁZÁS

Június 6-án 03⁰⁰-kor indult az ügyeletes gép a teljes sáv felderítésére. A kelő nap és a párás levegő nehezítette a látást. A felszállás után egy szovjet vadászgép alacsonyan áthúzott a repülőtér felett és a kö-

zelfelderítő nyomába szegődött. A személyzet felkészült a támadásra, de a gép kifordult és eltűnt. Aznap, - jelezve a rendkívüli helyzetet, - mind a kilenc gépet együtt vetették be, bombatámadásra.

A napot a szovjet légierő éjszakai zavarórepülése zárta. 8-án és 11-én többórás felderítő és bombázó feladatok, majd 11-én ugyancsak ilyen, de fényképezési tevékenységgel kiegészített bevetés volt Csugujevtől délre, An-

novka falu nyugati szélén, Marlovaja falu déli szegélyén a Donyec felett és a folyó délebbi részén, ahol a holtágon hidat fedeztek fel.

Június 12-én és 16-án felderítési és bombázási feladat a déli szakaszon. 18-án az első gép a teljes sáv végigrepülése során még semmit sem figyelt meg. A később arra repülőkre viszont már lőttek.

20-án Malinovkától délre az úton és az erdőben nagyon sok gépjárművet észleltek. A légvédelem is megerősödött. A szovjet légitevékenység viszont gyengült.

21-én, 23-án és 25-én egész nap bevetések. A területen az első gép jóformán csak néptelen falvakat látott. Azt csak feltételezni lehetett, hogy a hevenyészett faházak páncélosokat rejtjenek. A németek egyre erőltették a felderítéseket, így a 25-i gép hajnali 03⁴⁵-kor startolt. 2 300 méteren közelítették meg a terü-

leteket, de le kellett menniük előbb 1500 majd 800 méterre. Most már sűrű légvédelmi tüzet kaptak de találat nélkül. Az ezután küldött felderítők az elhárítás miatt nem tudtak berepülni. Két nap alatt hárman is kísérletet tettek, de végül értékelhetetlen felvételeket hoztak.

Június 28-án a szakasz déli részét, 30-án az egész területet, július 2-án ismét a déli részt, s 4-én, vasárnap újból az egész területet kellett felderíteni. A terület 120 km széles és 40-50 km mélységű volt. Július 1-ig 224 bevetést repültek, feldolgoztak 1500 m filmet, 5000 másolatot készítették.

A "RÁMA" A KURSZKI CSATÁBAN

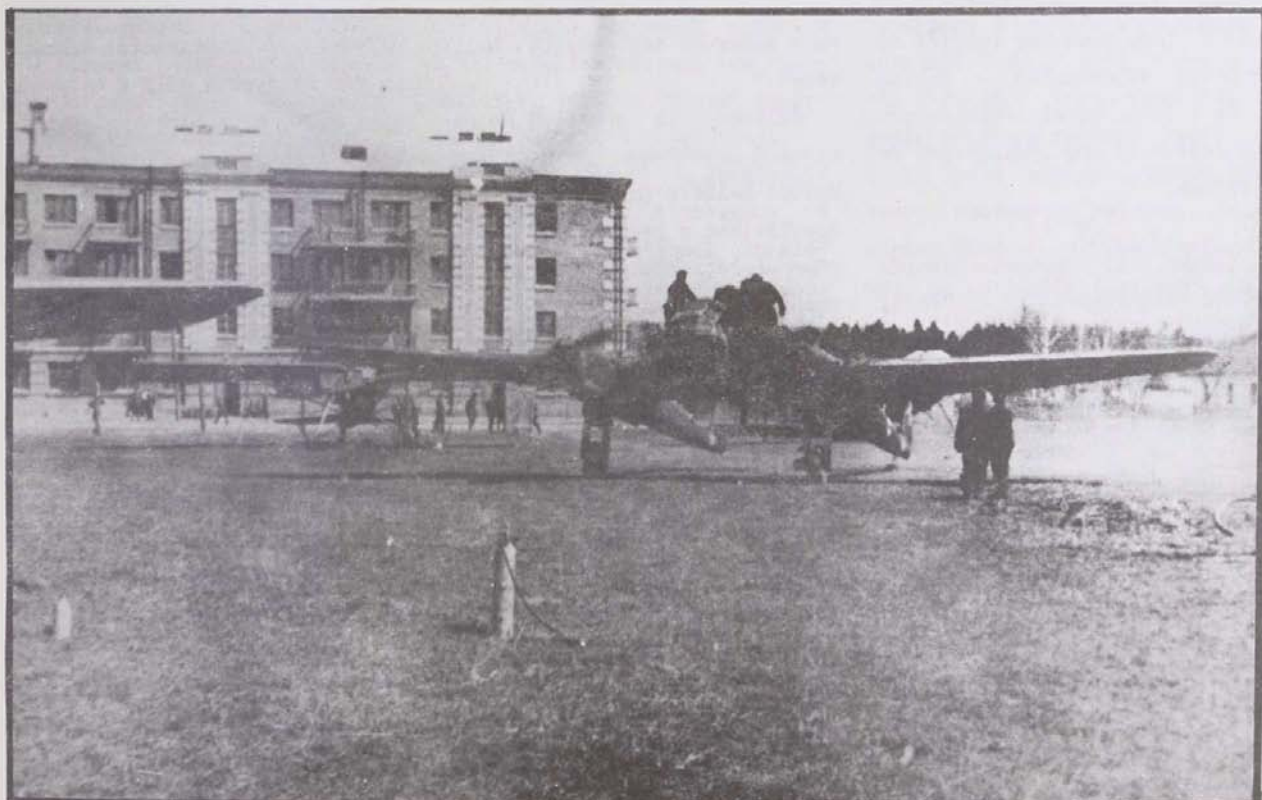
5-én, a Kurszki csata első napján a Központi Front sávjában rendkívül heves légi harcok voltak. A légierő és a páncélos erők csapásainak iránya Olhovatka, ki-

segítő csapásaik iránya Maloarchangelszk- Gnyilec volt.

A közelfelderítők a harcselekmények sávjában hajnalban és napközben is folyamatos bevetésben voltak. Figyelték a csapatok és a technika mozgását, az erősítési munkálatokat, hidfőket, út- és vasútvonalakat. Jóllehet az első napok még a Luftwaffe légifölényét látszottak bizonyítani, a földi erők számára a háború legnagyobb páncélosütközete német vereséggel zárult és ez hamarosan kihatott a repülőtevékenységre is.

A szovjet légierő egyre fokozta aktivitását. A légvédelem már korábban is kemény ellenfél, - volt olyan közelfelderítő személyzet, amelyik idegösszeroppánással utazott betegszabadságra, - most azonban már alig volt bevetés vadásztámadás nélkül.

A F.W.189 típusú gépeknél a személyzetnek óriási előnyt jelentett a szinte minden irányban



Kiképzés Proskurovban.

tökéletes látás. A légénység - tapasztalatokkal felvértezve - csaknem minden esetben hamarabb vette észre a felderítőt kereső ellenfelet, mint ahogyan az őket.

A harcjelzés ilyenkor az volt, hogy mindenekelőtt a feladatot kell végrehajtani. Ez a felderítés eredményeinek pontos, időbeni leadását jelentette, így szó sem lehetett vállalt vagy pláne szándékos légiharcról. A gép előretüzelő fegyverzete az esetleges alacsony támadásra, védfegyverzete pedig a hátulról, felülről jövő támadás elhárítására volt alkalmas. Ezért, - támadás esetén - a F.W.189 általában igyekezett alacsonyan repülni, kihasználva egyúttal a gép festéséből és a terepből adódó rejtőzködési lehetőségeket is. A híres "rámának" nevezett típus eme tulajdonságait a szovjet vadászok is jól ismerték.

A 16. légi hadsereg és a Voronyezsi Front kötelékében harcoló 2. Légi hadsereg repülői az egyhetes küzdelemben, - július 12-ig - 1.400 német repülőgépet semmisítettek meg légiharcban és a földön.

*

Idézet A.I. Pokriskin Háborús égbolt című könyvéből: "...Földi csapataink nemsokára szabályosan meggyűlöltek. Ez a gép képes volt szinte lebegni a tűzérési ütegállások és lövészárkok felett. Gyalogosaink nem tudták mit tegyenek a makacs tűzérési rávezető ellen. Vele hoztak összefüggésbe minden kellemtelenséget: a váratlan tűzcsapásokat a Junkerések bombázásait, a súlyos veszteségeket, a sikertelen támadásokat. És ha valamelyik vadászunk lelőtt egy FW-189-et, mindenki ünnepelte. A pilóták is



Itt még nincsenek vadászok.

nagy sikernek tekintették lelövését."

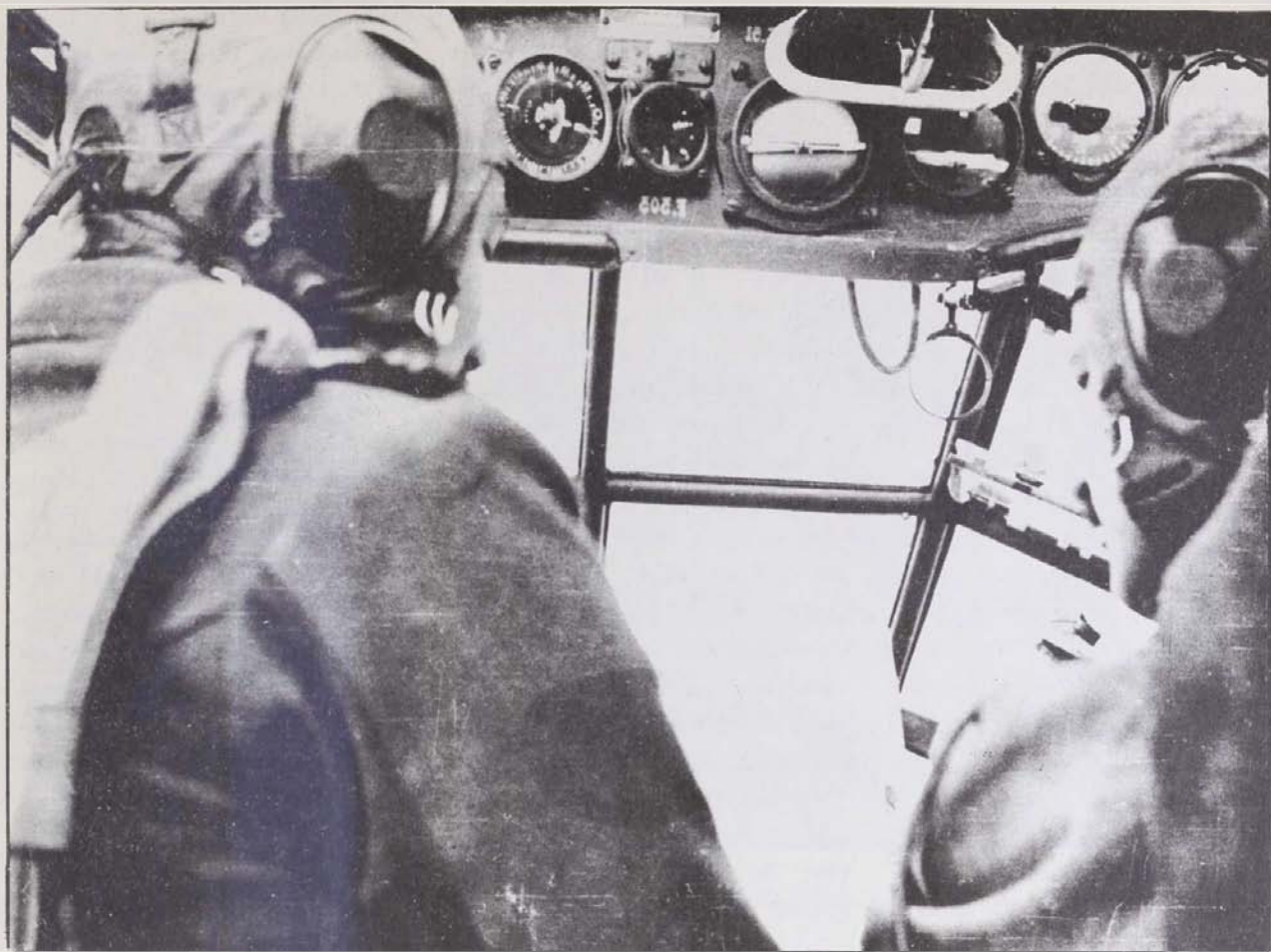
Július 21-ig a század folyamatosan bevetésben volt. A Harkovtól keletre és délkeletre eső területeket ellenőrizték. A hónap vége felé erősödött a szovjet csapatok mozgása. A közelfelderítőket szinte minden alkalommal légvédelmi tűz- és vadászgépek fogadták. A gépek a szokásos S.D. 50 típusú bombák helyett S.D. 70-eseket kaptak. A "támadó" fegyverzethez egyre több röpcédula tartozott. (Egyedül az FO+57 gép közel 250.000 db-ot szórt le.)

Augusztus 4-én a személyzetek Harkovtól D-re óriási forgalmat figyeltek meg. Bjelgorod környékén a bombatámadásoktól több száz méter magasra szállt a por és a füst. Éjszaka viszont a szovjet

ellencsapás következett. Másnapra már világossá vált a helyzet: a szovjet erők Harkovnál áttörték a frontot. A német 4. Luftflotte igyekezett minden erőt, - így a közelfelderítőket is - bevetni. Augusztus 6-án századkötelékben repültek a Nyizsnij Olsanc melletti csata területe fölé, ahol az esőfüggönyön át hajtották végre a bombavetést.

ÁTTELEPÜLÉS - MINDÍG HÁTRA

7-ére a földi rész parancsot kapott az áttelepülésre, mert a szovjet csapatok 6 km-re megközelítették Harkovot. Az első találkozási ponton csak órákat töltöttek. Újabb parancsra tovább indultak nyugatra. Éjszakánként egyre fokozódott a szovjet



Megbeszélés repülés előtt.

légitevékenység.

A kurszki hadműveletek idején lőtt le egy támadó vadászgépet az egyik közelfelderítő.

1943. augusztus 7-én a század parancsnokának, - Telbisz Imre szds. pilóta, Horváth Károly főhadnagy megfigyelő és Pap Elek őrmester rádióslövész - gépét Sodonyeckoje felett 1500 méteren sorozatvető állások fényképezése közben két La-5 típusú vadászgép támadta meg. (A vadászok aktivitására jellemző, hogy közben a légvédelem folyamatosan tüzelt.) A megfigyelőnek sikerült az egyik vadászt lelőnie.

Augusztus 7-én azonban már a közelfelderítő repülőterét bombázták, lőtték a szovjet gépek. (A légvédelem kettőt lelőtt.)

Augusztus 10-én a német kö-

zelfelderítő egységek a Harkov É.II. repülőtérről szintén elmenekültek, mert a szovjet tüzéség is belőtte a repülőteret.

A légi rész 11-én áttelepült a földiek után Sitikovkába. A kapkodásban kigyulladt és elégett a század fényképész kocsija a térképekkel, negatívokkal és nyilvántartásokkal együtt.

Az új repülőtéren a zabvetésen vert sátrakban és földbevéjt bunkerokban próbálták kikapcsolni az utolsó napok során felgyülemlett idegfeszültséget.

... "Augusztus 12-én 9⁰⁰-kor már Sitikovkából mentünk bevetésre, ami pontosan 2 órát vett igénybe. Innen már sokat kellett repülni, csak azért, hogy a felderítendő sávot elérjük és onnan vissza. Ott, ahol mi laktunk, már

tüzérségi lövedékek becsapódását lehetett látni. A volt repterünk-től K-re lévő Rogan repülőtéren pedig hatalmas robbanásokat láttunk. Égett a visszahagyott lőszer, üzemanyag, rep.gép, ház, minden. Mindenfelé hatalmas tüzet és porfelhőt lehetett látni..." (Nyakas Ferenc visszaemlékezése.)

Ebben az időszakban történt, hogy Csapó Béla pilóta FO+64 jelű gépét a Don felett találat érte. A lövedék a kabin alsó részén hatolt be és a mennyezeten robbant. A tetőlemez szétnyílt, mint a rózsa. Lakos Ferenc hdgy. megfigyelőt a felső géppuska védte meg, a pilótát a hátpáncél, Tóth Gyula szkv. lövést pedig a háternyő. Leszálláskor a bal futó nem rögzített ki. Bár rejtőzé-

si okokból tilos volt, a kigurulás után megálltak a repülőtér közepén. A vontatókocsi ráakasztásakor a futómechanizmus összekuklott.

1943. augusztus 27-én Nyakas Ferenc őrm. pilóta, Sotzó Géza fhdy. megfigyelő és Győri Imre tizedes rádióslövész gépe is találatot kapott. A pilóta bal karján sérült. A megfigyelő gyomorlövést kapott és a leszállás után meghalt.

Augusztus 28-án a Tömő szds. féle személyzet gépét egy nagy páncélos oszlop csapatlégvédelme eltalálta. Az egyik motort kilőtték és az egyik lövedék leszakította a jobb főgörgőleges vezérsíkot. A pilóta repülőtudásának köszönhető, hogy baj nélkül visszatértek a repülőtérre.

1943. szeptember 21-én a 3. Gárda Harckocsihadsereg tevékenységi sávja Kijevtől északra

helyezkedett el. Az egység az előző napon egyesült az 1. Gárda lovashadtesttel és Pereszliv-Hmelnickij irányába tört előre. A térségben Csapó Béla zls. pilóta gépére három Jak-9 támadott. Az alacsonyra szorított FW-189 kisebb sebességét kihasználva az egyik rajta túlrepülő vadászt lelőtte, míg a másik – nem tudva követni a terepviszonyokat – egy domboldalba vágódott és felrobbant. A harmadik gép kivált a légiharcból és elrepült. Ugyanazon a napon Suttay János őrm. pilóta gépét ugyanabban a légtérben hat La-5 támadta meg. A személyzet két szovjet gépet lelőtt. (Igazolásra csak egy került tanú hiányában, mivel a gép a szovjet vonalakon túl zuhant le)

A közelfelderítő század 1943. okt. végén érte el az 1000 bevetést. Öt hónap alatt. Erre egy ugyanott települt német századnak

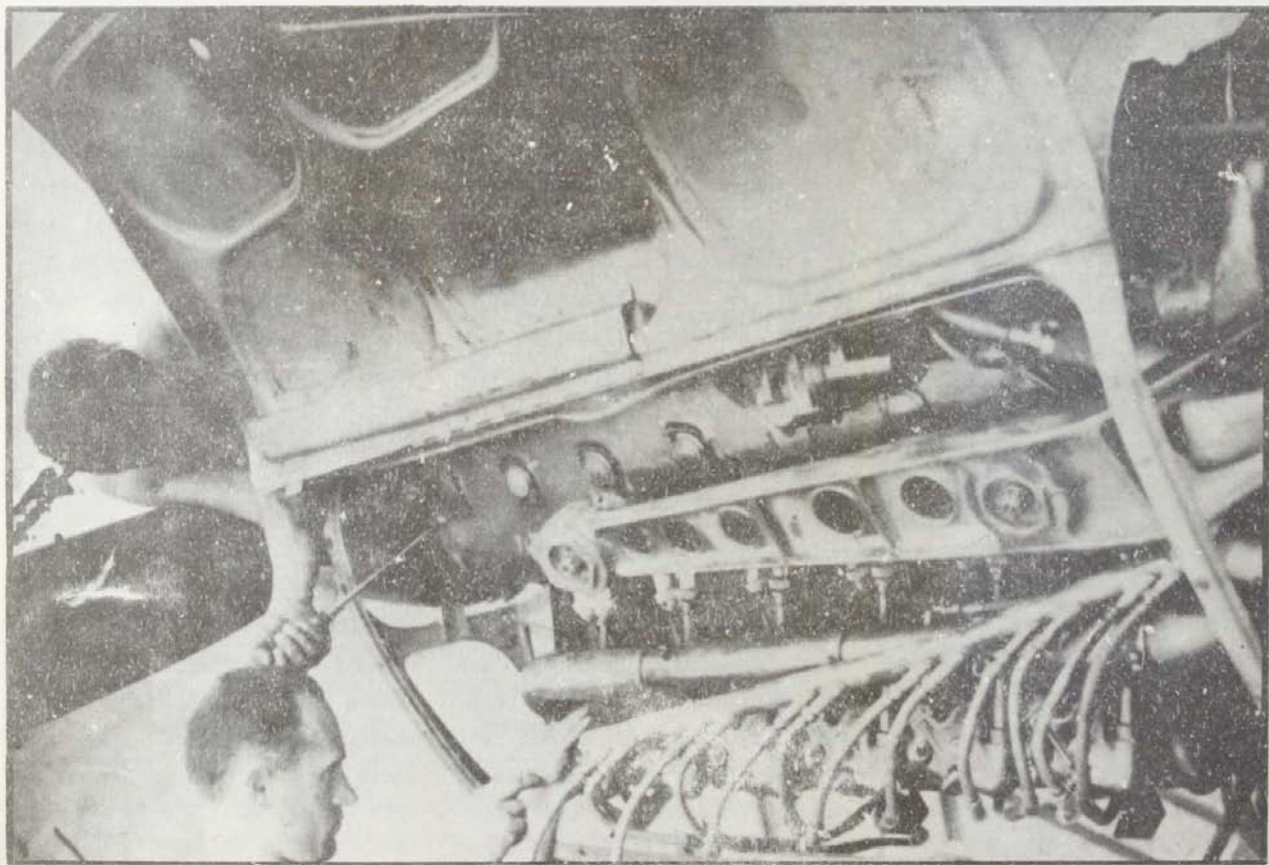
nyolc hónap kellett. A jubileumi bevetést Nagy László szds. megfigyelő, Kiss Ferenc fhdy. pilóta, Vágó Győző szkv. rádióslövész végezte.

Számos személyzet repült loo bevetést. Így pl. Lévy Pál fhdy. megfigyelő és Czigány Endre zls. pilóta 1943. október 19-én, Suttay János őrm. pilóta 1944. januárjában.

ÚJ SZEMÉLYZET ÉRKEZIK

Közben Telbisz Imre szds.-tól Németh Jenő szds. megfigyelő vette át a század parancsnokságát. Október végén Vaszilkovba, Kijev mellé – a magyar Ju-87 zuhanóbombázókkal és az 5/1. vadászszázaddal együtt – majd Berdicsev repülőterére települtek.

1943. november 3-án három személyzet érkezett pótlásra: Gyulai Andor fhdy. pilóta,



Gyógyítják a motort.

Balogh János fhggy. megfigyelő,
 Horváth Imre rádióslövész,
 Boromissza János őrm. pilóta,
 Buda György fhggy. megfigyelő,
 Mátyus János rádióslövész,
 Simorjai András fhggy. pilóta,
 Szotyori Nagy János fhggy. megfi-
 gyelő,
 Murankó István szkvv. rádióslö-
 vész.

Az új típus oktatása Jasion-
 kán történt volna, Rzezow mel-
 lett. Itt azonban csak Ju-88,
 Ju-87 és Do-215 kiképzés folyt,
 ezért a megfigyelőket és lövé-
 szeket a 3/1. közelfelderítő szá-
 zad akkori harcálláspontjára -
 Biala, Czerkow - vezényelték. A
 három pilóta átképzésére Jasion-
 kára érkezett egy F.W.-189-es
 géppel Horváth Károly fhggy. meg-
 figyelő és Kiss Ferenc fhggy. pi-
 lóta.

A harci körülmények közötti
 kiképzést a típusban már jártas
 személyzetek a hadirepülőtéren
 kapták meg. Az egyik ilyen isko-
 larepülésnél - 1943. novemberé-
 ben, Berdicsebben - Czigány End-
 re zls. pilóta Gyulai Andor fhggy.
 pilótát oktatta. Az erősen pá-
 rás, ködös időben a gyakorló pi-
 lóta túlhúzta a gépet, amely így
 elvesztette sebességét és a re-
 pülőtér szélére, a légvédelmi
 gépágyú löszeresládái közé zu-
 hant. Személyi sérülés nem tör-
 tént, a gép azonban megsemmisült.

Egy 1944. végén készült sta-
 tiszti szerint a közelfelderítő
 század 1943. májusa és decem-
 bere között 60 gépsérülést je-
 lentett a légvédelem és 12-t lé-
 gharc miatt. Hét hónap alatt
 1.100 bevetést repültek. Vesz-
 teségük személyzetben öt halott
 és egy súlyos sebesült. (A jegy-
 zék az eltűnteket is elveszett-
 nek jelenti, de közülük ketten a
 hadifogság után hazatértek.)



A megfigyelő a géppuskánál.

A 3/1. közelfelderítő század
 felderítési területe a Fastov-
 Kijev-Kremencsug térség volt, a
 Korszun-Sevcsenkovszki körzethen
 telepített német csoportosítás
 elhárítóharcainak megsegítésére.

A téli időszakot a század fo-
 lyamatosan, de csökkentett lét-
 számmal repülte végig. Ez azt je-
 lentette, hogy a front közelében
 lévő repülőtéren csak két-három
 gépszemélyzet tartózkodott, a
 többit visszavonták pihenésre. A
 kiszolgáló, - földi - személyze-
 tet is váltották.

PÁNCÉLOSOK LÖVIK A REPÜLŐTERET

A Berdicsev és Biala-Czerkow
 melletti repülőterről a gépek a
 Cserkasszij-Perejeszlav térségbe
 valamint a Kijevtől és Zsito-
 mirtól északra fekvő területek
 felderítésére szálltak fel rend-
 szeresen. Sok bevetést végeztek

Fastov környékére is, bár a no-
 vember-decemberi ködök miatt
 ritkábban kaptak feladatokat.

Január vége felé a század
 frontrepülőtere Kalinovka lett.
 Itt egy német közelfelderítő és
 az 5/1. magyar vadászszázad is
 települt. Megélénkült a légite-
 vékenység, a repülőteret több
 bombatámadás és alacsony támadás
 érte. Ugyanakkor a felderítőgé-
 pek nem találkoztak vadászokkal.
 A felderítendő terület Priluki
 Zsmerinka térsége lett.

A Simorjai-Szotyori-Murankó
 személyzet 1944. február 4-én
 repülte az első önálló felada-
 tot, amelynek során légvédelmi
 találatot kaptak. Rövidesen me-
 rősödött azonban a szovjet va-
 dászelhárítás és a felderítések
 alkalmával naponta kemény légi-
 harcokat kellett vívniuk. A már-
 cius 5-i áttelepülés, - Radzivi-
 lovba - után 15-én kétszer, 17-

én pedig háromszor kellett kivédeniük a la-5 típusú szovjet vadászgépek támadását.

A március 17-i felderítésnél a Buda-Baranyi személyzet nagyobb páncélos erők mozgását figyelte meg, ezért a három gép személyzete parancsot kapott, hogy másnap települjön át - földi személyzettel együtt Cholojovba.

Hajnalban több szovjet harcokocsi közelítette meg a repülőteret és tűz alá is vette. Az elsőnek kikerkező, - Buda-Baranyi - személyzet gépe motorpróba közben találatot kapott. Baranyi zls. megsebesült, de átültek egy másik gébe és elstartoltak. (A zászlóst a leszállás után kórházba szállították.) Az erős ágyútűz miatt a második személyzet, - Balogh-Gyulai -, meg sem tudta közelíteni a gépeket, a földi rész gépkocsiján Lembergbe menekült.

A harmadik gépszemélyzet egy rövid tűzszünetet kihasználva elstartolt, a gép földi szerelőjét és a német összekötőtisztet is magával menekítve. Így azután Cholojovban a felderítő századnak egyetlen gépe maradt. Ez a gép március 25-ig maradt ott a frontrepülőtéren, majd bevonult Lembergbe. Két nappal később a teljes alakulat Zamoserba, a mokrei repülőtérré települt. Telbin Imre szds. még novemberben hazatért, a század parancsnoka Németh Jenő szds. lett.

KIKÉPZÉS, HARC, ÁLDOZATOK

1944. április 1-én az ungvári 4/1. közelfelderítő századot Frauenhoffer József szds. parancsnokságával Brombergbe (Bydgosz) vezényelték kiképzésre. Ez a század, - mivel a géppel kapso-

latos tapasztalatok megszerződtek és mert itt egy jól felszerelt kiképző bázis volt, - jóval sokrétűbb iskolázást kapott, mint az előző.

Emellett az átképzésre vezényelt személyzetek többsége az alaptípusokon kívül többféle harci géptípust is repült: felderítőt és rombolót egyaránt. Most alacsony támadó, bombázó, felderítő kiképzést kaptak. A személyzetekkel éjszakai műszerrepülő feladatokat hajtottak végre, ú.n. "Erweiterte Aufklärer Ausbildung"-ot (kibővített felderítő kiképzést) végeztek.

A kiképzés május 18-ig tartott, ezután a pótlásul érkezett három személyzet kivételével a 3/1. közelfelderítő századot leváltották és feladatukat teljesen átvették. Az átmenet azonban folyamatos volt. A repülési leírások alapján április 30-án már Frauenhoffer József szds. az egység parancsnoka. Viszont egy másik napló

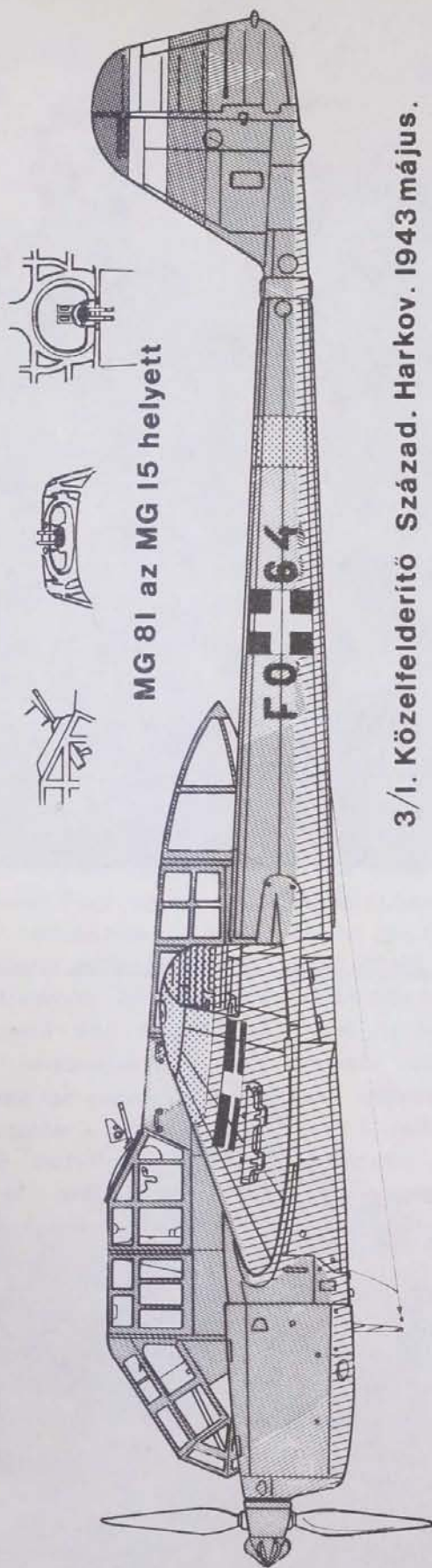
szerint az egyik kiképzésben lévő magyar személyzet május 20-án még kiképzési feladatát végezve hajtott végre kényszerleszállást Gatzkauban. (Szalóki Imre szkv. pilóta, Kemendy Miklós fhdgy. megfigyelő, Csúcs Mátyás tart. őrm. rádióslövész.) Ugyancsak ezt támasztja alá, hogy Kerekes Lajos fhdgy. megfigyelő, Zsigray zls. pilóta, Zsolnay karp. őrvezető 1944. április 26-án felderítő feladatukról nem tértek vissza. A felderítendő terület Kolomea és Delatin között volt.

A kiképzés során két esemény történt. Az egyik a Szalóki féle személyzet kényszerleszállása volt üzemanyaghiány miatt, a másik egy éjszakai repülésnél történt, amikor is Tóth hdy. megfigyelő, Pintér őrm. pilóta és Soltész Gyula szkv. rádióslövész gépe erdőbe zuhant. A lövész sér tetlen maradt, a személyzet másik két tagja életét vesztette.

A század 1944. április 2-től április 13-ig Zamoscsba települt majd 14-én Lesjaticére helyezték

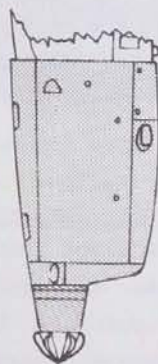


A rádiós "munkahelye."

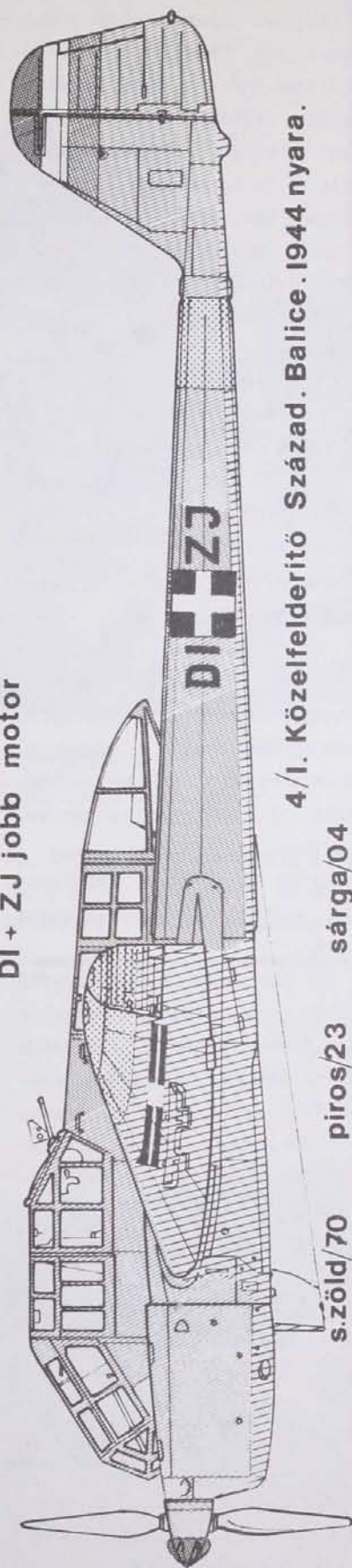


3/1. Közelfelderítő Század. Harkov. 1943 május.

F.W. 189



DI + ZJ jobb motor



4/1. Közelfelderítő Század. Balice. 1944 nyara.

s.zöld/70 piros/23 sárga/04



s.kék/65 v.zöld/71 zöld/82 ezüst/01

át, feltehetően az 1. magyar hadsereg támogatására.

A gépek megadott időközökben startoltak. Simorjai hdgy. a másodiknak indult géppel az útvonalon felhőbe került és alacsonyra szorult. Megpróbált felfelé kitörni, egy pillanatra meglátták Lemberget, egy leszállni készülő Ju-52-t követve azonban ismét felhőbe jutottak, és visszafordultak, majd leszálltak Zamoscsban. Másnap indultak újra. Leszállásuknál csak egy gép állt - Baranyi zls. gépe - a harmadik nem érkezett meg. Később megtalálták őket, gépük egy hegyoldalba fúródott. A személyzet életét veszítette.

1944. április 23-án áttelepültek Stanislavba.

Stanislavban az egyik visszatérő gépet a repülőtéren - Rohonczy György zls. megfigyelő parancsnokságával - a kigurulás alatt szovjet vadászgépek lőtték végig. A megfigyelő az egyiket lelőtte.

Május 18-án újabb áttelepülés, ezúttal Labunyéra (Zamoscs mellé).

Itt egy német közelfelderítő egység, - parancsnoka Rinke, - kötelékében repültek. Feladatuk főként páncélos felderítés, esetenként páncélosok bombázása volt, de gyakran előfordult alacsony támadó bevetés is. Felderítésre általában éjjel 1-2 óra körül indultak, mert igyekeztek pontosan pirkadatkor érni a célterület fölé. A bevetések időtartama 2 óra-2 óra 10 perc volt. Visszatérés után pihenő következett, majd fotófelderítő feladatok. Természetesen ilyenkor megnőtt a vadászveszély is.

Az egyik ilyen bevetésről, - 1944. június 6-án, - Rigó Miklós fhgy. pilóta, Hidvégi Ferenc



Eredmény?

szds. megfigyelő és Bánffy Sándor szkv. rádiós nem tért vissza. Mint később kiderült, Delatinnál, a Bug túlsó oldalán szovjet vadászok támadták meg gépüket és lelőtték őket. A személyzet megpróbálta elhagyni a gépet, de a kis magasság miatt ernyők nem nyíltak ki és életüket veszítették.

Június 28-án az egység Dubba július 10-én Stry-be, majd 21-én Moderovkára települt.

Július 3-án egy alkonyati bevetésen Simorjai András hdgy. pilóta, Szotyori Nagy János hdgy. megfigyelő és Murankó István szkv. rádióslövész gépét, amelyen ekkor Kun Szabó László fhgy. haditudósító is tartózkodott, négy

La-5 típusú vadász támadta meg. A közelfelderítő arcvonalfelderítést végzett Luck-Kowel között 2.000 méter magasságban. Először sikerült eltűnnie egy gomolyfelhőben, de később a vadászok légiharcra kényszerítették. Szotyori hdgy. géppuskájának hevederje robbanólövedéket kapott, a robbanás súlyosan megsebesítette a megfigyelőt. Szétszakadt ejtőernyőjét a légáramlat kitepte a gépből. A gép zuhanni kezdett, de Simorjai hadnagy súlyos sebesülése és a gép sérülései ellenére sikerült saját területen kényszerleszállniuk.

A támadás során a haditudósító és a lövész is megsebesült.

Július 26-án az FO-60 lajst-



romjelű gépre Dolina felett két szovjet vadász csapott le. A fel-
derítő lezuhant és elégett. A
személyzet - Farkas Jenő zls. pi-
lóta, Bertsch fhdgy. megfigyelő,
Lück őrv. rádióslövész, - csak

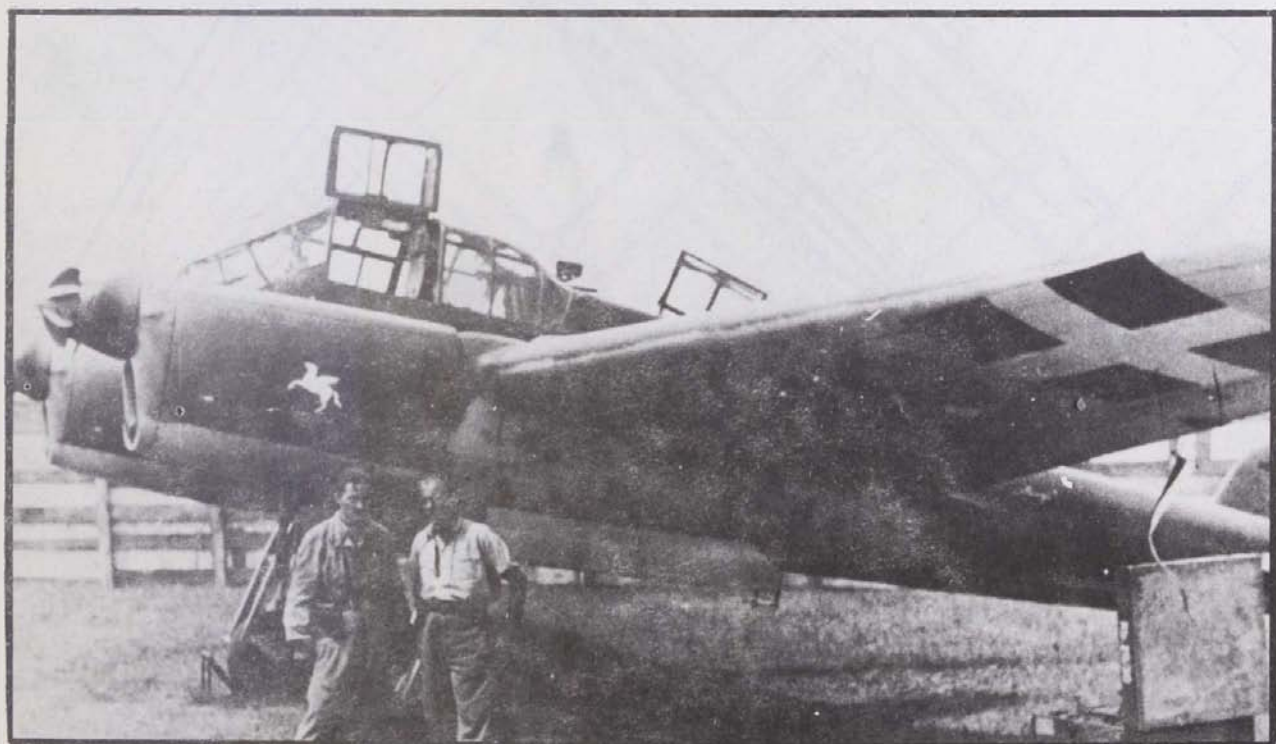
sérüléseket szenvedett.

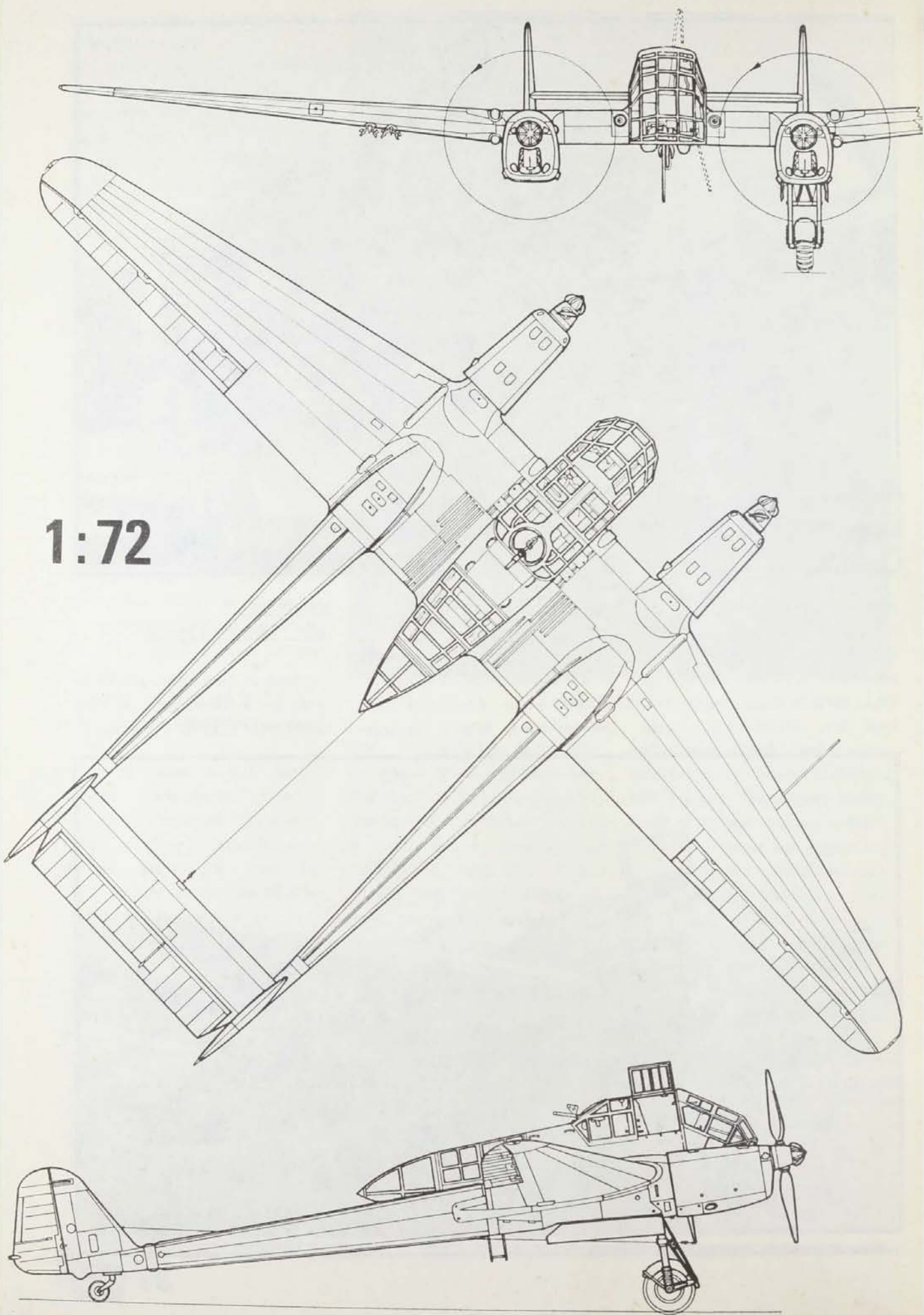
A kiesett személyzetek pótlá-
sára a század feltöltést kapott.
A pótlásként érkezettek közül
Demeter Károly fhdgy. megfigye-

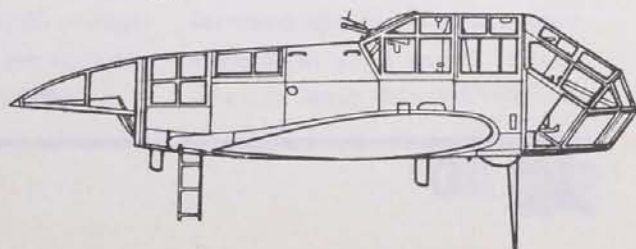
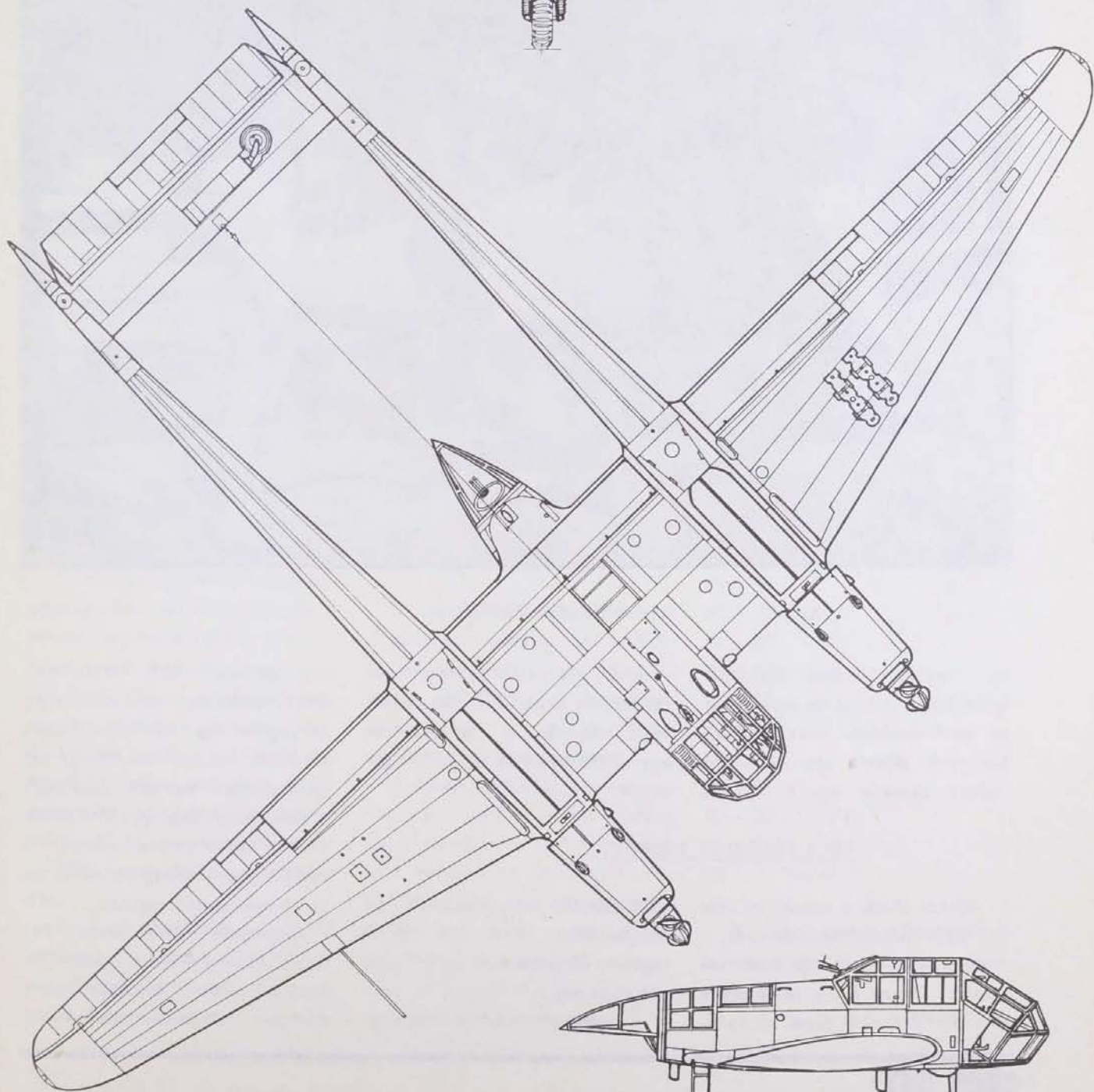
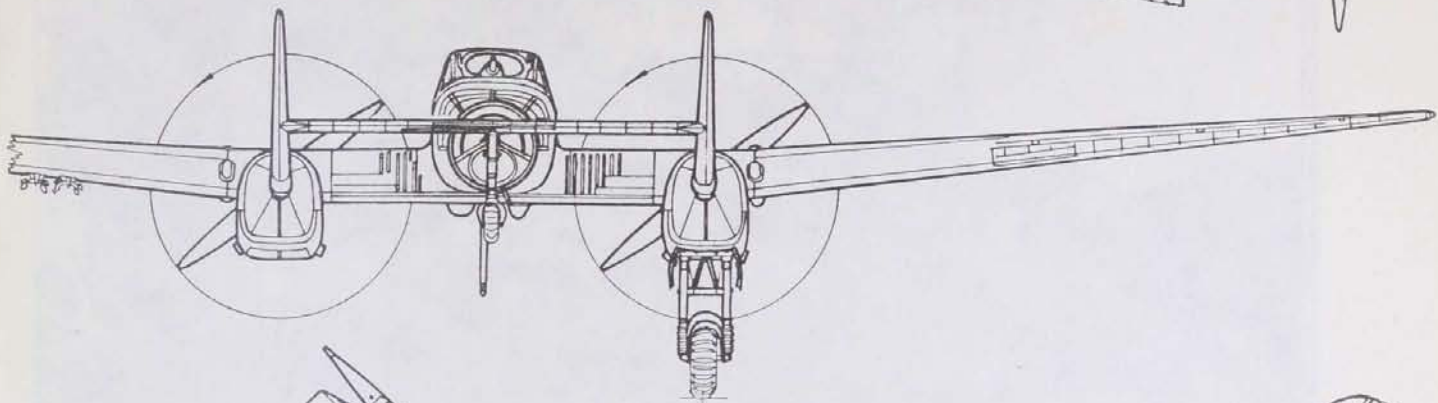
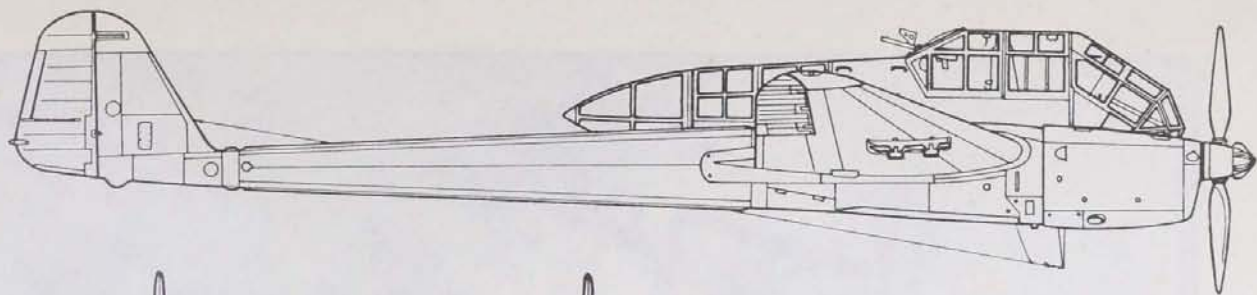
Motorpróba.

Lenn: "Táltos" a boxban.

lő, Verőczy Imre szds. pilóta és
Hardy Gyula honv. gépe az első
bevetésről - 1944. augusztus 1-









Fontos a jó kilátás.

én - nem tért vissza. Begidzsán Andor hídgy. pilóta és személyzete szerencsésebb volt. Lednice környékén gépeket egy JAK-9-es vadász támadta meg. A vadász

rosszul célzott, a felderítő kifordult és a rádióslövész lelőtte a támadót. A légigyőzelmet egy német páncélos alakulat igazolta.

MÁR A KÁRPÁTOKON INNEN!...

Július 28-án a század Balicé-re, majd néhány bevetés után, - augusztus 11-én, - Ungvárra települt. Itt az egyik feladatuk a szlovák felkelők által ellenőr-

zött terület felderítése és röpcédulaszórás volt. Ezt főként Ungvár-Bustyaháza átrepülésekkel oldották meg.

A Begidzsán Andor személy-

zet egy alkalommal Szirmabesenyőről (Miskolc) indulva szovjet területen egy hadifogolytábort derített fel. A bevetésnél vadásztámadást kaptak. Szakhmári Aladár hídgy. megfigyelő ruhájában 20 mm-es lövedék robbant. A sérült géppel Késmárkon szálltak le. A megfigyelő meghalt.

Szeptember 23-án Gombos Pál hídgy. pilóta gépét hajnali felderítés közben támadták meg a vadászok. Az alacsonyan repülő



Visszajöttünk!!!!...

közelfelderítő közepes kaliberű légvédelmi gépágyúból is tüzet kapott. Eltalálták a bal motort és a bal szárnyat, a pilóta kényszerleszállást hajtott végre. A személyzet sértetlen maradt, de a gép teljesen összetört.

A század szeptember végéig Ungváron maradt, majd Gödöllőre települt, ahol gépeit átadta a németeknek.

Hivatalos jelentés hiányában pontosan meg nem állapíthatóan a század veszteséglistája a technikai eszközöket tekintve 10-11 gép. Ebből öt a szovjet vadászok, egy az időjárás számlájára írandó. A többi részben a légvédelem, részben ismeretlen okok miatt semmisült meg. Meghalt, illetve eltűnt 15 fő, megsebesült 6. Mindez 1944. januárjától - szeptemberig.

Volt egy harmadik, - F.W.189 gépekkel felszerelt - magyar közelfelderítő alakulat, amely egy német felderítő osztály kereté-

ben működött 1944. tavaszától kb. október elejéig. Feladatuk a Balti tenger feletti felderítés volt, főleg a "V" fegyverkísérletek területének ellenőrzésével. Körülbelül Székesfehérvár amerikai bombázásának idején a sóstói repülőtérre települtek, ahol gépeiket leadták.

A TÖRTÉNET VÉGE

A közelfelderítő századok személyzetét részben még repülőalakulatok vették át (Me-210, Hegvi, stb.) részben megkezdték átképzésüket a Bf-109 típusú együléses felderítő gépekre.

A pontos gépszám nem ismert. A legalacsonyabb ismert lajstromjel a FO+53. A legnagyobb bizonyított lajstromjel: FO+68 vagy 69. Ez azonban nem a teljes szám, mivel német jelzésű, átfestetlen gépeket is repültek. A pótlást Gleiwitz (Gliwice) repülőtéréről kapták.

Ismert lajstromjelek:

5 D + CK WerkNr. 2317 kiképzőgép	
Proskurovban. Gy.sz:	2357
7H + 7R	2306 ?
VD + 27	2308
PC + 1Q	2379
GA + ZI "Rózsika"-ol25/264	
BG + GK	
N5 + JH kiképzőgép Brombergben	
FO + 53 "Margit"	
FO + 55 "Ica" - "Hableányka"	
FO + 56	
FO + 57 "Ica"	
FO + 58	
FO + 59 "Pöske"	
FO + 60	
FO + 62	
FO + 63	
FO + 64	
FO + 68 (3/9/?)	
FO + 69	
FO + 72 "Gabika"	

A fenti adatok fényképek és bevetési naplók alapján azonosíthatók.

PUNKA GYÖRGY

Ahogy én emlékszem

Bel ami

... Ezt a gépet leggyakrabban nem a hivatalos típusnevének nevezték, hanem egyszerűen "Bel ami"-nak, ami magyarul szépfiút jelent.

Ki adta ezt a becenevet és miért? Nem tudom. Arra viszont emlékszem, hogy a harmincas évek végén sokáig ment egy film, melynek ez volt a címe. Nagy sikerrel szerepelt a mozik műsorán hónapokig. A siker titka a szellemes, könnyed, fordulatos tartalom és a színészek kiváló játéka, nem utolsósorban pedig a fülbemászó zene. – Valahogyan egyazon érzelmeket váltotta ki a film és a repülőgép is az emberből.

A Bel ami műszaki adataira – 45 év távlatából – már nem emlékszem. Különböző is a rideg számok csak a szakembereknek jelentenének valamit. Amint a pilóta vezetni kezdte, rögtön érezte, hogy könnyű, fordulékony, jól kormányozható gépben ül, melyből mintha vídamság áradt volna.

Különösen azokban az embereken keletkeztek ezek az érzések, akik előzőleg a WM 21-es

"Sólymot" repülték. A "Sólyom" az előző repülőgép generációjához tartozott és mint ilyen, nehezebb, romháb volt.

Térjünk vissza az FW 189-hez. Az volt ám a gyönyörűség, amikor a gép már néhány méterre fölemelkedett és a személyzet előtt kitárult a látóhatár. Mit, hogy előtte?! Alatta, fölötte, jobbra, balra! Csak éppen hátrafelé nézni volt kissé kényelmetlen. Hátrafelé viszont a rádiós-lövészeknek nyílt tág látótere. Mi tette ezt lehetővé? Az, hogy a gépnek két vékony törzse volt. A törzsek, a szárny és a vízszintes vezérsík által alkotott téglaloidnak a szárny-oldalára tervezték a cseppformára áramvonalazott, minden részén plexi-üvegből készült utasteret. A kilátásnak nem volt holtttere...

A műszerfal sem zavarta nagyon a kilátást, mert szemmagasságban helyezkedett el. Egy fontos műszer volt csak – autós hasonlattal élve: – a sebességváltó tájékán. Ez a műszer a rádióhoz csatlakozott és az volt a feladata, hogy a hazai repülőter irányát megadja. Ha a pilóta úgy manőverezett, hogy a repülőgép hossz tengelye megegyezett az anya-reptér irány szögével, a műszer "0"-t mutatott. Bármilyen eltérés ettől a szögtől a műszert kilengésre készítette.

A megfigyelő és a rádiós egy-egy mozgatható géppuskát, míg a

pilóta két, mereven beépített géppuskát kezel. Mindegyik fegyver űrmérete 8 mm felett volt. A pontos adatot ma már nem tudom.

Nem szabad megfeledkezni a felderítőrepülő fontos segítő eszközéről: a rádióról és a fényképezőgépről. Ezekről azért nem tudok részletesebben írni, mivel ezeket nem a pilóta kezelte, és pedig repülőgépvezető voltam.

Ha valaki megkérdezné tőlem, hogy a "Bel ami" szavak hallatára milyen emlékek keletkeznek bennem, gondolkodás nélkül a következőket válaszolnám: kora reggeli órák, vakító napsütés, sötétkék égbolt, fehér felhőfószlányok és ebben a békés sugárzó környezetben halkan duruzsuló motorral úszik a Bel ami, pilótája minden idegrezdülését, minden apró kézmozdulatát követve. – Csodás játékszer felnőttek részére. Játékszer?

... Bárcsak minél előbb jönne el az a kor, melyben a dühöngő harci fegyverek játékszerre szelidülve szolgálnák az embert és a korlátlan mozgás lélekemelő sportját: a repülést!

Székely László

Tűzben

... És arra is emlékszem, mert kell és a dátumát is pontosan tudom: 1944. július 3.

Dél előtt már voltunk egy bevetésen, így nem számítottam rá, hogy még egyszer kell repülnöm. János jött a bevétési paranccsal, vele a mokány gyalogsági fhdgy... Ejnye, de ismerős!... Bemutatkozom, hát Kun-Szabó László, aki a soproni főreálban felettem járt vagy négy évvel. Most haditudósító és velünk fog jönni.

Na jó, most megmutatjuk - néztem össze Jánossal -. Hogy milyen is egy jó rázós kf. bevetés!

K. volt a cél. Megerősített frontszakaszt fogunk végigrepülni és a k-i repülőteret bombáznunk.

Nem ment simán.

LAG-5-ös vadászok cirkáltak a város fölött. Mi dél felől kerültünk és úgy akartunk a város fölé jutni, de észrevettek. Rövid fordulózás után felhők mögé bújtunk.

Most északról próbálkoztunk, de a vadászok is éberek voltak; észrevettek, üldöztek, lőttek, mi is visszalőttünk és egérutat nyertünk. De János makacs volt. Harmadszor, majd negyedszer is nekivágtunk a feladatnak. Sikertelen is fontos adatokat szereznünk.

Talán ez vonta el egy pillanatra a figyelmünket, mert

egyszerre támadt a három gép. De hol a negyedik? Alulról támad... kiáltja a lövő, Murankó János szkv. és már látom is a gépágyú vörös gömbjeit alattam. Leborítok balra és ebben a pillanatban telibe talál egy sorozat.

János lezuhan a felső géppuska állásból, robbannak a lövedékek a kabinban. Kivágják az ablakot, János ernyője szétnyílik s a léghuzat kiviszi a gépből. Űtést érzek a fejemen, az arcom csupa vér, a jobb motor rángat. Jánost az erős léghuzat kifelé húzza... Félkézzel lekapcsolom az ernyőjét, mire az kivágódik és fennakad a jobb függőleges vezérsíkon. A gép még zuhanásban van, miközben hallom János elhaló hangját: Visszafordulunk, még van néznivalóm!

Mindez másodpercek alatt történt. Sikertelen a gépet kivenni a zuhanásból, alacsonyban vagyunk, talán ötven méteren... Mit csináljak?... A jobb motor füstöl, a jobb oldalkormány nem működik... Hol vagyunk? Meddig bírja a gép és meddig mi? Szörnyű pillanatok.

A vadászok nem követnek... Úgy látszik, végeztek velünk. Árokrendszer alattunk. Vajon saját, vagy ellenséges? Nem tudom, de az első felismerhető saját területen leszállok!... Jánosnak orvos kell! Csak addig bírja ki! Saját repertünktől

messze vagyunk. Ni, ott egy flak^x-állás, előtte tisztás!

Leszállok. Jánost kiemeljük a gépből. Próbáljuk bekötözni, de hisz valamennyien véresek vagyunk. Szerencsére már jön is a segítség: német tüzerek terepjárón. Bevisznek az első vonal kötőhelyére.

Engem istápolnak a legjobban, én vagyok ugyanis a legvéresebb, mert szegény János vére rám fröccsent a szétlőtt bal karjából. A segélyhelyen ellátnak bennünket, értesítik a századunkat, értünk jönnek egy Storch^{xx}-hal, estére biztos helyen vagyunk már a kórházban.

Néhány szilánkkal megúsztam, János nagyon rosszul járt, a haditudósító is megsebesült és a lövész is, súlyosan.

A gép kabinjában négy lövedék robbant: egy János géppuskaállásán, ettől sebesült meg a fején és a karján, egy a rádión, ennek a robbanását éreztem a hátpáncélon keresztül, egy a gép orrában, de az átrepült. A jobb motor is találatot kapott.

Miért emlékszem erre? Talán, mert túléltek...

Simorjai András

x Flieger - Abwehr - Kanone = légvédelmi ágyú

xx Storch - Fi-156 típusú futárgép