

FEHÉR ENDRE



FŐHAJTÁSSAL

FŐHAJTÁSSAL

MÁSODIK, BŐVÍTETT KIADÁS

ÍRTA ÉS SZERKESZTETTE:
FEHÉR ENDRE

TÁRSSZERKESZTŐK:
DR. FORRAI-WERLING MÁRTA
BALÁZS JÓZSEF

A kötet magánkiadásban jelenik meg.

Nyomdai munkák: Pethő Nyomda, Kaposvár

ELŐSZÓ

Ez a gyűjtemény, pécsi érintettsége okán, 19 fő hősi, és 18 fő repülőhalált halt ember bátor helytállásának tiszteletére felállított obeliszk létesítését és ünnepélyes avatását mutatja be, majd ezt követi, az arra felvésett, nevesített hősök fellelhető életútjának méltatása. Ez, az utókor nevében, egy főhajtás az elődök teljesítménye előtt, megörökítve ezzel a honvédrepülőket, az ejtőernyősök hősi kitartását.

A nagyon különböző életkorú, és igen eltérő élettörténetet megélt emberi sorsok bemutatása során jól kirajzolódik azok közös jellemzője: a repülés szeretete és az emberi bátorság. Mindannyian a félelmüket maguk alá gyűrve álltak helyt, valahol a szelek szárnyán. Ki így, ki úgy. A végeredmény is egyező: az életükkel fizettek. Örök kérdés marad, hogy mit éltek át, mire gondoltak a halál torkában. Talán egy percet, vagy talán annyit sem jelentett ez a terminus. Mit érezhettek ezek az emberek akkor, amikor sebesülésük, zuhanásuk következtében az elmúlás biztos tudatát élték át. Egyáltalán tudatosulhatott ez? Milyen gondolatokat hívhattak elő az utolsó másodpercek, amikor már semmit sem tudtak tenni életük megmentéséért? Vajon képesek voltak akkor, ott abban a helyzetben ezt értékelni? Vagy talán ezt minden repülés előtt számba vették? Egyáltalán fel lehet erre készülni? Megválaszolatlan kérdések. És azok maradnak örökre. A válaszokat magukkal vitték. Ami bizonyos, hogy az itt nevesített hősök a mindenkori cél megvalósítását előbbre tartották, mint az életüket. Ez a cél olykor az ellenség feletti győzelemként, olykor pedig bravúros precizitással végrehajtott repülési élményként lebegett előttük.

Az összeállításhoz végzett gyűjtő munkát nyilvánvalóan megnehezítette, az a dicséretes szerkesztői törekvés, hogy a ne-

vek mellé fotók is kerültek, nagymértékben támogatva ezzel az adott személyek tényleges megjelenését; azt, hogy ránk pillanthassanak, itt hagyva nekünk a tekintetük erejét. És legyen, majd maradjon is emlékképünk róluk, és az élettörténetünkkel együtt őrizhessük meg magunkban.

Ugyanakkor ez a kötet alkalmas arra is, hogy egy ember - Fehér Endre – küzdelmét bizonyítsa, aki fáradságot nem kímélve minden követ megmozgatott annak érdekében, hogy ne engedje a feledés homályába veszni ezeket, a példaértékű emberi sorsokat. Kezdő lépésként az emlékmű felállítása során tanúsított aktivitásával, majd később annak megrongálása miatti helyreállítás érdekében mozgósított energiák felmutatásával, és az emlékállítás mezsgyéjén továbbhaladva, született meg ez a gyűjtemény, mely egy pécsi térnél szélesebb körben teszi lehetővé a közös megemlékezést. Mindezt, ha kellett levelet írt, ha kellett előszobában órákig várakozott, ha kellett utazott, ha kellett győzködött, és ha kellett veszekedett is annak érdekében, hogy az emlékmű, majd ez a kötet megszülethessen. Soha nem kímélte sem az erejét, sem az idejét. A közvetlen környezetétől ugyanezt elvárta. Felesége, aki kitartó társa Fehér Endréné Pilgermayer Gizella bámulatos hozzáállással támogatta mindenkor és mindenben, ami erejéből tellett, derűs türelmével, jó ötleteivel gyakran segítette át a nehéz, időnként kilátástalannak tűnő időszakokon.

Az eredményt látva, jó érzéssel tölt el mindannyiunkat, hogy valami módon hozzájárulhattunk, részesei lehettünk ennek az alkotó folyamatnak.

Köszönet érte a magunk, a hősök és azok szerettei nevében, köszönjük Endre bácsi!

Pécs, 2012. október havában

Dr. Forrai-Werling Márta

AJÁNLÁS

Az én gyerekkoromban, a faluban, községekben, de sok városban is az volt, a szokás, a felnőtt férfiak a hősök emlékművét megsüvegelték (kalapot emeltek), az asszonyok keresztet vetettek. Mi diákok, leventék, ha sapka volt rajtunk tisztelegtünk, sapka vagy kalap nélkül, főhajtással. Ezzel fejeztük ki tiszteletünket és hálánkat a hősök emléke előtt.

A nemzetben való megmaradás elkötelezett híveként Kölcseyt idézve éltem és élek ma is: „Nemzeti fény a cél, hogy elérd, forrj egybe magyar nép!”

A könyvből ízelítőt kaphat a magyar ifjúság az évtizedeken keresztül elhallgatott honvédrepülők, ejtőernyősök hazaszeretetről, és megismerhetik a hősi helytállást. Több évtized távlatából illő felidézni, hogy végképp el ne felejtsük azt a korszakot melynek valódi megismerésétől generációkat fosztottak meg, a nyenyvét év diktatúra alatt.

Erre a repülő emlékműre a volt pécsi és Baranya megyei lakosú repülők ejtőernyősök nevei kerültek fel, valamint akik a pécsi repülőtéren vesztették életüket kiképzésük vagy feladatuk teljesítése közben valamint azoké is, akiknek a hozzátartozója később évtizedekig pécsi lakos volt. Ezzel a kötettel emlékezem rájuk és hajtom meg fejemet a hősi, és a repülő halált halt bajtársak és barátaim emléke előtt.

„A kevés, amit végbe vittem: kötelesség, elmulasztása szegény és gyalázat lett volna, ám teljesítése sem érdemel dicséretet.”

(Széchenyi István)

Ezúton is, és ismételten köszönetet mondok mindazoknak,

akik a legcsekélyebb mértékben is segítségemre voltak abban, hogy ez a gyűjtemény megjelenhessen.

Fehér Endre
Vitézi Rend
Nemzetvédelmi Tagozat
tagja

BEVEZETÉS

Békeidőben, de a háború alatt is, minden év májusában megemlékeztünk magyar hőseinkről. Városokban, ahol katonaság volt, a honvédség, másutt, pedig a város, község, falu vezetői a lakosság és a diákság részvételével emlékeztek. Még ma is jó érzés tölti el szívemet, ha emlékezetembe idézem ezeket a kegyeleti ünnepségeket. Mint középiskolás, mindig ott voltam. Már az I. világháború idején 1915-ben egy vezérkari őrnagy Abela Ferenc báró szorgalmazta, hogy minden település állítson emlékművet az elesetteknek, és neveiket véssek kőbe, márványba. Ezt erősítette meg az 1917. évben elfogadott VIII. számú törvény.

Ezek az emlékművek még napjainkban is sok településünkön megtalálhatóak, kiegészítve egyes helyeken a II. világháború és az 1956-os hősök neveivel.

Az 1924. évi XIV. számú újabb törvény már úgy rendelkezik: a Hősök emlékünnepét a magyar nemzet mindenkor a hősi halottak emlékének szenteli. Ezzel a Hősök napja bekerült nemzeti ünnepeink sorába. Szentmisével, ünnepi rendezvényekkel emlékeztünk az 1944. évig. Ez a nap május utolsó vasárnapja nem volt gyermeknap, azt csak az 1945. utáni rendszer tette erre a napra, nem véletlenül. Egy vesztes háború után 1945-től több generáció nőtt fel úgy, hogy a magyar hősökre, áldozatokra, - akik a II. világháborúban a haza védelmében áldozták életüket - nem emlékezhetek.

Sajnos ifjúságunk több évtizeden keresztül nem, – talán még ma sem részesül olyan nevelésben -, hogy a hazáért megdicsőültekre az utókornak emlékezni, emléküket megőrizni, tisztelni szent kötelességük! Kivételek talán csak azok a

szerencsés értékrendű fiatalok, akik olyan családban nőttek fel, ahol szüleik érintettsége, vagy hazafias érzelmű szülőktől megtanulhatták a hősök tiszteletét. A kommunista rendszer mindent megtett azért, hogy Őket elfelejtsék. Akik túléltek a megpróbáltatásokat, azok a rendszer üldözöttei lettek, sok esetben kivégzés, börtön várt rájuk.

Úgy voltak rabságban, hogy nem kellett velük elszámolni, mint ahogy például a recski haláltáborban. Beszélni sem lehetett róluk. A hatalom kiszorította őket a társadalomból. Sajnos egyik hadtörténészünk nem sokkal még a „rendszerváltság” előtt is úgy foglalt állást, úgy definiálta a hős fogalmát, hogy a magyar katona nem lehetett hős az oroszok elleni háborúban, csak ’megtévesztett áldozat’. Azért lassan eljött az az idő, hogy hőseinkre méltóképpen emlékezhetünk. Emlékszem még az 1980-as évek elején, amikor vitéz Bertalan Árpád ejtőernyős őrnagy sírját - a még élő, volt bajtársai - egy szerény emlékművé alakították át, majd amikor erről a rendőrség tudomást szerzett, a résztvevő személyek közül egyesekeket beidézték kihallgatásra.

Amikor megalakult a Magyar Veterán Repülők Egyesülete (ma Szövetség), úgy éreztük, eljött az ideje régi adósságunkat törleszteni. Kötelességünknek éreztük maradandó emléket állítani, amihez 1991 évben hozzá is kezdtünk és 1992. szeptember 19-én katonai pompával felavattuk Pécsen a Repülők Hősi Emlékművét.

Már korábban is foglalkoztatott a gondolat, hogy a II. világháború magyar hőseinek, - akik életüket áldozták a hazáért, - miként lehetne méltó emlékművet állítani. A múlt század nyolcvanas éveinek végén, a kilencvenes évek első éveiben végre lehetőségünk adódott erre.

Amikor megalakult a Magyar Veterán Repülők Egyesülete pécsi szervezete (1990. április 6.) elsődleges feladatunknak

tartottuk, hogy a repülő hőseinknek méltó emléket állítsunk. Az elhatározást tett követte, és 1992. szeptember 19-én ünnepélyes külsőségek között felavattuk Pécsen, az ország első köztéren álló repülő hősök emlékművét. (A korábban állított emlékművek más jellegűek és nem köztéren álltak, hanem reptereken, temetőben stb.)

Azóta minden év május utolsó vasárnapján, a Magyar Hősök Ünnepén, nyilvános kegyeleti megemlékezéssel adózunk elődeinknek, akik a legdrágábbat, az életüket áldozták a Hazáért. 2001 évben az Országgyűlés ismét foglalkozott a Hősök ünnepével és július 19-én elfogadta a 2001. évi LXIII. törvényt, a magyar hősök emlékének megőrkítéséről, melynek 2. §-a így rendelkezik: „A Magyar Köztársaság Országgyűlése a magyar nemzet soha el nem múló hálája jeléül, a ma élő és a jövő nemzedék okulására, a hősök dicsőségére, minden esztendő május utolsó vasárnapját a Magyar Hősök Emlékünnepévé nyilvánítja.”

A teljesség igénye nélkül meg kell emlékeznünk Keresztes Béla és társa Dombay Gyula építészmérnökök munkájáról, akik térítés nélkül megtervezték és az építési dokumentációt elkészítették. Czigány Endre egyesületünk akkori elnöke, volt közelfelderítő pilóta, aki győzködte az akadémikuskodókat, valamint kétkezi munkával maga is építette az emlékművet.

Ugyancsak kétkezi munkájukkal járultak hozzá az emlékmű létesítéséhez: Kiss Zoltán, Meiszterits István, vitéz Marosújvári Géza, vitéz Bodajky Lajos, Volentér Pál, Derner Henrik. Dr. Pagáts Pál pedig Pécs város repülő múltjának kutatásával támogatta azt.

Tóth Kázmér neve külön kiemelést érdemel, mivel az emlékművet díszítő sas – a repülő szimbóluma - elkészíttetése az Ő érdeme. Tóth Kázmér tartalékos repülő zászlós (hadnagy) csaknem a teljes költségét fedezte szerény nyugdíjja-

ból, és a külföldön élő volt repülő barátai adományából, amit a megélhetése könnyebbé tételére küldtek számára.

Enes Nagy Sándor (Maglód) szobrászművész alkotása a sas, karmai közt a repülőtört tartva. Az emlékmű elején lévő bronz dombormű Török János (Pécs), a Zsolnay Gyár iparművészenek munkája, mely egy törött légsavart ábrázol olajágkoszorúval, nemzeti színű szalaggal és fölötté magasabban bronz pánt ékesíti, amit a koronás aransas, sportrepülő és ejtőernyős jelvények díszítik.

Öntötte Balogh Imre (Pécs) fémöntő mester, akire emiatt gondolunk hálával.

Köszönet illet minden adakozót, akik forintjaikkal támogatták e nemes cél megvalósítását, és azokat, akik kétkezi munkájukkal vettek benne részt. Hálások vagyunk az emigrációban élő volt repülők, a Pécsi Városszépítő és Városvédő Egyesület, Pécs Város Önkormányzatának adományaiért. Valamint azoknak a cégeknek, akik anyaggal járultak hozzá, de azoknak is köszönjük, akik lelkesedésükkel biztattak. Till Ferencnek (Pécs), mint kiváló amatőr operatőrnek, Schneider Jánosnak, akik megörökítették az eseményeket, ezáltal alkotottak maradandó emléket az utókornak.

A magam munkáját nem kívánom méltatni, az nem az én tisztem, azt embertársaimra, barátaimra bízom.

A. John Péterdi
4. Beau Street
Norwalk CT 06850-2437
USA
Magyar Szárnyak főszerkesztője

Kedves János Bátyám!

Biztos vagyok abban, hogy a Magyar Szárnyak olvasói értesültek már a Magyar Veterán Repülők Egyesületének megalakulásáról Budapesten, 1989 őszén, (szeptember 5).

Pécsett is működik ennek az egyesületnek egy csoportja 38 fős létszámmal. 1990. április 6 -án megtartottuk alakuló gyűlésünket, melyen megfogalmaztuk csatlakozási szándékunkat. Megküldtük alakuló közgyűlésünk jegyzőkönyvét Budapestre, ahol azt az MVRE vezetősége elfogadta. Tagságunk a volt magyar királyi honvéd légierő tagjaiból, repülőkből, ejtőernyősökből, volt sportrepülőkből és sportejtőernyősökből, valamint a repülést kedvelő és azzal szimpatizáló személyekből tevődik össze. Többek között... Alapító tagjaink: v. Marosújfári Géza, v. Czigány Endre, v. Somody Ferenc, Fehér Endre, Rétfalvi Lajos, Teleki Lajos, Kiss Zoltán, Bodajky Lajos, Meiszterits István, Hecskó György, Tóth Kázmér, dr. Pagáts Pál, Till Ferenc, Szabó István, Szombathelyi Béla, Toldy Attila és dr. Németh Ferenc. A vezetőség tagjai: elnök: dr. Pagáts Pál, gazdasági vezető: Kiss Zoltán, az etikai bizottság vezetője Teleki Lajos lettek. Titkárt később választottunk. Havonta találkozunk. Találkozóink programjában egy-egy élménybeszámoló, kinek-kinek a repülő múltja, háborúban repült bevetései, ejtőernyőseink harcai, sportrepülés, valamint videó filmek vetítése szerepel. Természetesen megemlékezünk hősi halottainkról és elhunyt bajtársainkról a sírjaikra helyezett kegyelet virágaival is. Elhatároztuk, hogy a repülés hagyományainak ápolása mellett egy, a repülés hőseinek tisztelgő és a város repülőmúltját is méltóan megőrkítő emlékművet állítunk köz-

adakozásból a város egykori repülőterén, amit azóta beépítettek lakóházakkal és a város szerves része lett. Ezt a területet ma Uránvárosnak nevezzük. Ez az egyébként szerény emlékmű elsősorban a repülő EMBERNEK kíván méltó és maradandó emléket állítani, akár hősi harcban, akár békében áldozta életét a hazáért, a magyar repülés ügyéért. Beszélgetéseink során mindenkinek volt véleménye és elképzelése, de szárnyaló fantáziánknak anyagi lehetőségeink határt szabtak. A helyi újságban és rádióban közzétettük az emlékművel kapcsolatos elképzelésünket és kértük a város polgárait és vállalatait, hogy a nemes szándék megvalósulását adományokkal segítsék. Sajnos ez a felhívás nem sok eredménnyel járt! A Városszépítő és Városvédő Egyesület volt az, aki kezdettől fogva erkölcsileg is és anyagilag is felkarolta ügyünket. Egyesületünk tagsága – ki-ki saját lehetőségeihez képest – örömmel adakozott. Személyes kapcsolatainkat is felhasználva kerestünk fel vállalati vezetőket és kértük őket pénzbeli segítségre. Egyes tagjaink külföldön élő barátainak írtak a készülő emlékműről, akik adományaikkal válaszoltak. Nekik – akik távol élnek a hazától, de lelkükben mégis megtartották magyarságukat és megőrizték egykori, a repülés áldozataivá vált bajtársaik iránti tiszteletüket -, külön is köszönjük ezt. Az adakozók neveit szándékosan hallgatom el, nehogy esetleg véletlen és nem szándékos névkihagyással valakit is megsértsek. Minden adakozónak ezúton is ismételten nagyon szépen köszönjük az adományát. Áldja meg érte őket a jó Isten! Ügyünknek sikerült megnyerni két fiatal építész tervezőt: Dombai Gyulát és Keresztes Bélát, akik önzetlenül, minden ellenszolgáltatás nélkül, több tervrajzot készítettek. Ezekből választott a Művészeti Zsűri. A végleges tervet engedélyeztetés végett egyesületünk eljuttatta az építési hatósághoz. 1991. október 18 - án kelt jogerős építési engedély birtokában elkezdtük az emlékmű alapjának kiásását, majd pár nap múlva elvégeztük az alap betonozását is. Mindannyian jókedvvel és örömmel végeztük a munkákat, miközben repülő dalokat dudorásztunk. Örültünk, hogy fáradozásaink gyümölcse kezd beérni. Annak ellenére, hogy az emlékmű építési kérelmét a különböző fórumok többsége jó szándékkal támogatta, a hi-

vatal egy adminisztrációs tévedése miatt a Környezetvédelmi és Városépítő Bizottság az építkezést leállította, mert közterületen bármilyen mű építményt elhelyezni csak a városi Közgyűlés engedélyével lehet. Mint ez később kiderült, ehhez a legfelsőbb szervhez nem került el az emlékmű terve. Az emlékmű munkáira ekkor már közel kétszáz-ezer forint nagyságrendben voltak megrendeléseink. Ismerve a korábbi évek tapasztalatait, féltünk, hogy a kiadott engedélyt visszavonják, és a pénzünk elveszik. Végül is a Környezetvédelmi és Városépítő Bizottság – meghallgatva érveinket – támogatásáról biztosított bennünket. Hosszú kényszerszünet után ügyünket végre az 1992. március 5 - i városi Közgyűlés tárgyalta. A korábban kiadott építési engedélyt módosította oly formában, hogy – új terv beadásával – csak egy magasabb, reprezentánsabb emlékmű építését engedélyezi. A többletköltséget, ami a változtatással jár – hisz az eredeti terv szerint készülő emlékműre sem volt még meg a teljes anyagi fedezetünk – az Önkormányzat biztosítja. Mind az engedélyezést, mind a pénzbeli támogatást a Közgyűlés többségi szavazattal elfogadta, vagyis engedélyezte. Az új tervet is a már korábban említett két tervező készítette el, amit a Művészeti zsűri is, és a Hatóság is elfogadott és 1992. április 22-én kiadták az új építési engedélyt. Az emlékmű négyzet alapú, 5 m magas gúla két lépcsővel. Mind a gúla, mind a lépcső tardosi vörös márvánnyal van burkolva. Az alsó egy m-es rész három oldalán nevek és feliratok vannak bevésve, a negyediken egy törött légcsavar olajág koszorúval körbefogva, melyről nemzeti színű szalag lóg le. Ez egy bronz dombormű. A lépcsők felett egy méter magasságban körbefutó bronz abroncs, ami a koronás sassal, vitorlázó sportrepülő jelvénnel és ejtőernyős jelvénnel van díszítve. A maga nemében egy szerény, de mégis az első olyan közterületen elhelyezett emlékmű lesz, ami nem korszakoknak, nem csak a város repülőmúltjának, hanem az egyetemes magyar repülésnek, a repülés hőseinek tiszteleg. Merjük remélni, hogy szerénységével is betölti szerepét, hirdetve az új generációnak elődeik áldozatvállalását és hősiességét, amikor a haza védelmében fegyverrel harcoltak. A korábban 1992. május utolsó vasárnapjára – a magyar hő-

sők napjára – tervezett avatás sajnos a közbejött akadályok miatt nem valósulhatott meg. Az építkezés nagy valószínűséggel július közepére a márványburkolattal együtt elkészül, de a bronz dombormű csak augusztus végére várható. Ezt figyelembe véve, az emlékmű avatására csak valamikor az ősz folyamán kerül sor, feltételezve, hogy további akadályok nem gördülnek a munkálatok elé és az ígért határidőket mindenki betartja.

Pécs, 1992. május 18-án.

*Szeretettel ölel őszinte tisztelőd:
Endre*

EMLEKMŰAVATÁS

Az emlékmű avatásán a Magyar Honvédség 42. Hollán Ernő Felderítő zászlóalj pécsi dísz-szakasza tisztelgett a kaposvári Honvéd zenekar részvételével.

vitéz Czigány Endre
m.kir. repülő hadnagy (őrnagy)
ünnepi köszöntője

„Honfitársaim, Emlékezők, Magyar Testvéreim! Hölgyeim és Uraim!

Hősi emlékmű avatására gyűltünk össze ezen a szeptemberi napon. Tisztelettel köszöntöm a megjelenteket, elsősorban Urbán János vezérőrnagy urat, a magyar légierő szemléltő tábornokát, dr. Páva Zsolt urat Pécs Város Önkormányzatának alpolgármesterét, az egyházak képviselőit és mindazokat, akik részt vállaltak ünnepségünk szebbé tételére. Örömmel üdvözlöm ifjúságunkat, jövőnk reménységeit. Második szavam a köszöneté. Ahhoz, hogy most itt a II. Világháború hősi halált halt repülőinek, a szolgálatban repülő halált haltaknak, ejtőernyősöknek, sportrepülőknél emlékművet állíthattunk, a városi önkormányzat adománya, a Városszépítő Egyesület, egyes intézmények és a lakosság áldozat vállalására volt szükség. A kezdeményezés és a kivitelezés tervezése a Magyar Veterán Repülő Egyesülete pécsi csoportjának munkája volt. Erről a helyről is köszönet mindenki-
nek, aki valamilyen módon hozzájárult az emlékmű felállításához. Most pedig egy pillanatra gondoljunk azokra, akikre emlékezve állítottuk ezt az emlékművet. Hősök voltak ők, akik esküjüket vérrel pecsételték meg. Hősök voltak ők, és nem bűnösök. Ezt most már nyugodtan kimondhatjuk. Ők

mindannyiunkért harcoltak, egész szeretett népünkért. Mi volt elszántságuk és önfeláldozásuk mozgatórugója? A hazafiság! A hazafiság a fegyelem összekötő ereje. Isten, haza és a népszerűség. A HONVÉDESKÚ! A hazáért mindhalálig! A vesztes háború után megfosztottak bennünket attól a jogunktól, hogy gyászoljuk apáinkat, fiainkat, bajtársainkat, akik életüket áldozták. Akik megmaradtunk, sokan porig alázva, kegyetlen sorsra jutottunk. Felednünk semmit sem szabad! Magyar népünk évszázadokon keresztül önállóságért harcolt. E küzdelemben mindig elbuktunk a nagyhatalmak érdekeinek ütközésében. De most itt a történelmi pillanat. Megszabadultunk a szovjet megszállástól, önállóak vagyunk. A munkánktól függ, hogy felvirágozik-e hazánk. Ne feledjük el Széchenyi intését:

„A magyarnak, hogy valaki legyen Európában, egyedül magyarnak kell lennie. Ez dicső és nemes öröksége”.

Talán az ifjú nemzetség nem is tudja, hogy itt a II. Világháború előtt, és utána is néhány évig repülőtér volt. Személyes élményem is fűződik ide. Itt kezdtem repülni 1939 nyarán a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap első évfolyamában. Megszerettem a repülést és megtanultam a helytállást minden körülmény közepette. Szeretném, szeretnék, ha ifjúságunk minden tettét a hazához való hűség és a helytállás vezérelné. Most pedig kérem az Önkormányzatot és Pécs városának lakosságát, vigyázza, őrizze féltő gonddal ezt a hőseinkre emlékeztető obeliszket, hiszen ők a mi fiaink, apáink, testvéreink, bajtársaink, akikkel vállvetve védelmeztük reménytelen helyzetben is hazánkat. Példájukat, áldozatukat nem feledjük. Kisfaludy Sándor szavait idézve:

„A múlt csak példa legyen most és égve honért, bizton nézzen előre szemünk.”

Köszönöm, hogy meghallgattak.

Pécs, 1992. szeptember 19.

DR. PÁVA ZSOLT
PÉCS VÁROS ALPOLGÁRMESTERE
ÜNNEPI BESZÉDE

„Tisztelt Pécsi Polgárok, Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

’Felhők felett száll a sas, napsugár közt száll a gép’, szólnak a repülő induló első sorai. A mai avató ünnepségen, őszintén kell megemlékezni azokról az emberekről és férfiakról, akik mind a magyar, mind a pécsi repülés történet aranylapjaira iratkozhattak fel, legyenek Ők civil, vagy honvédrepülő hősök.

A megemlékezés nemcsak a mi számunkra szolgál, hanem akik már veteránok és nem szállnak napsugárban a gépükkel, de itt élnek közöttünk és kegyelettel őrzik az elhunyt hősök emlékeit.

Egy nemzet akkor lesz méltó jövőjéhez, ha megismeri múltját, és becsben tartja azt. Ugyan ez a gondolatmenet alkalmas arra a városra is, amely otthont ad. Pécs város megérdemli azt, hogy emléket állítson azok számára, akik tesznek valamit a városért, legyenek azok repülők, vagy mások. Ez a szándék vezérel akkor, amikor díszpolgári címeket, kitüntetések adományozunk a város ünnepén, a pécsi napok keretén belül.

Sokáig az ilyen emlékműavatás nem állt módunkban, éppen azért nagy öröm, hogy az utóbbi években alakulnak emlékművek, emléktáblák, és mindenki leróhatja kegyeletét ott, azokon a helyeken, ahol az érzelmei, családi körülményei ezt indokolják és szükségessé teszik.

Szeretnék most szólni arról, hogy ez az emlékmű gondolata azoknak az állampolgároknak, - a Magyar Veterán Repülők

Egyesülete Pécsi Szervezetének - kezdeményezésére indult el, épült meg, akik maguk is repültek valamikor.

Ezzel a gondolattal, néhány évvel ezelőtt megkeresték az Önkormányzatot is. A procedúra nem volt könnyű. A dicsőség azokat illeti és öröme ad okot, amikor is a pécsi polgárok egy csoportja segítette ezt az emlékművet, és ma a felavatását tarthatjuk. Ez úton kérem a környék lakóit, fogadják szeretettel ezt az emlékművet. Óvják gonosz kezeiktől, vigyázzanak rá, nehogy úgy járjon, mint az az emlékkút, amit a felavatását követően huszonnégy órán belül megcsonkítottak.

Vigyázzunk értékeinkre és erre az emlékműre is. Ez a felavatott emlékmű még nem teljesen kész. Az obeliszk tetejére egy díszes sas fog még kerülni, ha kellő támogatást kap. Szeretném kérni Önöket, segítsék adományaikkal, hogy ez az emlékmű minél hamarabb teljes díszében pompázzon Pécs város fontos pontján, az Uránvárosban.

Hölgyeim és uraim! Köszönöm, hogy avató beszédem elmondhattam. Még egyszer kérem, szeressék ezt a szobrot. Köszönöm szépen a türelmüket.”

HŐSÖKRE EMLÉKEZVE

Holt repülők hajdanvolt, szárnyszegett büszke sasok
Ti kik mind valamennyien a túl magasra repült ógörög,
mitológiai hős, Daidalosz fia: a tengerbezuhanat Ikarosz
pórljárt dédunokáiként tört tagjaitoknak zúzott
csontjaival bűnhődtetek meg az égi madaraktól ellesett,
számos esetekben – még máig is szinte hihetetlen isteni
suhánásért. Nektek mi, a túlélők a bánatos, kegyelettel telt
megmaradók könnyeiktől fátyolozó szemekkel fejünket
mélyen lehajtva, vagy „Vigyázz”-ba merevedett tisztelet-
adással- régi adósságunkat, hitelünket törlesztjük most.

A majd félévszázad hitvány feledékenységé má
alaposan bántva, sürgette, követelte a gondot.

Mi a régen volt szakmabeli társaitok, már akkor éreztük
bús, feledésbe menni akaró történetekből még most is tudjuk

jól gyászos, szomorú tragédiátok építőkövei, mozaikjai

Lettek egy csodálnivaló, száz évnél nem idősebb,
mondhatnám szinte tüneményes fizikai fogalom:

A levegőnél nehezebb testek – így benne az ember –
repülésének látszólag pihekönnyű véghezvitelében.

A jobbára fiatal, vagy javakorabeli egyetlen életetek ára

volt a legdrágább tanulódj a légbeni biztonság

- tán még máig sem elegendő – tökéletesítéséhez.

A mostani, hálás társadalom Tinéktek nagy,
nagy köszönettel tartozik mindezekért ma.

Haladásunk bátor fáklyavivői! – Férfias szép hivatásotok
közt szárnyaszegett sasmadarak, viharos felhőkben
Pionírok! - Égi csatarendben a hazáért, netán a kék
Levegőbeni munka során, vagy tán, csak egyedül, maga
a repülés szépségeiért élt és hősi halált halt szárnyas
katonák, sportrepülők, ilyen és hadiejtőernyősök!-
Szomorú emlékeiteknek mi, a kései, vagy tán épp’ egykori
bajtársaitok és a repülést csodálva tisztelni tudó
emberek sokasága meghajtott fejeinkkel
- ám, régi adósságunk megalázó terhétől szabadultan –
itt, gránitból és ércből állítottunk szárnyas obeliszket.
Majd ezután, az ünnepi beszédet követő, fennkölt pillanatokban
- régi helyén a volt pécsi repülőtéren-,
most Érdemeiteknek mi örök emlékhelyet avatunk fel.

Komló, 1992. június 27.

Lehoczky László
a 101. „Puma” vadászrepülő ezred volt pilótája

URBÁN JÁNOS VEZÉRŐRNAGY A MAGYAR LÉGIERŐ SZEMLÉLŐ TÁBORNOKA AVATÓ BESZÉDE

„Tisztelt Repülő Barátaim, Kollégák, Veterán Repülők!

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Végtelen örömmel, nagy-nagy felelősséggel vállaltam a Magyar Veterán Repülők Egyesülete pécsi csoportjának felkérését a mai emlékmű felavatásának végrehajtására.

Újkori történelmünkben, magyar hazánkban ez az első közterületen álló emlékmű, melyet civil emberek egy nemes cél kezdeményezésére állítottak, civil vagy hősi bajtársaik emlékére. Tették ezt elsősorban hazánk fegyveres védelmében, a haza légtérének, egységének védelmében, legyen az háborús, vagy békeidőszak.

Áll az Őrsvezér tér (Budapest) mellett egy emlékmű, azonban jellegét tekintve, egészen más. Az a rákosmezei aviatika emlékhelye. A magyar aviatika első szárnypróbálgatásainak helyszíne, ahol olyan emberek éltek - konstruktőrök, pilóták, alkotók, - akik kemény és áldozatos munkát végeztek. Szaktudással képesek voltak saját magyar konstrukciós gépeket tervezni, majd legyártani.

Ez az emlékmű éppen ezért jellegében más. Bennem óhatatlanul megfogalmazódott az elhangzott vers hatására, mennyire jellemző a magyar emberekre a fejlődés érdekében vállalni akaró és tudó egyfajta hasonlóság, folyamatosság.

Ha belegondolunk, ezen a helyen a húszas évek második felében pécsi polgárok a Pécsi Magyar Királyi Zrínyi Miklós Honvéd Reáliskolai Nevelő Intézet tanárai és növendékei gyűjtéséből és közadakozásból hozta létre azt a repülő-

teret, ahol ez az emlékmű áll. 1930-ban – ha jól tudom október 4-én – (október 12. F.E.) került ünnepélyes átadásra és nem sokkal később ezen a repülőtéren három Hungária típusú repülőgéppel megkezdődött a fiatalok kiképzése. Ezen a repülőtéren indultak el a pécsi fiatalok a légtér meghódítására. Itt tanulták meg a repülés csodálatát, gyönyörűségét. Ezen a repülőtéren nevelkedtek a háborúban helyt állt repülők. Sok-sok nevet kellene említeni. Egyet szeretnék is megnevezni, Tóth Lajost (Drumi), aki szintén ebben az iskolában tanult, majd 1939-ben előadóként is részt vett a kiképzésekben. (Tóth Lajos repülő hadnagy a II. világháborúban 26 igazolt légi győzelmet aratott. Az ötvenes években koholt vádak alapján perbe fogták, halálra ítélték és kivégezték. F.E.)

A magam részéről büszkén veszek részt az avatáson, hajtom végre megtisztelő feladatomat, azonban szomorú érzéssel is, hogy a repülőtér már sajnos nem repülőtér. Az elmúlt negyven valahány év történelmi folyamatában az értékek átrendeződtek, sok káros hatásra átértékelődtek. A pécsi és Pécs környéki emberek repülőszeretete, a lehetőség szűk barázdája mentén, Pogány mellett megteremtette a repülés lehetőségét.

Ahogy a húszas években, most is a veteránrepülők kezdeményezésére, civil emberek támogatásával a Pécs Városi Önkormányzat, a Városszépítő és Városvédő Egyesület támogatásával jött létre ez az első emlékmű.

Ez az emlékmű számomra különösen drága. Drága azért, mert a pilótának mindig nehéz, de kötelező az emlékezés a bajtársaira. Drága azért, mert ebben az emlékműben látom azt az első szent helyet, amely remélhetően az ország több pontján is létesül ezután, és az emlékeken túl, élő mementóként fogják hirdetni elődeik hősiességét. Példaképül kell, hogy szolgáljon és erőt adjon nekünk, egy magyar közösség állampolgárainak, a hősöknek kijáró elismerésen túl, örök ta-

nulságként is szolgáljon és inspiráljon bennünket, akik ma végezzük nehéz munkánkat. Adjon erőt nekünk a jövő nemzedék, a fiatal repülő barátaink nevelése érdekében.

A mi nemzedékünk nagyon furcsa korban kapcsolódott a repüléshez. A haza szeretete, a repülés szeretete a magyar emberekben mindig is nagyon erős volt. Jelenleg is nehéz kényszerű szolgáltatást látnak el legjobb szaktudásukkal, a határ mentén. Feladatukat, mindenekelőtt a hazaszeretet, a minden nehézségen átvélő, erkölcsi tartással végzik. Annak érdekében is mementó ez az emlékmű, a repülő ember számára, mert a hazája érdekében a legdrágábbat, ha kell az életét is, feláldozza.

Ezen gondolatok jegyében engedjék meg, hogy az emlékművet felavassam, leleplezzem.”

DR. BÁN ENDRE

A PIUS TEMPLOM RÓMAI KATOLIKUS PLÉBÁNOSÁNAK AZ EMLÉKMŰ SZENTELÉSEKOR MONDOTT BESZÉDE

„Teremtő Istenünk, Mennyei Atyánk!

Te úgy alkottad meg az embert, hogy lelke a magasba törjön, hogy önmaga fölé emelkedjék, és legyőzze a földi nehézkedés súlyát. Ezek a testvéreink kaptak egy emlékművet, amire a Te áldásodat kérjük!

Különös módon élték át a felemelkedés súlyát. Feladatukká vált és kockáztatták ezzel az életüket. Felszálltak a magasba, sokszor magányosan, itt hagyva szeretteiket.

Áldd meg az emlékművet, hogy minket is emlékeztessen ez az obelisz és életük példája arra, hogy csak magunk fölé emelkedve tudunk emberhez méltó életet élni!

Jézusunk, Te a kereszteden emelkedtél a magasba, hogy megmutasd az emberi szeretet áldozó példáját. Te áldozattal azt is megmutattad, hogy a gonosz legyőzhető az áldozat árán. Áldást adtál üldözöidnek is. Megöltek, de Te feltámadtál. Örök reményt adtál az üldözött és áldozatot vállaló emberek számára.

Áldd meg az áldozatukat, hogy megteremje a maga gyümölcsét! Add áldásodat mindazokra, akik embertársaikat és mindazok, akik az igazság, a szeretet, a békesség törvényét szolgálják!

Add kegyelmedet, hogy ez az emlékmű ne maradjon halott kő városunkban! Szentelj meg minket, hogy mi legyünk élő emlékművei a hazaszeretetnek, a bajtársias összefogásnak.

Jóságos Isten! Áldd meg ezt az emlékművet, a jelenlévőket, városunk minden lakóját és egész népünket! Ámen”

VARSÁNYI FERENC EVANGÉLIKUS LELKÉSZ IMÁJA

„Adj békességet Uram azoknak, akik benned bíznak! Hallgasd meg azokat, akik segítségül hívnak téged. Láttasd meg Uram kegyelmedet, és segítsd meg népedet, hogy bőség sarjadjon a földről, és igazság tekintsen alá a mennyből.

Legyen áldás a hősökön, rájuk emlékezőkön, legyenek áldottak mindazok, akik meghalni is készek a hazáért. Legyen áldás a városon, jó szándékú polgárokon át mindazokon, akik örömmel és hűséggel végzik mindennapi munkájukat, hogy e hazán jólét és békesség legyen. Ámen”

*

Befejezésül a pécsi Építők Madrigál kórusa toborzókat énekelt, Jandó Jenő karnagy vezényletével.

„REPÜLŐS EMLÉKMŰ PÉCSETT EJTŐERNYŐK ÉS MŰREPÜLÉS URÁNVÁROS FELETT”

„A hajdani pécsi repülőtér helyén az Építők útja és az Ybl Miklós utca találkozásánál lévő park szeletkén tegnap dél előtt katonai tiszteletadással egybekötött ünnepséggel felavatták a Pécsi Repülős Emlékművet. A mostani obeliszk tetejére a tervek szerint majd később repülős jelkép, egy bronz sas kerül. A második világháború repülős halottainak, illetve a katonai, polgári valamint sportrepülés és ejtőernyőzés áldozatának emléke előtt tisztelgő obeliszk Magyarországon első a maga nemében. Felállítását a Magyar Veteránrepülők Egyesületének Pécsi Csoportja kezdeményezte és szervezte, megvalósulását az önkormányzat, valamint magánszemélyek, intézmények és cégek adományokkal támogatták. Erről a körülményről és ennek jelentőségéről az avató ünnepség mindhárom szónoka megemlékezett az egykori és mai repülők, ejtőernyősök, a hősi halottak hozzátartozói, valamint a nagy számban jelen lévő érdeklődő közönség előtt. Czigány Endre, az egyesület pécsi csoportjának elnöke a repülős hősi halottak évtizedekig feledésre ítéltetett honvédő érdemeit méltatta. Dr. Páva Zsolt alpolgármester a környék lakosságának védelmébe ajánlotta a városnak fontos obeliszket. Az emlékművet felavató Urbán János vezérőrnagy, a Magyar Honvédség légierijének szemléltető tábornoka történeti viszsze tekintése végén a folytonosságot hangsúlyozta: a mai magyar repülők hazaszeretetben, hivatástudatban és hozzáértésben elődeik példája nyomán látják el nehéz, de szép szolgálatukat. Az emlékmű felszentelése, majd megkoszorúzása után az ünnepség helyszíne feletti légtérben pazar műrepülő be-

mutató és a pécsi ejtőernyősöknek a PMSC pályát célba vett ugrása tisztelgett a repülős elődök emléke előtt.”

(D.I. Új Vasárnapi Dunántúli Napló 1992. szeptember 20.)

*

A repülést szimbolizáló bronz sast 1995. május 12-én helyezték fel az emlékműre. Ünnepélyes átadására május utolsó vasárnapján, Hősök napján került sor.

AZ EMLÉKMŰ FELÚJÍTÁSA

Az emlékmű burkolata tardosi vörös márványból készült. Sajnos a vörös márvány a napfény hatására kifakul és magas fényét is elveszíti. Ennek tudatában mégis a vörös márványburkolat mellett döntöttünk, mert az akkori anyagi lehetőségeink nem tették lehetővé a gránitból való elkészítést. Egyáltalán örültünk, hogy emlékművet állíthattunk 47. év után elfelejtett magyar hőseinknek. Az emlékmű burkolata a Pannon Márvány Ipari Részvénytársaság siklói üzemében készült. Szépen megmunkált, fényes felülettel. A felújítás szükségességét nem a fényének elvesztése, hanem a márványban lévő hiba tette szükségessé. A márvány sok helyen tartalmazott márgás, porózusos nem megkövült ereket, ami a hő és fagy hatására idővel elrepedt. Ezek a repedések az idő múlásával egyre több helyen és hosszúságban jelentkeztek. Félő volt, hogy esetleg egy nagyobb darab leesik és bal esetet okozhat. Sok tanakodás után egy alapítvány létrehozásával láttuk megvalósíthatónak a felújítást. Ezért a Baranya Megyei Bíróságra beadtunk egy alapító okiratot elbírálásra.

Részlet az okiratról:

„Alapító okirat.

X.Y. Pécs (cím) alatti lakos, a Polgári
Törvénykönyvről szóló 1959.évi IV. törvény 74/A. §. alapján
határozatlan időre

A Pécsi Repülőemlékmű Felújításáért Alapítvány
létrehozását határozta el a következő feltételek szerint:

1./

Az alapítvány neve: A Pécsi Repülőemlékmű Felújításáért
Alapítvány

2./

Az alapítvány székhelye: 7623 Pécs, Vas Gereben utca 32.

3./

Az alapítvány célja:

Pécsett az Építők útja és Ybl Miklós utcai Y elágazásnál
1992-ben felállított Pécsi Repülőemlékmű felújítása
oly módon, hogy a jelenlegi kevésbé időtálló burkolat
végleges megoldásként időtálló gránit burkolatra legyen
lecserélve, ezáltal is a magyar repülés fejlődését, illetve
hazánk védelme során hősi halált halt, vagy halálos balesetet
szenvedett repülőinknek helyben is méltó emléket
állítson.”

*

Ebben a munkámban, de más vonatkozásban is, segítségem-
re volt Dr. Csizék Zoltán barátom, aki mindvégig intézte e
munka jogi vonatkozású ügyeit, köszönöm Neki. Ugyancsak
itt említem meg, és mondok köszönetet Dr. Forrai-Werling
Márta és Buzási Zsuzsa önzetlen segítségéért, a felújítási
munkákkal járó és egyéb más, de ez irányú levelezéseikért,
hogy mindenkor segítettek a jó ügy szolgálatában.

Balázs Józsefnek, Bazsinak, aki az emlékmű gondolatának
felmerülése óta mindig a segítségemre volt a repülés ügyét
szolgálni, pedig Ő a lovak iránt elkötelezett. Díjlovagló bíró
és grafikus. Köszönöm munkájukat, azt a - nem kevés időt -,
melyet szabadidejükből áldoztak -, és hogy nehéz természe-
tem ellenére is kitartottak mindvégig mellettem. Áldja meg
erte Őket a jó Isten!

*

Az Alapítvány bejegyzésére vonatkozó végzés 2003. március

21-én emelkedett jogerőre. Az alapítást követően két évig az alapítvány nem kaphatott támogatást, mivel nem közhasznú volt. 2003. márciusától működött az alapítvány, ezt töredék évnek számították, így csak 2006. őszén utalta a személyi jövedelemadó 1 % - át az Adó- és Pénzügyi Hivatal, a tárgyévi bevallásokból. Civilektől előző években is érkeztek befizetések a számlánkra, kisebb-nagyobb összegben, lehetővé téve ezzel az afrikai vörös gránit megvételét és annak megmunkáltatását. Az emlékmű felújítását a Walter Kőfaragó, Termelő és Kereskedő Betéti Társaság végezte el. Az afrikai vörös gránit megmunkálása a sároki üzemében készült. Közben 2006. július 20-25-e között a felújítás előtt álló emlékműről ismeretlen tettes, vagy tettesek a bronz domborművet ellopták, ezzel nyolcszázezer forintos kárt, és mérhetetlen erkölcsi veszteséget okoztak. A rendőrségi feljelentés ellenére a tetteseket nem sikerült megtalálni. A dombormű pótlására Enes Nagy Sándor szobrászművészt kértük fel, aki az emlékművön lévő sas-t is készítette, mivel sajnos Török János művész úr, az eredeti dombormű készítője ekkor már nem élt. A 2007. év kora őszére elkészült az emlékmű felújítása és szeptember 22-én ünnepélyes keretek között avattuk újra, egyben tizenöt éves fennállását is ünnepeelve. Ünnepi köszöntőt Zámbo Péter határőr ezredes mondott, és az egyházak részéről Garadnay Balázs római katolikus püspöki általános helyettes és Németh Norbert református lelkész áldották meg a felújított emlékművet. Hála és köszönet illet meg minden adakozót, akik hozzájárultak a felújítás költségeihez. Az ismert adakozók neveit nem írom le - habár szívesen megtenném -, mert méltatlan lenne azokkal szemben, akik a jövedelemadójuk egy százalékával járultak hozzá -, és neveiket nem ismerjük -, mivel azt az Adó- és Pénzügyi Hivatal az Alapítvánnyal nem közli. Az emlékmű felállítást követő években kutatásokból és jelzésekből újabb személyek neveiről is tudomást szereztünk. Mivel az emlékműre további nevek nem

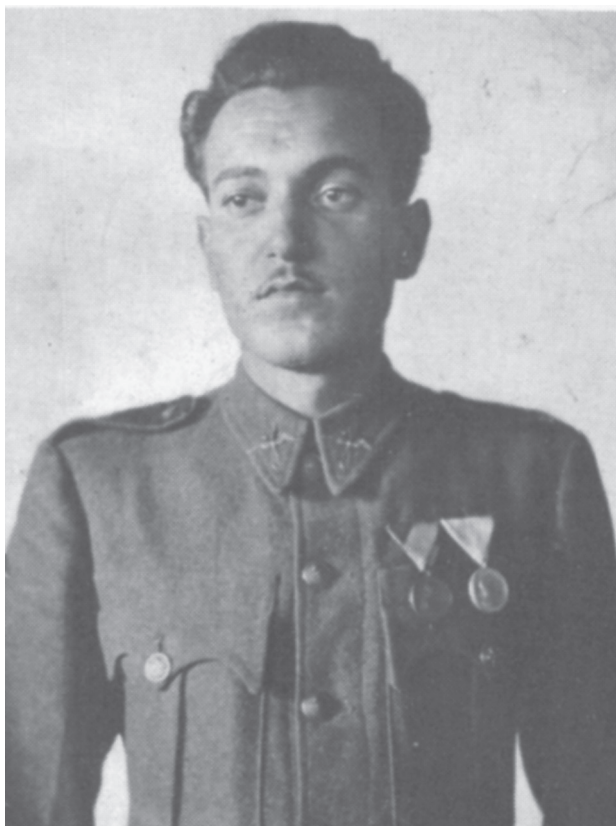
írhatók fel művészeti és esztétikai okokból, ezért az emlékmű előtti térre két gránitlapot helyeztettünk el, amire a kutatás során megismert személyek neveit felvésettük, és amire a jövőben is lehetőség lesz.

**A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN
HŐSI HALÁLT HALT
REPÜLŐK, EJTŐERNYŐSÖK**

ELFELEJTETT HŐSÖK

*Már oly sok évtizede történt, lángolt a fél világ,
És ezt a nagy tüzet lehetett látni éjszakákön át.
Ifjú hősök ti adtatok reményt, félelmet nem ismertetek.
Mert a magyar hazát óvni kell, ez volt az elvetek.
Arcotokon mosoly ült, hiszen önként szálltatok,
A háborús időkben ti is példaképpé váltatok.
Mint bátor sasok repültetek a fellegek között.
Csillogott gépetek szárnya, s a Nap bennetek gyönyörködött.
Rátok is vártak otthon, de csak ritkán írtatok,
Ha bajtársat kellett temetni, tudom ti is sírtatok.
Könnyes szemmel gépbe ülni, elfoglalni az őrhelyet,
Őrjáratra kellett repülni, épp egy jóbarát helyett.
Azután a nagy békében, lesújt rátok az átok,
Közületek oly sokakat elárult szép hazátok.
Más bűnötök nem volt, csak védtétek a hazát,
Ezért bujkálnotok kellett egy egész életen át.
Néhányatokról azt sem tudjuk, sírotok hol takarja rög,
Utatok egy dolog kísérte, a haza utáni vágy mely örök.
Elmúltak az évek! Kevesebb köztetek az élő, mint a holt,
Egykoron vezéretek a bátorság, kísérőtök a szerencse volt.
Elvárta tőletek a nemzet, hogy hullajtsátok véretek,
Megvetés, átok és szitkok árja lett a béretek.
Hogy tudtunk idáig jutni? Mit szólnának ehhez az ősök?
Barátaim bátor repülők, Ti vagytok az elfelejtett Hősök!*

Tóth Gyula írása



BÍRÓ LAJOS

m.kir. repülő őrmester
(1916-1941)

Fotó: Fehér Endre archívumából

BÍRÓ LAJOS 1916. szeptember 2-án született Dombóváron. Édesanyja Hencz Julianna, édesapja Bíró Vendel dombóvári lakos, gazdálkodó. Az elemi iskola elvégzése után a Pécsi Fémipari Szakiskolába járt. Ez az iskola minősített szakmunkásokat bocsátott ki az iskola elvégzésével. Négy középiskolai végzettségnek felelt meg. Pécsre az itt állomásozó IV. Közelfelderítő repülő századhoz vonult be, és továbbszolgálatot vállalt. 1939 őszén a repülőket Pécsről Szombathelyre helyezték át a III. Hadtesthez. Az új számozásuk III. Közelfelderítő (továbbiakban: KF) repülő századra változott. Míg a IV. KF századnak a századjelvénye – ami a gépek oldalára volt festve – Vörös Kakas volt, az áthelyezéssel az új századjelvény egy stilizált Sólyom lett, amely a karmai közt kamerát tart. Bíró Lajos századával részt vett 1941 áprilisában a Délvidék visszafoglalási hadműveletekben, ekkor már, mint szakaszvezető. A keleti frontra 1941 júliusában került ki. Krivoj-Rog repülőterét – ahova a század települt – szeptember 22-én bombatámadás érte, és szolgálata teljesítése közben, bombaszilánkoktól sebesülve, hősi halált halt. Posztumusz őrmesterré léptették elő és a Nagy Ezüst Vitézségi Éremmel tüntették ki. Krivoj-Rogban van eltemetve a német katonai főparancsnokság temetői katasztere szerint, a negyvenhármas sor egyes sírba. Bíró Lajosnak jó barátja volt Kis Bocz Mihály, aki egy évfolyammal járt alatta a Fémipari Szakiskolában. Együtt haltak hősi halált.

Kitüntetései:

Nagy Ezüst Vitézségi Érem

Felvidéki Emlékérem

Délvidéki Emlékérem

Forrás:

H. M. Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztály



BUBREGGH MIKLÓS

m.kir.repülő hadnagy

(1922-1944)

Fotó: Honvédelmi Minisztérium

Hadtörténeti Intézet és Múzeum; Budapest

BUBREGH MIKLÓS 1922. január 13 - án született Sellyén. Édesanyja szomolnoki Pánczél Etelka, szomolnoki Pánczél Imre testvére. Édesapja gyógyszerész. 1941. évben Pécsen a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál részesült alapfokú repülőgép vezetői kiképzésben. Hivatásos repülőtisztnek készült, ezért kérte felvételét a Horthy Miklós Honvéd Repülő Akadémiára, ahova 1941. őszén felvételt nyert.

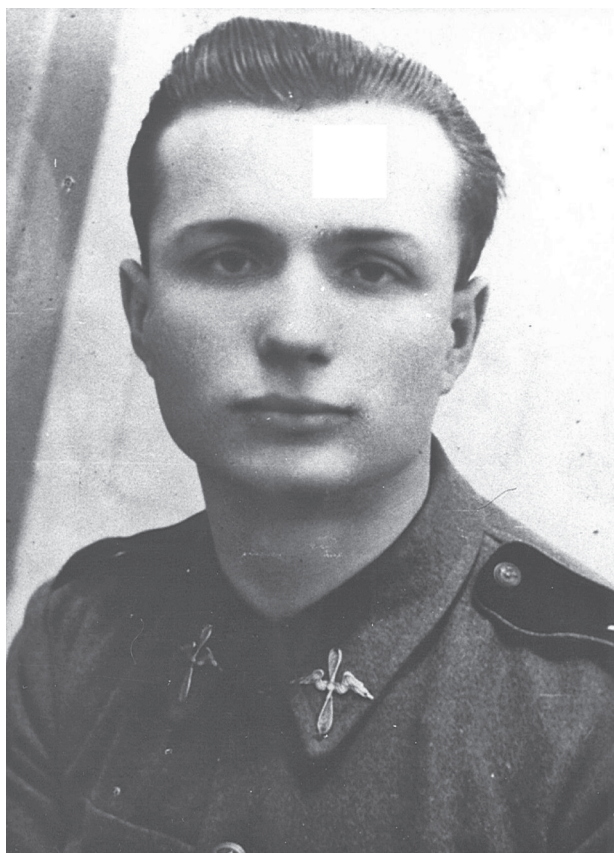
A háborús helyzet miatt avatásukat már 1943. december 6-án megtartották, vagyis fél évvel korábban, mint ahogy az a szokásos körülmények között lenni szokott. Így a repülőképzésük még avatásuk után is tartott.

1944. év végén Ungvárról a századot - a fronthelyzet miatt - Lillafüredre, majd Gödöllőre helyezték át. Itt egy kényszerleszállás következtében könnyebben megsérült. Az esemény után hadbírói megrovásban részesült. Innen Esztergomba települtek. Székesfehérváron Messerschmitt átképzést kapott. Ezután Galántára került a század. Parancsnoka Sinkó József hadnagy, de lehet, hogy ekkor már főhadnagy. Szinte naponként váltogatják repülőtereiket. December 28-án repülnek tovább, németországi útiránnyal. Bécstől hóesésben, rossz látási viszonyok mellett repültek és Deutschof-Prága térségében hegynek ütközve, életét veszítette. Német hivatalos jelentés szerint a prágai Kálvárián temették el 1945. január 5-én.

Mivel feladata teljesítése közben repülésre alkalmatlan időben történt a tragédia, a repülő emlékmű hősi halottjai között van felvésve a neve.

Forrás:

Dr. Csizék: „A Mecsek lejtői fölött” könyv magánkiadás, 2008., 61. oldal



CSÁNYI JÓZSEF

m.kir. repülő őrvezető
(1921?-1944)

Fotó: Fehér Endre archívumából

CSÁNYI JÓZSEF születési éve valószínűleg 1921. melyre az akkori törvények szerint a huszonegy éves korban történő behívásokból bátorkodok következtetni. Édesanyja neve Bódis Erzsébet. Gyermeke nem valószínű, hogy Pécssett született, mert az anyakönyvben nincs bejegyezve. Édesapja MÁV mozdonyvezető volt, pécsi lakosok. 1942. őszén vonult be Tapolcára a repülőkhöz. Újonc kiképzése után feltételezhető, hogy a harc kiképző vadászrepülő századhoz került kiképzésre, rokonai állítása szerint. Egy fényképen a Héja repülőgéppel látható. Azt nem tudták megmondani, hogy az első, vagy a második századhoz. Nincs tudomásom arról sem, hogy részesült-e repülőgép vezető előképzésben, bevonulása előtt. 1944. késő őszén a megalakult Szent László hadosztály repülő lövészezredében harcolt. A hadosztály 2. ezrede a magyar királyi légierő földön maradt beosztottjaiból és a Repülő Csapattiszthelyettes Képző Iskolatestőrség állományából alakult meg. Feladatuk a Letkést Ipolyszalkával összekötő Ipoly híd visszafoglalása és annak megtartása volt. A repülő lövészek december 24-én vették át az Ipoly-híd védelmét. Az öldöklő harc szünet nélkül folyt. December második felében a Letkés környéki véres harcokban 24-én, vagy 25-én hősi halált halt, a harc színhelyén van eltemetve. Az elszakadásra december 27-én hajnalban kaptak parancsot. A harcok során az egység kétharmada elesett.

Azokban a zavaros időkben valószínű kitüntetésre nem terjesztették fel.



CSIKY LÁSZLÓ
m.kir. repülő főhadnagy
(1906-1941)
Fotó: Dr. Csizsek Zoltán

CSIKY LÁSZLÓ 1906. november 23-án született Nagykárolyon. Édesanyja Hamar Erzsébet, édesapja Csiky Gusztáv királyi közjegyző, jászberényi lakos.

A Trianon utáni rejtett légierőben kapott repülőgép vezetői kiképzést. Gyakorlatban tartó repülésekre többször behívták. Civilként a Pécsi Magyar Királyi Állami Fa- és Fémipari Szakiskolában tanított testnevelést, és az internátusnak volt a vezetője. A pécsi IV. KF. repülőszázadnál repült, és amikor a századot 1939. őszén Szombathelyre helyezték, (III. Hadtest, F.E.) hadrendi módosítás során III. KF. Század lett. Repülőgépeiken egy stilizált sólyom volt a századjelvény, amit az ott repülőszolgálatot teljesítő Ágoston József tervezett. 1940. november elsejével hivatásos állományba került. 1941. évben egy rövid időre visszakerültek Pécsre, amikor a Délvidék visszavétele, megszállása volt. A Keleti frontra 1941. július 12-én Szombathelyről vonultak ki. Több bevetést repült. 1941. szeptember 16-án az ellenség feletti légtérben, gépe légvédelmi találatot kapott és Zaporozsjétől délre, körülbelül 10 kilométerre lezuhant. Megfigyelőjével, Gerendás Sándor hadnaggyal együtt, hősi halált halt. Temetési helyük ismeretlen, mivel a repülőgép kigyulladt, valószínűleg benne égtek.

Kitüntetései:

Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon kardokkal
Felvidéki Emlékérem
Délvidéki Emlékérem

(A katonai Hagyományőrző és Sír gondozó nyilvántartásában az V. KF. század bejegyzése valószínűleg téves, helyesen III. KF. század. F.E.)

Forrás:

H. M. Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztály
Magyar Szárnyak 1993/94, 180 oldal



GŐBEL JÓZSEF
m.kir. repülő szakaszvezető
(1921-1944)
Fotó: Dr. Szabó Kázmér

GŐBEL JÓZSEF Siklóson született 1921. augusztus 6-án. Édesanyja neve Zakariás Karolin, édesapja Gőbel József asztalos. „1944 októberének végén, vagy november elején (1944. november 5. F.E.), Törökszentmiklós Fegyvernekhez közelebb eső külterülete felett két magyar és hat szovjet vadászgép fordulóharcba keveredett. Szakállasi tanyánk udvarából én is láttam a gépeket mintegy 4000 méterrel a fejem felett, de típusaikat akkor még nem tudtam megállapítani. A légi harc során egyetlen, néhány másodperces, áthatóan erős sorozatot hallottam s azt követően nemsokára egy hatalmas csattanás-dörrenést. A zuhanást nem láttam, mert a sorozatot hallva, közelebb húzódtam a házhoz és a tanyaépület éppen abban az irányban gátolta a kilátást. Az egyik Messerschmitt 109-es zuhant le a Sujányhoz közeli Pityókai dűlő mellett. A másik 'Me-109'-es zuhanással menekült. A pilóta éppen tanyánk felett vette ki a zuhanásból a gépet. Nem üldözték. Mivel az akkori Magyar Szárnyak minden példányát megvettem, ezt a gépet már határozottan felismertem. Később a lezuhant gépet is megnéztem. Másfél-két méter mélyen fúródott a földbe és nem gyulladt ki. Unokanővéremék közelebb laktak a lezuhanás színhelyéhez. Elbeszélése szerint az ott tartózkodó orosz katonák nagy üdvívalgással ünnepelték a légiharc eredményét. A pilóta kiugrott, de nem nyitott ernyőt – vagy az ernyője nem nyílt ki. A géptől több száz méterre csapódott a földnek. Mellén nagy seb volt, emiatt a kiugrás után eszméletét veszthette. A pilóta iratait az egyik közeli tanya lakója vette magához.

Nem sokkal később érkezett oda az 1926-os születésű Ny. Kovács Ferenc, majd kevéssel ezután a két orosz tiszt. A tokból a tisztek kivették a többnyelvű azonosító cédulát, s a magyar nyelvű részt vele olvastatták fel, nyilván a latin betűk nem ismerése miatt. Ny. Kovács Ferenc az adatokat fejben megjegyezte és később otthon le is írta. A pilóta a siklósi születésű Gőbel József továbbszolgálo szakaszvezető volt, aki Olaszországban kapott kiképzést. Polgári foglalkozása fog-

technikus volt. A halottat a helyszínen Ny. Kovács Ferenc és azonos nevű édesapja temette el ideiglenesen. A holttest fölé egy ajtót helyeztek, kukoricaszárat raktak rá és erre jött a föld. 1945. március táján már értesíteni tudták a pilóta hozzátartozóit, a pilóta nővére el is jött Törökszentmiklóásra. Jelenlétében kihantolták a holttestet és dísztelen koporsóban szekérrel bevitték Törökszentmiklóásra. Egy Vadai nevű tisztiorvos a pilóta nővére segítségével a fogtömések alapján azonosította a halottat. A pilótát a katolikus egyház temetőjében temették el, a keresztfát ifj. Ny. Kovács Ferenc készítette. Idős Ny. Kovács Ferenc a temetés minden költségét rendezte. A pilóta nővérétől sem fogadott el költség-átvállalást. Az emlékezők szerint a Don kanyarban ottmaradt idősebbik fia emlékének áldozott ezzel. Unokanővérem a történet idején úgy hallotta, hogy a pilóta pécsi volt és 1921-ben született. Ez – gondolom – azért maradt meg az emlékezetében, mert ő maga is 1921-ben született. Úgy emlékszik, hogy egy Erzsi-kéhez írt szerelmes levelet is találtak a pilótánál.

Ny. Kovács Ferenc már nem emlékszik, hogy a katolikus temetőben hol volt a sír. (Ő maga református, halottait tehát a másik temetőben látogatja.) Megkérdeztük a temetőcsősz, de ő ilyen régi adatokat nem ismer. Megpróbálunk tovább érdeklődni. Az esélyek rosszak, mert a nagy kiterjedésű és „nagy forgalmú” temetőben azóta már újra temethettek azon a részen, hiszen a sírhelyet valószínűleg senki sem váltotta meg újra.”

Egy magyar hősi halott sírhelyét Magyarországon meg kell váltani?! - teszi fel a kérdést Fehér Endre

Forrás:

Magyar Szárnyak, 1992., Mikola István írása, 285 oldal

(Az olaszországi kiképzés nem valószínű, mivel 1941. évben Pécsen a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál kapott repülőgépvezetői kiképzést. F.E.)



KÓHALMY JÁNOS

m.kir.repülő főhadnagy
(1919-1944)

Fotó: Magyar Szárnyak 1982

KŐHALMY JÁNOS Ungváron született 1919. május 23-án. Édesanyja Ujlaki Jolán, édesapja Dr. Kőhalmy András rendőrtiszt. Valószínű – nem bizonyított, csak feltevés –, hogy a Trianoni békediktátum miatt a megcsónkított anyaországba költöztek, mivel Ungvárt elcsatolták Magyarországtól. A középiskola két évfolyamát a kőszegi, majd a harmadik évfolyamtól a Pécsi Magyar Királyi Zrínyi Miklós Honvéd Reáliskolai Nevelőintézetben végezte el 1937. évben. Repülőnek jelentkezett. A Ludovika Akadémia repülőgép vezető képzése Nyíregyházán történt. 1940. évben avatták hadnaggyá. Vadászrepülő lett. Az 1/1-es repülőszázaddal 1942. júliusában került az orosz frontra. A század Re-2000 Héja gépekkel volt felszerelve. Az év októberében a század pilótáit 'Me-109'-es gépekre képezték át. Az 1/1 század a német 52. vadászrepülő ezred alárendeltségében hajtotta végre bevetéseit. Sajnos csak nagyon kismértékben láttak el vadászrepülő feladatot, mert vadászbombázó és alacsony támadásokat végeztek annak ellenére, hogy a gép páncélzattal nem volt ellátva, és alacsonytámadásban puskákkal is sebezhetővé vált.

Kőhalmy Jánost 1943. május 1-én főhadnaggyá léptették elő. Jóval több, mint negyven vadászbombázó és alacsonytámadó bevetést teljesített. Az 1/1 vadász század az 1944. májusban megalakult híressé vált honi 101-es Puma vadász osztály második százada lett. Mindig nagy túlerőben lévő angol-szász és amerikai bombázókkal, vadászokkal kellett megvívniuk. Kőhalmy főhadnagyot 1944. június 16-án légi harcban Felsőíreg fölött lelőtték, és hősi halált halt. Özvegy édesanyja ekkor Kassán élt. Fiát június 23-án a kassai köztemetőben temették el. Egy légi győzelmet aratott, de azt nem igazolták neki. Édesapját Dr. Kőhalmi András rendőrtisztet valószínű a Felvidék visszavétele után helyezték Pécsről, Kassára.

Kitüntetései:

Magyar Érdemrend tisztikeresztje hadidíszítménnyel,
kardokkal

Magyar Koronás Nagy Aranyérem

Magyar Koronás Ezüstérem

Magyar Koronás Bronzérem

Tűzkereszt Koszorúval Kardokkal

Felvidéki Emlékérem

Erdélyi Emlékérem

Délvidéki Emlékérem

Német II. osztályú Vaskereszt

Forrás:

Magyar Szárnyak 1982. 67. oldal,1989.



KIS BOCZ MIHÁLY

m.kir. repülő őrmester
(1919-1941)

Fotó: Dr. Csizsek Zoltán

KIS BOCZ MIHÁLY 1919. október 23 - án született Vasaszon (Baranya megye). Édesanyja Szolga Ilona, édesapja Kis Bocz József vasasi lakos. Elemi iskolai tanulmányait befejezve, a pécsi Fémipari Szakiskolában tanult tovább. Ez az iskola mint a neve is jelzi, műszaki képesítést adott. Elvégzése a középiskolák négy alsó tagozatának felelt meg. Abban az időben mikor Ő ezt az iskolát elvégezte, a Bled-i (1938. augusztus 23.) egyezményt követően Magyarországon is megindulhatott a hadsereg fejlesztése, ahova sok műszaki végzettségű emberre volt szükség. Többek közt a légierőnek is. Pécsre a IV. Közelfelderítő repülőszázadhoz önként vonult be, katonai szolgálatra. Kiképzését követően tovább szolgálatot vállalt. 1939. őszén Pécsről a repülőszázadot Szombathelyre helyezték át. Itt a III. Hadtest állományába kerültek, és ezért a korábbi század számozásuk az új hadrendben III. Közelfelderítő repülő századra változott. A pécsi Vörös Kakas századjelvényt felcserélték a stilizált Sólyomra, ami a repülőgépek két oldalára volt festve. 1941. évi délvidéki hadműveletek során a századot Pécsre rendelték. 1941. július közepén a század az orosz hadszíntérre került. Ez év szeptember 22-én - a repülőterüket ért orosz légitámadás közben, szolgálati helyén – hősi halált halt. Ekkor a század Krivoj-Rog repülőterén volt, ott is temették el, a német hősi temetőben. Együtt szolgált Bíró Lajossal, egymás mellett vannak eltemetve. Hősi halálát ellenséges repülőgép géppuska, egy mellkasi és két nyakát ért lövése, valamint bombaszilánk okozta. Posztumusz őrmesterré léptették elő, és a Nagy Ezüst Vitézségi Éremmel tüntették ki.

Kitüntetései:

Nagy Ezüst Vitézségi Érem

Délvidéki Emlékérem

Valószínű a Felvidéki Emlékérem is.

Forrás:

H. M. Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztály



KÖKÉNY JÓZSEF

m.kir. ejtőernyős főhadnagy
(1913-1944)

Fotó: Dr. Maróyné Kökény Eszter

KÖKÉNY (SZAUER) JÓZSEF 1913. november 23-án született Kisújbányán. Édesanyja neve Schobert Mária. Mint tartalékos zászlós tagja volt annak a magyar önkéntes katonai egységnek, mely részt vett az 1939-1940-es finn-orosz téli háborúban. Ebben a háborúban az ellenség előtt tanúsított bátor magatartásáért és helytállásáért a Finn Fehér Rózsa Rend Lovagkereszt II. osztályú kitüntetést adományozták részére, amit a magyar egység hazaindulására rendezett katonai ünnepségen adtak át neki. 1940 július 1-jével a Magyar Királyi Honvédség hivatásos állományba vette, hadnagyi rendfokozattal. Állománytette, a 8. Gyalogezred Szekszárd, 1942. február elsejével a vitéz Bertalan Árpád Ejtőernyős Első Zászlórajhoz vezénylik Pápára. Ejtőernyős kiképzése után, az 1942. október elsején megalakult géppuskás században teljesít szolgálatot. Később a géppuskás század parancsnoka. 1943. augusztus elsejével főhadnaggyá léptetik elő. Házassági óvadék letétele után, 1943. december 2-án házasságot kötött Tarcsai Irmával. Házasságából 1944. november elsején egy leánygyermek született, Eszter. Az 1/I. ejtőernyős zászlóaljban teljesített frontszolgálatot. A már Magyarországon folyó harcokban Isaszegen esett el, amikor orosz beszivárgások felszámolására kapott parancsot. 1944. november 19-én szakaszerejű egységét vezetve, a harcok során fejlövést kapott és hősi halált halt. Gyermeke, Eszter ekkor három hetes volt. Isaszegen temették el, majd exhumálták, és Zombán édesanyja mellé temették. Felesége 1948. évtől nyugdíjazásáig, leánya jelenleg is Pécsen él.

Jogosult az ejtőernyős jelvény (4. ugrás után) és a mesterugró jelvény viselésére (25. ugrás után). 1981. évben Bárczy János tollából megjelent „Zuhanó ugrás” c. könyvben az író Kökény József ejtőernyős főhadnagyról méltatlanul ír, ezért kénytelen vagyok idézni (F.E.) volt zászlóalj parancsnokától Tassonyi Edömér századostól (később őrnagy), az 1983-

as Magyar Szárnyakban (55. oldal) megjelent írásából. „Ekkor hozta ki (mármint a harcálláspontra) egy német összekötő tiszt számomra a II. és I. osztályú Német Vaskeresztet, a német Wehrmachtbericht idevonatkozó másolatával, november 17. vagy 19-i dátummal” (Valószínű 17-én, mert Kökény 19-én elesett. F.E.) „Kökény főhadnagyot előző nap tüntettem ki, a nekem átadott két vaskereszt egyikével. (...) Kökény főhadnagyról költött meséje (mármint Bárczynak F.E.) halottgyalázásnak is beillik.”

Kitüntetései:

Finn Fehér Rózsa Rend Lovagkereszt II. osztálya
Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon kardokkal
Magyar Koronás nagy Aranyérem hadiszalagon kardokkal
Magyar Ezüst Érdemérem
Tűzkereszt Koszorúval Kardokkal
Nemzetvédelmi Kereszt
Felvidéki Emlékérem
Erdélyi Emlékérem
Délvidéki Emlékérem
Német Vaskereszt

Halála előtt tüntette ki zászlóalj parancsnoka Tassonyi Edömér, de nem tudjuk, hogy az első vagy a második osztályú volt-e az.

Más fegyvernemhez való végleges áthelyezés esetén az ejtőernyős jelvényt nem viselhették. (F.E.)

Forrás:

HM.-H.I.M. Hadtörténelmi Levéltár és irattár



MAJOROS KORNÉL

m. kir. repülő főhadnagy
(1920-1944)

Fotó: Fehér Endre archívumából

MAJOROS KORNÉL 1920. január 13-án született Zalaegersze-
gen. Ifjúkori szerelme, későbbi felesége, Éva asszony – Dr.
Becze Csaba történészhez írt levelében - így jellemezte a fi-
atal Kornélt: „Nagyon komoly, megbízható, hazáját szerető
és a repülésért rajongó ifjú volt. Minden vágya az volt, hogy
repülő lehessen...” A gimnáziumi érettségi után azonnal si-
kerrel felvételizett a repülőakadémiára, így 1941. augusztus
20-án avatták hadnaggyá, Kassán. Első szolgálati helye 1941.
szeptember elsejétől a harmadik bombázó ezrednél volt
Debrecenben, melyet november elsejével feloszlattak, illet-
ve átszerveztek, de Kornél továbbra is maradt Debrecenben
a harmadik bombázó gyakorló repülőosztály, majd harmadik
bombázó osztály állományában, ahol az 1942-es évet töltötte.
Alakulatával a Marseille melletti Istresben kapott Junkers 'Ju
88' típus átképzést 1943. tavaszán, majd ezt követően 1943.
nyarán vonult el a hadműveleti területre, és 1943 - 1944 fo-
lyamán 210 harci bevetést repült Junkers 'Ju 88' zuhanóbom-
bázó gépekkel. Állandó személyzetének többi tagja, akikkel
a legtöbb bevetést repülte, a következő három fő volt: Guthy
Zoltán főhadnagy, megfigyelő, Tarján Lajos szakaszvezető,
hajózó távirász, valamint Kiss Antal őrmester, hajózó szere-
lő. 1944. január elsejével Majoros Kornélt főhadnaggyá lép-
tették elő. A nagyszámú rendkívül kemény bevetést anél-
kül repülte meg, hogy egyszer is megsebesült volna. Egy íz-
ben, 1944. január 9-én azonban a földön könnyebb szilánk-
sérülést szenvedett a combján, Kalinovka repülőterén, egy
„szokásos” 'IL-2'- es alacsony támadás során. Kettőszázadik
harci bevetését 1944. április 24-én késő délután repülte meg
Zamosc repteréről. A 3/1. század maradékát váltó öt személy-
zet is ezen a napon érkezett ki a hadműveleti területre. Né-
hány hétig még együtt repültek néhány bevetést, hogy az
újoncok is megszerezzék a kellő minimális tapasztalataikat,
majd májusban, 210 bevetés után Kornél hazatért Magyaror-
szágra. Majoros Kornél személyzetével együtt legalább egy

igazolt légi győzelmet is aratott (1944. márciusig), azonban ennek részletei nem maradtak fenn. Kornélt hazatérte után, 1944. augusztus ötödikével helyezték át a Repülő Kísérleti Intézethez (továbbiakban RKI) Budapestre, ebben a hónapban tartotta esküvőjét is. Szeptemberben egy gépátrepülést hajtott végre Németországból, majd visszatért az RKI-hoz. Az RKI romboló századának a megalakuló gyorsbombázó osztály állományába történő betagozódása után, 1944. novemberében újra megkezdte bevetéseit Várpalota (Inota) repülőteréről. Annak ellenére, hogy rangban idősebbek is voltak nála a században, és így csak beosztott tisztként szolgált, hatalmas tapasztalata miatt több ízben vezetett a levegőben osztály erejű köteléket is. A végzetes találatot 1944. november 28-án kapta a szovjet légvédelemtől. Ezt követően megpróbált kényszerleszállást végrehajtani Bátaapáti mellett, de kis magasságból lezuhant. A becsapódás erejétől a pilóta kiszakadt üléséből és kirepült a szétroncsolódott kabinból, de mindkét lába leszakadt, és nagyon súlyos fejsérüléseket is szenvedett, így azonnal meghalt. Lövésze, Szűts Károly tizedes a kabinba szorulva a géppel együtt elégett. Kornélt a nála lévő dokumentumok alapján tudták azonosítani Bátaapátiban (a lövészét nem, így ismeretlenként regisztrálták). Majoros Kornélt a helyi lakosság temette el lövészével együtt, sírját máig gondolozzák a helyiek (bár hősi halálának dátuma és a lövész neve is hibásan szerepel, a jelenleg ott lévő kereszten). Dr. Becze Csaba történész kutatása szerint Majoros Kornél lövésze nem Szukits Imre őrmester, akinek a neve a síremlékre felkerült, hanem Szűcs Károly tizedes volt. Szukits 1944. október 25-én halt hősi halált.

Kitüntetései:

Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon kardokkal
Újólajos Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás
Ezüstérem hadiszalagon kardokkal

Újólajos Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás
Ezüstérem hadiszalagon kardokkal másodszor
Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás Bronzérem
hadiszalagon kardokkal
Magyar Érdemérem hadiszalagon kardokkal
Tűzkereszt I. fokozata koszorúval és kardokkal, egy
sebesülési pánttal
Felvidéki Emlékérem
Német I. osztályú Vaskereszt
Német II. osztályú Vaskereszt

Forrás:

Dr. Becze: Az Arany sas nyomában, Püedló Kiadó, 109 -110
old.



SZŰTS KÁROLY
m.kir. repülőtizedes

SZŰTS KÁROLY tizedesről semmilyen közelebbi adatot nem sikerült beszerezni, csupán édesanyja nevét, aki Fajer Mária, és azt, hogy Budapesten született. (F. E.)



MÜHL JÓZSEF
m.kir. repülő szakaszvezető
(1921-1944)
Fotó: Lóránt Ferenc

MÜHL JÓZSEF Komlón született 1921. november 14 -én. Édesanyja: Hering Erzsébet, édesapja Mühl György, komlói lakosok. A II. világháborúban a történelmi Magyarország területén folyó harcokban - az elcsatolt országrészen - 1944 évben hősi halált halt. Ismeretlen helyen van eltemetve.

Emlékezetére szülei a komlói új temetőben keresztet állíttattak. Rajta ez olvasható: Mühl József hősi halált halt 1921-1944. A kereszten Mühl József fényképe is látható. Közelebbi adatokat arra vonatkozóan, hogy melyik repülőalakulatnál szolgált, és milyen körülmények között esett el, nem tudtam felkutatni. Csak annyi bizonyos, hogy Magyarország területén folyó harcok során halt hősi halált. A komlói templom mellett van egy emlékmű, mely az I. és II. világháborúban elesettek neveit őrzi, mások mellett Mühl József nevét is.

Forrás:

Lóránd Ferenc



VITÉZ SZOMOLNOKI PÁNCZÉL IMRE

m. kir. repülő hadnagy

(1920-1943)

Fotó: Fehér Endre archívumából

VITÉZ SZOMOLNOKI PÁNCZÉL IMRE Pécssett született 1920. június 13-án. Édesanyja Baumann Mária. Édesapja Szomolnoki Pánczél Ottó.

„Amikor gyors egymásutánban kezdte aratni légi győzelmeit, örömteli várakozással tettünk el. Sajnos reményeink nem váltak valóra. Életének merészen felfelé ívelő pályája hirtelen megszakadt és legfeljebb az a sovány vigasz maradt számunkra, hogy nem elemében, a légi harcban gyűrte maga alá az ellen. Feladatát az utolsó repülése alkalmával is sikeresen megoldotta, már hazatérőben volt, amikor egy földről eltévedt golyó kiszakította őt körünkből. Tipikus magyar balsors... Pécssett született 1920-ban, mint atyjának ötödik gyermeke. Ifjúsága is a Mecsek alatti várossal forrt össze. Itt végezte középiskolai tanulmányait a ciszterciek gimnáziumában és itt nőtt nagyra benne a vágy, hogy repülőként szolgálja hazáját. A régi Lóversenytéren 1930-ban ugyanis Pécssett is szárnyra kelt a trianoni szerződéssel gúzsba kötött magyar. A kis Hungária gépeken – egyelőre sportrepülés leple alatt – megkezdődött az ifjúság repülőgép vezetővé való kiképzése. A levegőben naponta ott játszadoztak a fürge gépmadarak, és a Mecsek napsütötte déli lejtőjéről, szüleinek, a Szókó völgyben levő szőlőjéből Imre diák mindnagyobb sóvárgással nézte őket. Vágya teljesült. 1938-ban, az érettségi után repülőtiszt sarjként a budapesti Bólyai János műszaki akadémiára, majd 1939 őszén, mint másodéves, az újonnan felállított kassai Horthy Miklós repülő akadémiára került. Mint akadémikus élte végig azt az orvtámadást, amelyet a szovjet három repülőgéppel a békés Kassa ellen intézett 1941. június 26-án. A harcban álló ország repülő hadnagyává avatták 1941. augusztus 20-án és továbbképzésének befejezése után 1942-ben végre alkalma nyílt, hogy személyesen is megtorolja az Alma materének városán esett sérelmet. A szolnoki vadászosztály július 2-án búcsút vett a magyar rónaktól és kebelében a Kormányzóhelyettes Úrral együtt az orosz földre repült. Július végén egy ízben, frigyben járt a szerencséivel. A mellette repülő bajtársát az orosz légvédelmi tüzérség lelőtte.

Az ő gépe is kapott egy repeszdarabot és leszállásra kényszerült. Alacsony bokrokkal benőtt, ismeretlen területen kötött ki, de a hamarosan odaérkező huszár járőr kimentette kellemetlen helyzetéből, s előbb lovon, majd gépkocsin az osztály repülőterére szállította. Nagy volt az öröm a 'megkerült fiún'. Augusztus 5-én végre megtört a jég! A század megvívta első légiharcát, amelynek során 5 hosszúcsőrű orosz vadászt (LAGG-3) lőtt le saját veszteség nélkül. Az 5 gépből az egyik Pánczél hadnagy érdeme. Saját sorait idézzük: „Az első (tudniillik légi győzelmet) a Kormányzóhelyettes Úr aratta, s nekem is sikerült első ellenséges 'Rata'-mat szabályszerűen lelőnöm.” (Az eltelt évek során ez a hír megdőlt, de a Kormányzóhelyettes Úr érdemeiből semmit nem von le. [F.E.]) Jóformán állandóan a Kormányzóhelyettes Úrral repült. Augusztus 20-án, utolsó repülőútjára is elkíserte és így a levegőből szemtanúja volt a megrendítő tragédiának. Nem sokkal ezután kétheti szabadságot kapott. Huszonöt bevetésben vett már részt, huszonöt ízben nézett szembe kihívóan a nagy kaszással... megérdemelte a pihenést. Ekkor már gomblyukában díszelgett a Német II. osztályú Vaskereszt. Szeptember közepe elmúlt már, amikor visszatért bajtársai körébe. Amíg itthon volt, odakünn elbúcsúzott a nyár. A kegyetlen orosz tél előrevetette az árnyait a végtelen Szarmata síkságra és éjszakánként a fagypontra süllyedt a hőmérő. Megtörténtek az előkészületek a téli szállásra. Október elején a vadász osztály nagy részét elvezényelték az ilovszkoje-i repülőtérről. A visszamaradt részleg ideiglenes parancsnoklásával őt bízták meg. Büszke volt erre a bizalomra. Pedig nem kis feladat hárult reá. Bár a magyar hadsereg arcvonalán ebben az időben viszonylagos nyugalom uralkodott, az oroszok – első sorban repülők – egyre tevékenyebbekké váltak, és neki a kis részlegével kellett helyt állnia. De vitézül állta a vártát, és méltán tűzték keblére október 19. - én a Kormányzói Dicsérő Elismerés Koronás Bronz Érdemérmét a hadiszalagon a kardokkal. A hadművelleti területen időző honvédelmi miniszter, vitéz nagybaconi Nagy Vilmos vezérezredes ebben

az időben meglátogatta az ilovszkoje-i repülőteret is. Őt érte az a megtsztlő feladat, hogy rajával biztosítsa a magasrangú látogató útját, mind a jövetel, mind az eltávozás alatt. Október utolsó három napján, 29., 30., és 31-én újra felvirradt dicsőségének napja. Mindhárom napon eredményes légi harcot vívott négy Héjjából álló rajával. Az orosz mindannyiszor túlerőben volt, de a lelőtt gépek mérlege mégis 5:1 arányban alakult a magyarok javára. Az ötből három Pánczél hadnagy babérjait gazdagította. „Ebből azonban – írja szüleinek – csak két győzelmet írtak a javamra, mert a harmadik gépet csak megsebeztem úgy, hogy a magyar vonalaktól nem messze leszállásra kényszerült. A tehetetlen gépet azután a magyar tüzéség pusztította el és így ezt a győzelmet a tüzereknek ítélték. Az első kétnapi légi harcom aránylag könnyű volt, a harmadik napon azonban 16, részint vadász, részint rombológépből álló ellenséges kötelékkel 22 percig tartó olyan ádáz küzdelmet kellett vívnom, melyből 3 győzelemmel és csak egy saját gép elvesztésével, ép bőrrel, bizony nehezen kerültem ki. A német rádió is megemlékezett légi győzelmünkről, megemlítve nevemet, mint parancsnokét.” November elején Sztarij-Oszkolba került, ahol Messerschmitt '109-F' típusra képezték át. December 6-án települt át a század Rossos repülőterére, és a következő napokban már teljes erővel kivette részét az elhárító csatából. December 16-án végre újra rámosolygott a hadiszerencse. De adjuk át a szót századparancsnokának, Bánlaky főhadnagynak: „Dél előtt Pánczél hadnaggyal, mint kíséremmel, vadászbombázó feladatra indultam ellenséges csapatgyülekezések ellen. A Don felett két IL-2 (a Sturmovik nevű, erősen páncélozott szovjet csatarepülőgép) gépet vettem észre. Ők a mi térfelünkre igyekeztek, de észrevéve bennünket, hátraarcot hajtottak végre, és menekülni igyekeztek. Utánuk fordultunk, az ellenséges terület fölé érve, bombáinkat kioldottuk, majd 30-40 méternyire megközelítve őket, megnyitottuk rájuk a tüzet. Én az egyiket, Pánczél hadnagy a másikat vette célba. Rövid gépágyúsorozatunkra a két gép egymás mellé zuhant és elé-

gett. Ugyanezen a napon, délután teljesen hasonló körülmények között lőttünk le Pánczél hadnaggyal két másik IL-2 gépet. Ötödik és hatodik légi győzelmét aratta tehát ezen a napon és ez által – jó hosszú ideig ő lett a jelen háborúban legtöbb légi győzelemmel rendelkező magyar repülő. Erről a fegyvertényről egyébként úgy a magyar, mint a német hadijelentés is megemlékezett, és a 2. Hadsereg parancsnoka, vitéz Jány Gusztáv vezérezredes személyesen fejezte ki jókívánságait neki. Ettől az időtől kezdve géppár, vagy rajparancsnokként repült és teljes mértékben kiérdemelte előljárói bizalmát. Sajnos, több légi harcra nem nyílt alkalma és így nem növelhette babérjai számát. 1943. január 11-én újra a magyar arcvonalszakaszon került bevetésre. 11 óra 30 perckor szállt fel kísérőjével, hogy az orosz arcvonalon túl, Davidovka-Bobroff-Szvoboda területén 'szabadvadászat'-ot űzzön. Egy órai repülés után, feladatukat elvégezve hazafelé indultak, Szvobodánál kb. 300 méter magasságban repültek át a jeges páncéllal borított Dont. Itt heves puskatűzet kaptak, Kísérőjének jelentése szerint gépe egy-két perc múlva balfordulóba kezdett, és ezzel egy időben a gép alján két kis lángnyelv jelent meg, amely pillanatok alatt megerősödött és elborította gépet. A kabintető lerepült, annak bizonyosságául, hogy megkísérelte a kiugrást, de erre a kis magasság és a valószínű sérülése miatt már nem volt ideje. A gép egyre jobban bedőlt balra és félig háthelyzetben égve felcsapódott a földön... Földi maradványait az alexejevka-i hősi temetőben helyezték örök nyugalomra, és az ő neve is felkerült a kassai Alma mater emlékművére, annyi derék ifjú bajtársának a neve mellé. És Pécssett is felvésték nevét arra az emléktáblára, amely a cisztercita gimnázium hősi halottait örökíti meg és amelyen ott díszleg már egy Pánczél név... a testvérbátyjé az első világháborúból. Az ellenség előtt tanúsított kiválóan vitéz és önfeláldozó magatartásáért a Kormányzó Úr 1943. évi március hó 27-én kelt legfelsőbb elhatározásával a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét a hadiszalagon a kardokkal adományozta részére.”

Kitüntetései:

Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon kardokkal

Magyar Koronás Ezüstérem hadiszalagon kardokkal

Magyar Koronás Bronzérem hadiszalagon kardokkal

Erdélyi Emlékérem

Délvidéki Emlékérem

II. osztályú Német Vaskereszt

Forrás:

Magyar Szárnyak 1943. november 5. Nagy Béla százados írása 11 oldal

„Két vadászgépünk nem tért vissza.”

Pánczél Imre hadnagy emlékére

„A szolnoki 1/1. vadász századunk 4 géppárja Rossos repülőterén teljesítette szolgálatát Bánlaky György főhadnagy irányításával. A Messerschmitt 'Bf. 109'-re átképzett részlegünk a német 52/I. vadász osztály kötelékéhez tartozott. Rossos repülőtere a magyar frontszakasztól délre, a Don közelében volt. A korszerűtlen Héja gépek helyett 'Me109'-eseket kaptunk. Az átképzés 1942. október végén Starij Oskolban történt. A század pilótái voltak: Bánlaky György főhadnagy, Kőhalmy János hadnagy, Lukács Ottó zászlós, Pánczél Imre hadnagy, Raposa Zoltán őrmester, Szabó István zászlós, vitéz Szentgyörgyi Dezső őrmester, Tarnay Sándor őrmester. A bizonytalan téli időjárás miatt kevesebb bevetésen vettünk részt. 1943. január 11-én Pánczél Imre hadnagy és jómagam, Szabó István zászlós délelőtti bevetésre kaptunk parancsot. A parancs szerint szabad vadászatot tartottunk és biztosítottuk a magyar frontszakaszt. Többször átrepültünk az integető magyar katonák felett. Az alacsony felhőtakaró és a ködös, párás levegő nehezítette tájékozódásunkat. Többször átrepültünk a másik oldalra is, ahol nagyon komoly csapatösszevonást, gyülekezést figyeltünk meg. Mindenféle fegyverrel lőttek ránk. Egy órai repülés után Pánczél Imre akadozva mondott valamit a mikrofonba, de ebből semmit nem értet-

tem. Majd bal fordulóba kezdett és utána meredeken a földbe csapódott és felrobbant, elégett. Döbbsen és tehetetlenül szemléltem ezt a váratlan tragédiát. Többször rárepültem, köröztem felette. Valószínűleg találatot kaphatott és a gépét már képtelen volt irányítani. Több mint egy évet repültünk együtt Váton, Szolnokon és a fronton. Kiváló pilóta és igaz bajtárs volt, ezt az öt légi győzelme is igazolta. A zuhanás helye Korotojáktól délre, kb. 50 kilométerre volt, a vasútvonal közelében, Közben a benzinem fogytán volt, a látási viszonyok romlottak, az iránytűm használhatatlan volt. Repülés közben magyar tüzéreket vettem észre, leszállni készültem. Egy simának tűnő domboldalon siklottam felfelé kieresztett futóval, a gyújtást kikapcsoltam. Egy hóval betakart gödörben átvágódtam és a gép alatt mozdulni nem tudtam, elájultam. A közeli Repjevka község bírja egylovas szánkóval kijött, csákánnyal kiszabadított a gép alól. Éledésemkor vodkával kínált és hazavitt. Lefektetett és sebeimet bekötötte. Hajnalban ágyúzásra, motorzúgásra ébredtünk. Kezdődött a doni áttörés. Gyalog elindultam Starij Oszkol felé. Szerencsémre egy héttel előtte megkaptuk a téli német pilóta felszerelést. A havas, jeges út tele volt nyugat felé vonuló magyar, német katonákkal, teherautókkal. A zsúfolt teherautókra felszállni nem lehetett, a felkapaszkodók kezét leverték. A harci járművek, lovas szánok sűrű sora mellett a gyaloglóknak kevés hely maradt. Többször az árokparton próbáltunk előrejutni. Szerencsém volt, mert fél órai kínlódás után egy német teherautó felvett és estére sikerült eljutnom Starij Oszkolba, a magyar kórházba. Másnap vonattal vittek bennünket Kijevbe. Háromheti kezelés után visszamentem a csonka századomhoz Poltavára és folytattam tovább a bevetést. Így maradtam életben. Amíg élek, nem felejttem el a repjevka-i sztarosza segítségét, emberségét.”

Ezen a bevetésen Pánczél hadnagy géppárja Szabó zászlós volt (F.E.)

Forrás:

Szabó István volt repülő zászlós, Győr



VITÉZ PUSZTAI KÁROLY

m.kir.repülő szakaszvezető
(1922-1944)

Fotó: Fehér Endre archívumából

VITÉZ PUSZTAI KÁROLY született 1922. október 5-én Siklóson. Édesanyja neve Vogl Katalin. Pécsett a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál kapott alapfokú repülőgépvezetői kiképzést 1941. nyárelőn. Ennek elvégzése után vonult be a Honvédségi Repülőgépvető Iskolába (REGVI). Kiképzése után az I. repülő dandár állományában az 5/1-es éjjeli vadászrepülő században repült 'Me 210'-es géppel. Lövésze Spolarich Károly repülő honvéd. 1944 tavaszától rendszeressé váltak az angolszász és amerikai repülők által hazánk városainak, ipartelepeinek bombázásai. Egy-egy légitámadást több száz bombázó, több száz vadászrepülő hajtotta végre az aránylag kisszámú honi vadászvédelemmel szemben. 1944. április 13-án túlerőben lévő ellenséges repülőgépekkel vívott légiharcban Kerekegyháza légterében gépét lelőtték. Hősi halált halt lövészével együtt. Lakhelyéül Csákligetet adták meg, ahol a repülőszázad állomásozott. A pécsi köztemetőben 1944. április 22-én helyezték örök nyugalomra.

Posztumusz vitézzé avatása Varga László egykori Felsőipariskolai tanuló kezdeményezésére történt meg. Köszönet érte.

Kitüntetése:

Nagy Ezüst Vitézségi Érem, amit valószínű posztumusz kapott meg.

Forrás:

H. M. Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztály
Dr. Csizsek: „A Mecsek lejtői fölött” könyvében (magánkiadás-2008) a születés napját 25 - ének írja (F.E.)



SPOLARICH KÁROLY
m.kir. repülő honvéd
(1921-1944)

SPOLARICH KÁROLY 1921. augusztus 25-én született Dávodon (Bajai járás). Édesanyja Spolarich Ilona. Csapattest első repülődandár Börgönd, harckiképző osztály állományában.

Kiképzése után az 5/1-es repülőszázadban Pusztai Károly szakaszvezető lövésze volt. 1944. április 13-án ellenséges angolász és amerikai vadászokkal vívott légi harcban Kerekgyháza légterében 12.30 órakor gépüket lelőtték, és hősi halált halt. Április 18-án Budapesten a Rákoskeresztúri temetőben helyezték örök nyugalomra.

Kitüntetése:

Posztumuszt Nagy Ezüst Vitézségi Érem

Forrás:

H.M. Katonai Hagyományőrző és Hadisírgondozó Osztály



SZAKMÁRY ALADÁR
m.kir. repülő főhadnagy (megfigyelő)
(1918 -1944)
Fotó: Dr. Szakmáryné

SZAKMÁRY ALADÁR Szigligeten született 1918. április 4-én. Édesanyja Szabó Teréz. Édesapja Szakmár István vasúti alkalmazott, valószínű forgalmazó. Négyen voltak testvérek, de egyik testvére fiatalon elhunyt. Aladár Pécsett a Ciszterci Rend Nagy Lajos Gimnáziumban végzett el négy osztályt, majd a Fiú Felsőkereskedelmi Iskolában tanult tovább, ott is érettségizett, 1937. évben. Hivatást érzett a katonai szolgálatra, ezért 1938. tavaszán jelentkezett önkéntes katonai szolgálatra. A gyalogsághoz vonult be Pécsre, tartalékos tiszti iskolára.

1940. július elsejével hadnaggyá léptették elő. 1941. február elsejével a 23. honvéd – valószínű határ vadász – zászlóaljhoz helyezik Marosvásárhelyre. 1940. november elsejével hivatásos állományba vették. 1943. január hetedikén tartósan vezényelték – mint önként jelentkezőt – megfigyelő kiképzésre Székesfehérvárra. Ennek elvégzése után október 4-én csapatszolgálatra a 3. közelfelderítő osztályhoz, Kecskemétre helyezték. A frontra kivonuló 4/1-es közelfelderítő repülőszázadhoz került Ungvárra. 1943. augusztus elsejével főhadnaggyá léptették elő. Parancsnoka Frauhoffer József százados.

1944. április elején érkeztek ki az orosz frontra Zamosc-Mokre-i repülőtérré, a 3/1-es század leváltására. A kialakult fronthelyzet miatt a visszavonulások során mindig nehéz felderítő bevetéseket hajtottak végre. Például Luck és Kovel térsége, ami nagy jelentőséggel bírt az akkor, ott húzódó arcvonal miatt. Az anyarepülőterükre, Ungvárra augusztus 11-én kerültek ismét vissza, közel félévi távollét után. Szirmabesenyőről, Miskolc mellől egyik bevetésük során orosz vadászok támadták meg gépüket és Szakmár Aladár megfigyelő főhadnagynak egy gépágyú lövedék a ruhájában robbant és megsebesült. Késmárkon kényszerleszállást hajtottak végre, ahol a megfigyelő belehalt sérüléseibe. Hősi ha-

lálára vonatkozó pontos dátumát nem tudtam felkutatni, az a valószínű, hogy augusztus utolsó napjaiban vagy szeptember első felében következett be. Valószínűleg Késmárkon temették el.

Kitüntetései:

Felvidéki Emlékérem.

Erdélyi Emlékérem.

Forrás:

Magyar Szárnyak 1987. 12 oldal



KEREKES LAJOS

m.kir. repülő főhadnagy (megfigyelő)
(1914-1944)

Fotó: Dr. Halász Judit

KEREKES LAJOS Pécsen született 1914. április 4-én. Édesanyja, Gerth Erzsébet. Iskoláit szülővárosában végezte. Katonai szolgálatra, Pécsre vonult be, a IV. önálló huszárszázadnál teljesített szolgálatot. A felvidék visszacsatolása-kor a pécsi IV. Hadtesthez tartozó alakulatokkal részt vett a katonai hadműveletekben. Ekkor még zászlós volt. Az ezzel kapcsolatos dicsérő elismerés másolata a birtokomba van.

„M.kir. honvédség főparancsnoka. 40.066.szám
eln.8.Hfp.-1939.
Z á s z l ó s Ú r n a k,

a magyar felvidék visszacsatolásával kapcsolatos különleges
helyzetben teljesített kiváló szolgálatáért,

D I C S É R Ő E L I S M E R É S E M E T

fejezem ki.

Budapest, 1939. évi augusztus hó 21-én.

vitéz Sónyi

Tekintetes
Kerekes Lajos
m.kir.e.e. zászlós úrnak

Ugyancsak a IV. ö.hu. századdal a Bácska birtokba vételében is részt vett és kiváló teljesítményéért „HADTESTPARANC SNOKI ELISMERÉSBEN” részesült. Ekkor már hadnagyként. A II. Világháború során - amiben Kassa 1941-es bombázása után Magyarország is részt vett - a légierő számára a honvédség más alakulataiból önként jelentkező tiszteket képeztek ki megfigyelőknek. Tudomásom szerint 1942/1943 évben végezte el ezt a megfigyelői tanfolyamot Kerekes Lajos, ekkor már főhadnagyként. 1944 áprilisában a 4/1-es közelfelderítő századdal került a frontra, hogy leváltsák a 1943 óta kintlévő 3/1-es századot. Parancsnokuk Fraunhof-

fer József százados. Amikor a pécsi repülő emlékmű készült, személyesen is megismertem Kerekes Edithet, Lajos húgát. Beszélgetésünk során több téves ismeretemet volt szíves helyes adatokkal kijavítani. Idézek hozzám írt leveléből, bátyja eltűnését illetően, mert halálát nem ismerte el. „Itthon elővettem a harctérről megküldött hivatalos jegyzőkönyvet bátyám hazaküldött holmijáról, amiben pontosan az áll, ahogy annak idején az eltűnésről szóló értesítést kapta Édesanyám a Hadtesttől. „Kerekes Lajos főhadnagy az 1944. április 26-i bevetésről nem tért vissza”. Továbbra is fenntartom, hogy Kerekes Lajos főhadnagy ’eltűntként’ legyen az emlékművön feltüntetve.” Kerekes Lajos főhadnagy, megfigyelő gépszemélyzete utolsó bevetésükön: Zsigray zászlós pilóta és Solnay hadapród őrmester távirászló lövész volt. Az 1987-es Magyar Szárnyakban ’A közelfelderítő repülő századok frontszolgálatára’ című írásban, Kerekes Lajost helytelenül Lászlónak írják. Ugyancsak helytelen Zsolnay néven írt, helyesen Solnay hadapród őrmester és nem karpaszományos őrzetű. Természetesen Edith kérését tiszteletben tartottuk és eltűntként került fel testvére neve az emlékműre. Mivel évtizedek alatt semmi hír nem érkezett róla, el kell fogadnunk egykori bajtársainak közlését, hogy hősi halált halt, amikor gépüket lelőtték. Edithke élete végéig hitt abban, hogy nem halt meg az 1944. április 26 - i bevetésén a testvére, mert nem ilyen tartalmú értesítést kapott a család.

Kitüntetései:

Felvidék Emlékérem

Erdélyi Emlékérem

Délvidéki Emlékérem

Nincs tudomásom arról, hogy posztumusz kapott-e kitüntetést, vagy előléptetést.

Ezúton is köszönöm a fotót és a dicsérő elismerés másolatát, melyet Dr. Halász Judit küldött meg részemre.



NEMES VARGA LAJOS I. v.h.

repülő főhadnagy (megfigyelő)

(1894-1917)

Fotó: Dr. Csizsek Zoltán

NEMES VARGA LAJOS 1894. május 25 - én született Rácvárosban, ami akkor kisközség volt Pécs mellett, ma már a várossal összenőtt, annak szerves része. Katonai pályára készült, ezért a Pécsi Magyar Királyi Honvéd Hadapródiskolát végezte el. Az iskola elvégzése után a 13. gyalogezredben szolgált. 1914 évben az orosz fronton megsebesült. 1915. szeptember elsejével főhadnagyi rangra emelték. Áthelyezését kérte a repülőkhöz. 1915. október 7 - én a 8. repülőszázadhoz Pandorf faluba rendelték. Kiképzése után az olasz frontra a 6. repülőszázadhoz vezényelték. Itt, mint megfigyelő tiszt teljesített szolgálatot. Huszonegy felderítő bevetést végzett. Neve az 1916-os hadijelentésben többször szerepel. Az olasz fronton a 10. isonzó-i csata idején 1917. május 20 - i bevetésén tűnt el. Ekkor a 12. repülőszázadban repült. Hősi halált halt.

Kitüntetése:

Katonai Érdemkereszt III. o. hadiszalagon kardokkal

Forrás:

Dr. Csizsik: „A Mecsek lejtői fölött” könyv magánkiadás, 2008. 29 oldal

Dr. Pagáts: Dunántúli Napló, 1993. január 21.



BOSKOVITS SÁNDOR

m.kir.repülő százados
(1909-1944)

*Fotó: Honvédelmi Minisztérium
Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest*

BOSKOVITS SÁNDOR Pécsen született 1909. október 15-én. Édesanyja Dunst Hilda. Édesapja Boskovits Sándor Sárospatakon, a zsidó hitközség vezetője volt. Középiskoláját a pécsi Zrínyi Miklós Magyar Királyi Reáliskolai Nevelőintézetben végezte. A nevelő intézet elvégzése után felvételt nyert a Ludovika Akadémiára, és 1931. augusztus 20-án avatták hadnaggyá. 1932-ben Szombathelyen vadászrepülő képzésben részesült. Ez akkor még a titkos légierőben történt, mivel Magyarországon a Trianoni békediktátum katonai repülést nem tett lehetővé, 1938 őszéig. Idézek repülő minősítéséből:

„1933. Igen jó pilóta, igen jó kétkormányos oktató, igen jó kötelékrepülő. Fonó főellenőr (Forró?) (főellenőr = főhadnagy F.E.)

1934. VI.1. Fel- és leszállásai igen jók, kötelékben kevés gyakorlattal is jól repül. Navigációs feladatokat jól, műrepülést igen jól hajtja végre. Repülő harci kiképzésben önhibáján kívül csak részben részesült. Igen jó harci pilótának ígérkezik. Czékus, főellenőr.2.lf.ales.vez.(lf=légi fényképész, alegységvezető F.E.)

1934.X.26. Székesfehérvár. A lőiskola gyakorlatait „igen jó” eredménnyel végezte el. Kiváló távbecslési érzékkel rendelkezik. Igen jó harci pilótának indul. Csontos felügyelő (felügyelő = százados F.E.)

1938.XII.31. A repülést önállóan, kiválóan vezeti, merész, bátor, öntevékeny, lelkes. Kiváló vadászrepülő, kiváló v.rajparancsnok, kiváló v.sz.d. kötelékvezető. Keresztes Béla fhdy. az 1/4. vadász század parancsnoka.

1940.II.14. Az alábbi bizottság előtt műszer repülő vizsgát tett. Vizsgajegyzőkönyv 1357/el. szám alatt irattárban (szem. okm.-nál).” Az 1/1 vadász századnál repült. Származása miatt félnivalója volt (zsidótörvény), de a Repülő Kísérleti In-

tézetnél Dóczy Lóránt alezredes parancsnoka mindent megtett megmentéséért. Részt vett a 'WM-23 Ezüstnyíl' berepülésében is. 1942. február 21-i berepülés közben csűrő berezés miatt a csűrő leszakadt a gép irányíthatatlanná vált. Sikert a gépből kiugrania és ejtőernyővel szerencsésen földet érnie. Sok típust repült. Tesztelte a 'Me-109-C 1', a 'Ju-87' repülőgépeket is. A kísérleti intézetnél, mint berepülő pilóta, a 'Me-210' típuson is repült. Vitéz Szentiványi János hadnagy, aki Boskovits kísérője volt az 1944. április 13-i bevetésen, az 1999-es Magyar Szárnyakban a következőképpen emlékezik erre a bevetésre.

„A következő nap - április tizenharmadika – is elég nyomott hangulatban köszöntött ránk. Repülés nem volt, a nap melegen sütött és a felhőtlen égbolt előrevetítette egy esetleges bombatámadás lehetőségét. 11.30-kor megszólaltak a légvédelmi szirénák. Alig két perc múlva pedig már repült is az ég felé a piros jelzőrakéta. Azonnal start. Futás a gépekhez ...” Több száz bombázó és vadászrepülőgép támadta Győrt és Budapestet. „Kis idő múlva a Szikla (a rádióirányítás központ fedőneve) jelentkezik a rádióban: Összes magyar vadász figyelem! Gyülekezés Csepel-sziget déli csücskénél 2000 m-en! Idővel apró pontonként már látszottak a köröző gépek. Amint közelebb kerülünk, egyszerre csak észreveszem ... Kétmotoros duplatörzsű Lightningek! Lehettek vagy nyolcan, tízen. Bob (Boskovits beceneve FE.) vigyázz, előttünk amerikai vadászok!” Már az első rácsapást követően Bob gépe kigyuladt. Az égő géppel, behúzott futóval simán földet ért. Rádiós lövésze Kilences Sándor őrmester súlyosan összeégett állapotban kiugrott, de a hátsó vezérsík a fejét széttroncsolta. Amikor Bob a pilóta kiszállt a gépből és kilépett a szárnyra, a gép felrobbant és életét vesztette Dömsödön. Temetése 1944. április 19 - én Budapesten a Farkasréti temetőben volt 16 órakor. Részletek az 1944. április 19 - i újsághírből: „Pilotát temettek a Farkasréten. Gomolygó felhőkből sötét leplet öl-

tött magára tegnap délután a tavaszi ég. A Farkasréti temetőben gyászosan hajtogatta a szél az örökzöld tujákat, a sápadt szomorú fűzeket és a tűlevelű fenyőket. Hősi halált halt magyar repülő tisztet temettek. A levegő katonája bátran szembenézett azokkal a támadókkal, akik gyilkos halált hoztak a polgári lakosságra. A győztesen visszatérők közül hiányzott Boskovits Sándor 34 éves százados. Őt temették. Elől gyászszalagos repülőszázados vezetésével, csillogó szuronyokkal, vigyázz menetben vágta a lépést a légierők dísz-százada. A gyászoló család mögött hosszú sorban vonultak a katonatisztek, mögöttük a gyászolók nagy tömege. A sírgödörnél imádkozott a pap, puskával tisztelgett a dísz-század, búcsúimát mondtak a hangszerek. A légierő parancsnoksága elküldte nemzeti színű szalaggal díszített hatalmas koszorúját, de koszorút küldött annak a repülőezrednek tisztikara, altisztjei és legénysége is, ahol a hős százados előzőleg szolgált (1/1 F.E.). Egy szalag a repülő kísérleti állomás búcsúüdvözlését hozta, míg egy gyászfelirat a Gamma sportrepülőinek őszinte fájdalmát tolmácsolta.”

Kitüntetései:

Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon kardokkal
Felvidéki Emlékérem
Erdélyi Emlékérem
Délvidéki Emlékérem

Forrás:

Magyar Szárnyak 1999. 44. oldal



MISKEI ÉS MONOSTORI THASSY GYULA I. v.h.
repülő hadnagy (megfigyelő)
(1893-1917) (1918 ?)

MISKEI ÉS MONOSTORI THASSY GYULA 1893. december elsején született Drávatamásiban. Érettségi vizsga után a pécsi Jogtudományi Egyetem hallgatója. Még joghallgató, amikor részt vesz az I. Világháborúban. Az 5. gyalog ezredtől kerül a repülőkhöz, és mint megfigyelő teljesíti repülőszolgálatát, a 4. és 49. század állományában. Több eredményes felderítő bevetést teljesített, Kammerer Andor főhadnagy, és Hajós Kálmán szakaszvezető pilótákkal. Utolsó bevetését 1917. október 25-én repülte Hajós Kálmán pilótával. A bevetés térségében (Tolmein-Auzza) légiharcot vívtak, amit túléltek, de Thassy Gyula hadnagy megsebesült, és sebesülésébe később belehalt. Harc közben szerzett sebesülése okán, hősi halott. Helesfán (Baranya megye) helyezték örök nyugalomra a családi sírboltban 1918. tavaszán.
(Az emlékműre az előnevek nincsenek felvésvé F.E.)

Kitüntetései:

Vas Érdemkereszt 3. osztálya hadiszalagon kardokkal

Forrás:

Dr. Csizék: „A Mecsek lejtői fölött” könyv magánkiadás, 2008. 28 oldal

Magyar Szárnyak 2004.

Csanádi-Nagyvárad-Winkler: Magyar repülés története.



HARTMANN JÓZSEF I. v.h.
repülő szakaszvezető
(?-1918)

HARTMANN JÓZSEF Pécsen született az 1800-as évek végén. Pilóta igazolványának száma, amit 1917. december 17-én szerzett meg: 0906. Az egyik első bombázó alakulatnál szolgált a 101.G. századnál a Piave fronton. Utolsó bevetésén Hansa Brandenburg C.1 géppel repült 1918. július 24-én, amikor súlyos légiharcot vívtak, Treviso felett. Megfigyelője Wilhelm Fidemutz főhadnagy volt.

Forrás:

Dr. Csizsik: „A Mecsek lejtői fölött” könyv magánkiadás, 2008. 26 oldal

REPÜLŐ HALÁLT HALTAK



BALOGH IMRE

m.kir. repülő hadnagy
(1919-1943)

*Fotó: Honvédelmi Minisztérium
Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest*

BALOGH IMRE 1919. évben született. Édesanyja, Kovács Vilma. Érettségi után jelentkezett a m.kir. Horthy Miklós Honvéd Repülő Akadémiára. 1942. december 6-án avatták hivatásos hadnaggyá. Avatás után Budapestre, a Mátyásföldi repülőtérré az 5/1. vadászrepülő osztályhoz került. Azt nem sikerült megtudnom, hogy az első, vagy a második századhoz került-e. 1943. február 14 - én útvonal repülési feladatot hajtott végre ('Cr-42'-es repülőgéppel) Kecskemétre. Az éjszakát a kecskeméti repülőtéren töltötte és másnap 15-én indult vissza Mátyásföldre. Felszállás után nem sokkal Kecskemétől 6 kilométerre 12 órakor lezuhant és életét veszítette, fejroncsolódás következtében. Kecskeméten halotti anyakönyvezték. Kutatásaim során úgy értesültem, hogy Pécssett járt gimnáziumba, de eddig ez nem nyert bizonyítást. Szülei Szigetváron laktak ott van végső nyughelye.

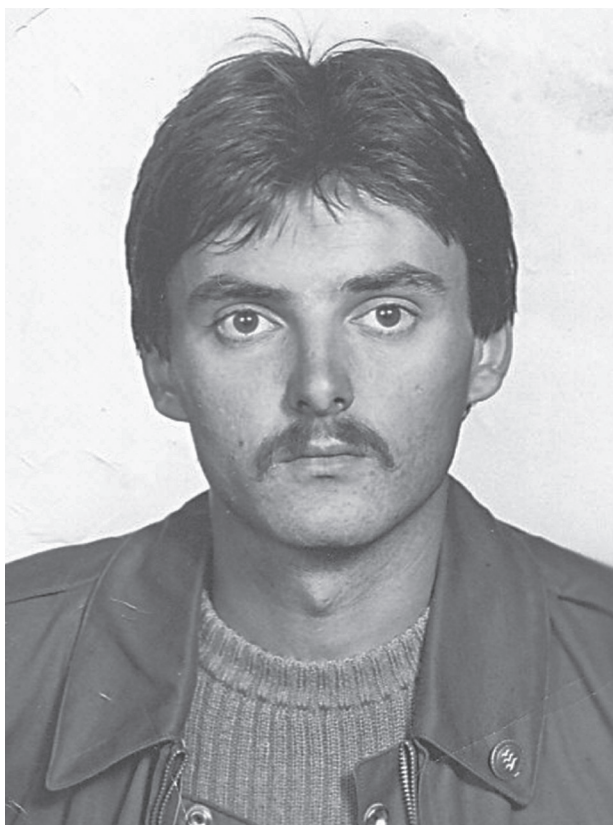


BÖLÖNY ZOLTÁN

m.kir. légügyi felügyelő
(1903-1936)

Fotó: Fehér Endre archívumából

BÖLÖNY ZOLTÁN a rejtett légierő tisztje volt. Édesanyja, Bölöny Sándorné, született Nagy Julianna. 1920. június 4-én, amikor aláírták a Trianoni békeszerződést, - ami július 26-án lépett életbe - Magyarországon ettől a naptól kezdve megtiltottak minden repülést. A meglévő repülőgépeket használhatatlanná tették, minden ehhez tartozó javainkat tönkretették. 1922 novemberétől történt változás. A Kereskedelmi Minisztériumhoz tartozó Légügyi Hivatal lépéseket tett a polgári repülés megkezdése ügyében. A polgári repülés ürügyén különböző fedőnevek alatt postarepülő, időjárásjelző, stb., megindult a katonai repülőgép vezetők képzése. Egységes, de civil öltözetet viseltek. Polgári rangjelzést használtak a katonai rendfokozatok helyett, például hadnagy= légügyi ellenőr, főhadnagy= légügyi főellenőr, százados= felügyelő, stb. 1925 januárjában a Légügyi Hivatal a HM-en keresztül egy bizalmas rendeletet bocsátott ki, melyben önként jelentkezőket vár, pilóta kiképzésre. Bölöny Zoltán az 1936-os hivatasos repülőtisztok névsorában 44- es rangszámmal szerepel. 1936 őszén repülő baleset következtében vesztette életét. Ködös, rossz látási körülmények között Sásd (Baranya megye) határában lezuhant. Ezzel a tragédiával a pécsi repülőtér elvesztette egykori parancsnokát. Sírját néha-néha felkerestem a pécsi temetőben. Hosszabb idő után kb. 1991-92 években, amikor ismét kerestem a síremléket, már nem volt meg. Elévülésére semmi jel nem utalt, mert rendezett és ápolt volt. Kitüntetéseit, ha volt, nem sikerült megtudnom.



IFJ. HARAY IMRE

sportrepülő oktató
(1957-1982)

Fotó: Haray Imre

IFJ. HARAY IMRE 1957. április 22-én született Debrecenben. Iskoláit Pécsen fejezte be, itt serdült ifjúvá, s itt kezdte a Magyar Honvédelmi Szövetség Baranya megyei Repülőklubjában repülő pályafutását. Édesapja példáját követve vált repülővé. Szinte a repülőtéren nőtt fel. Tizenöt évesen aktív vitorlázó repülő lett. Egy év múlva teljesítette az ezüstkoszorús jelvény megszerzéséhez szükséges feladatokat. Érettségi után hamarosan vitorlázó repülő oktatói vizsgát tett, ezzel megszerezte az oktatói szakszolgálati engedélyt. Nem sokkal később motoros repülőgép vezető kiképzésben részesült. 1978 évben motoros repülőgép vezető oktatói vizsgát is tett a Légügyi Hatóságnál, amit jó eredménnyel teljesített. Sorkatonai szolgálata alatt tartalékos tiszti képzést kapott és hadnagyi rendfokozattal szerelt le. 1980 évtől a Magyar Honvédelmi Szövetség hivatásos állományba vette, és a Budaörsi repülőtéren - mint motoros repülőgép vezető oktató - teljesített szolgálatot. A következő évben már a magyar utánpótlás válogatott keret tagja. Több légi bemutatón szerepel. Végül a válogatott keret edzőjének jelölték, de ezt a tragikus halála miatt már nem tölthette be. 1982. május 11-én 9 óra 13 perckor a 'HA-ANL' lajstromjelű 'AN-2'-es repülőgéppel – amit nem Ő vezetett – rendkívüli időjárási körülmények között, felhőben a Budaörsi repülőtértől néhány kilométerre lévő Hármashatárhegynek ütköztek, a felrobbant gépben lelte halálát. A gépen 9 fő tartózkodott, hat jól kiképzett pilóta és három ugyancsak jól képzett szerelő.

A sors rendelte így? Fiatal életét az vette el tőle, amit annyira szeretett a REPÜLÉS. Rövid repülő élete alatt 1300 órát töltött a felhők birodalmában.

A pécsi köztemetőben nyugszik.



GYURCSIK DEZSŐ

Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap repülő oktatója
(?-1942)

HEGEDÜS SÁNDOR

repülőgép szerelő
(?-1942)

Fotó: Fehér Endre archívumából

GYURCSIK DEZSŐ a VI. közelfelderítőknél szolgált Debrecenben. Onnan helyezték át a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz Aknaszlatinára, majd később Pécsre.

1942. március 28-án a gépek tavaszi berepülése alkalmával, - ami hosszabb repülési szünet után kötelező volt – műrepülést végzett. Alacsony magasságban dugóhúzóba perdült, amiből az alacsony magasság miatt a gépet már nem tudta kivenni. A gép a földhöz csapódott, és a gépben ülő, Hegedüs Sándor szerelővel, életüket veszítették.

Dr. Pagáts Pál kutatása szerint Hegedüs szerelő volt, míg Dr. Csizék Zoltán „A

Mecsek lejtői fölött” című könyvében növendéknek írja.

Ismereteim szerint szerelő volt. (FE.)

Forrás:

Dr. Pagáts Pál elbeszélése

Dr. Csizék: „A Mecsek lejtői fölött” könyv, magánkiadás, 2008., 52. oldal

* * *

HEGEDÜS SÁNDOR mint a gép szerelője általában a berepülést végző pilótával tartott, ahogyan ez általában lenni szokott.

Ez alkalommal is így történt. A berepülés során minden rendben volt, nem műszaki hiba okozta a tragédiát. Nem tudni mit vétettek. Gyurcsik kiváló oktató pilóta volt.

Forrás:

Dr. Pagáts Pál elbeszélése

Dr. Csizék: „A Mecsek lejtői fölött” könyv magánkiadás, 2008. 52. oldal



KALMÁR ÁGOSTON

repülő növendék

(?-1933)

Fotó: Fehér Endre archívumából

KALMÁR ÁGOSTON növendéke volt az 1930. évben megkezdődött pécsi pilótaképzésnek, a Baranya-Pécs Aeró Club pilóta iskolájában. Első vezetője Podharszky Andor légügyi felügyelő (felügyelő=százados F.E.). A trianoni békediktátum miatt a pilótaképzést, sportnak álcázták ugyan, de valójában katonai célokat szolgált (fedőneve: Repülő Fényképező Alcsoport).

1933. május 20-án a késő délutáni órákban bekövetkezett az eddig balesetmentes pécsi repülés első tragédiája. Az egyik Hungária repülőgép - amelyen a kiképzések folytak – dugóhúzóba esett, és lezuhant. A repülőgép a lóverseny tribün melletti vasúti őrháznak csapódott. Kalmár Ágoston növendék sérüléseibe később belehalt, oktatója Hevér József, aki a hátsó ülésben ült, megsérült, de életben maradt.

Forrás:

Dunántúli Napló 1995. október 4.

Dr. Pagáts: Pilótaiskola a Mecsek alján



KRAMASZTA LÁSZLÓ
Magyar Honvédség repülő főhadnagy
(1947-1971)
Fotó: Kramasztáné

KRAMASZTA LÁSZLÓ 1947. április 27-én született Pécsen. Édesanyja neve Farkas Margit. Édesapja Kramaszta Sándor rendőr százados. Szegeden teljesített szolgálatot, onnan helyezték a pécsi kapitányságra. Egy nappal előbb érkeztek Pécsre lakni, mint ahogy László fiúk megszületett. Középiskolába a pécsi Széchenyi István Gimnáziumba járt, ott is érettségizett. Harmadikos volt, amikor repülőgép vezetői képzésre jelentkezett. Az orvosi vizsgán megfelelt, szuperszonikus repülésre alkalmasnak találták, így megnyílt előtte az az út, amire vágyott, hogy hivatásos honvédségi pilóta legyen. A Magyar Honvédelmi Szövetség pécsi repülő klubjában 1963 nyarán kezdte meg a repülőgép vezető képzést. 1964-ben Békéscsabán az összevont repülőgép vezetői iskolán fejezte be alapfokú kiképzését, ahol egyedül repülő lett. Az év őszén vonult be Szolnokra a repülő tiszti iskolára. Itt egy éven keresztül - a katonai ismeretek mellett – intenzív orosz nyelvtanulásban részesült minden hallgató. Ennek elvégzése után 1965-től Oroszországban tanult, ott kapott kiképzést mind elméletben, mind gyakorlatban. Az akkor modern típusnak, újdonságnak számító 'Mig-21'-es gépeken repültek. A négy éves tiszti iskolát 1969-ben fejezte be és az év augusztus 20-án Budapesten avatták hadnaggyá. A taszári repülőezredhez került. Itt teljesített szolgálatot bekövetkezett tragikus haláláig. 1971. szeptember 9-én felszállás közben a reptérhez közeli Kzsok község (Somogy megye) határában lezuhant, és életét vesztette. A katasztrófa olyan alacsony magasságban következett be, hogy katapultálni sem ideje, sem lehetősége nem volt. A tragédia nem a repülőgép vezető hibájából történt, hanem a repülőgép egy alkatrészének rendellenessége, a kormányfelületek kitérítését szabályozó automata ('ARU-3V') meghibásodása okozta.

Pécsen van eltemetve, posztumusz főhadnaggyá léptették elő.



SOMLAI (KRAUSZ) LÁSZLÓ

sport-ejtőernyős
(1943-1962)

Fotó: Nagy László

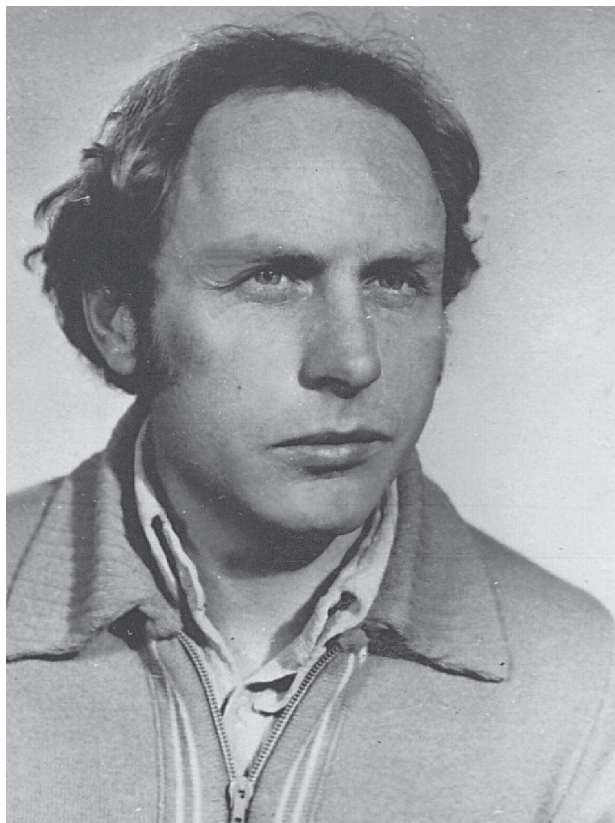
SOMLAI (KRAUSZ) LÁSZLÓ 1943. évben született Pécsen. Szülei elváltak és Ő az édesanyjával és nevelőapjával (Somlai József) élt. A pécsi Zipernowsky Károly Gépipari és Erőszármú Ipari Technikumban tanult. 1958. évben a technikumban Nagy Tibor 'Kutya' és Cserkúti Csaba szervezték a fiatalokat ejtőernyősöknek. Ekkor sokan jelentkeztek az iskolából ejtőernyősnek. Laci jó tanuló volt, de a magatartásával szemben sok baj adódott. Az iskolában és az ejtőernyős körben kialakultak barátságok. Laci baráti körébe tartozott Horváth György, Józán Sándor, Kucserka József, Kupi Ferenc és Kollár László, akinek már volt ugrása. Az első ugrásokra 1959. évben került sor és erre mindannyian nagyon büszkék voltak. Laci és baráti csapata nem csak az iskolában és az ejtőernyős körben találkoztak, hanem iskola után is a szabadidőben. Ez a kis csapat a Pécsbányához közel lakó Kupi Ferenc lakása melletti kultúrházba járt billiárdozni, táncolni, beszélgetni és a tettei erdőbe kirándulni. Pécsbányához közeli András akna melletti legényszállón lakott Kucserka, aki vājártanuló volt. Itt sokat beszélgettek vājártanulókkal, akiknek elmondták, hogy milyen szép sport az ejtőernyőzés. E beszélgetések hatására igen sok vājártanuló jelentkezett ejtőernyősnek. Együtt jártak a Zsolnay gyárban működő DOZSÓ-ba fotószakkörre. Itt tanulták meg a fotózás és az előhívás alapjait. A jelenlegi Vass Albert út (volt Marx út) mellett volt egy már nem működő kőbánya, ahol sok meredek lejtő található. Itt gyakorolhatták a földet érést és a félvállas bukfencet. 2-3 méter magasból lehetett leugrani, apró zúzalék kővel fedett ferde lejtőkre. A nem üzemelő kőbányában volt alkalma megmutatni mindenkinek a vakmerőségét. Egy alkalommal a lejtőn guruló csillét - amiben Laci is benne volt -, nem sikerült megfékezni és mindenkinek ki kellett ugrani a mozgó csilléből. Laci is kiugrott, de a földet érés-kor a bokája kifordult, és ezután egy ideig nem tudott edzés-re járni. Emlékeim szerint Laci 1961-ben valamiért kimaradt

az iskolából (harmadikos volt) és fizikai munkát vállalt. Kupi Ferencsel járt parkettázni és bádogos munkákban segédkezett. 1962. április 29-én a Megye utca 20. szám alatt együtt hajtogattuk az '51-es' mintájú ernyőket, majd itt is aludtunk. Másnap reggel 30-án 'Wippon' gépkocsival szállítottak bennünket a reptérre. Jó idő volt és Budapestről hamarosan megjött a 'LI-2'-es repülőgép is és mindenki leugrotta az aznapi első ugrását. A második ugrásra délután került sor. Sajnos Laci ernyője nem nyílt ki rendesen és a mentőernyőjét későn nyitotta. Az ernyője azért nem nyílt ki, mert a zsinórzatot helytelenül fűzte be, és a belső zsák lezáró lapja elakadt egy le nem varrt gumifülecs végében. A háternyőt megfelelő magasságban nyitotta, de ahelyett, hogy azonnal mentőernyőt nyitott volna, rángatta a háternyő zsinórzatát, bízva abban, hogy az akadályt el tudja hárítani, miközben a magasság elfogyott. Amikor kinyitotta a mentőernyőt, már alig volt 50-60 méterre a földtől. Az ernyő kinyílt ugyan, de a fékező hatását már nem tudta kifejteni. Oly nagy sebességgel csapódott a földhöz, hogy azonnal szörnyethalt. Ugrókönyv hiányában pontos adat nem áll rendelkezésre, ugrás számát illetően. A még élők visszaemlékezése szerint 14. vagy 15. ugrása lehetett, amikor a tragédia bekövetkezett.

Temetése 1962. május 4 - én délután 16.30 órakor volt a pécsi köztemetőben.

Forrás:

Kupi Ferenc, Nagy László ejtőernyősök.



KÖNNYŰ JÓZSEF

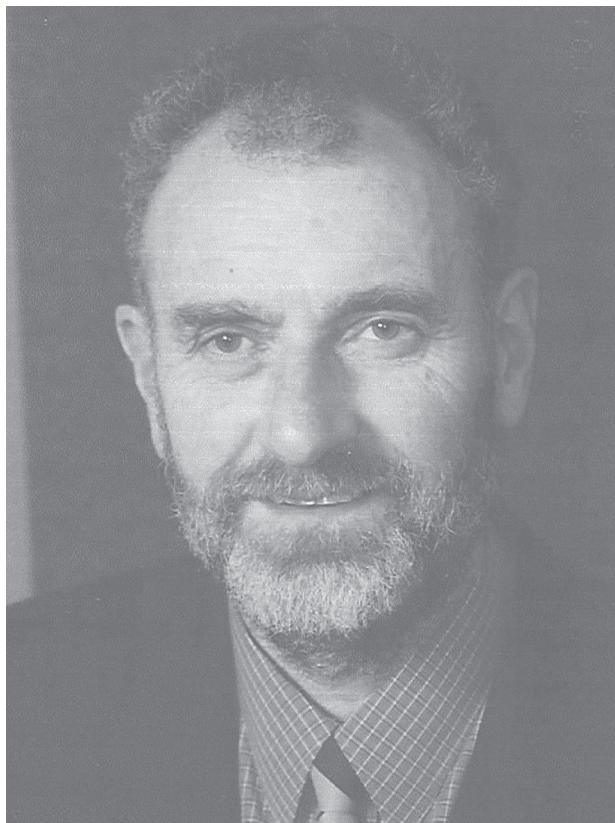
repülőgép szerelő

(1949 -1981)

Fotó: Fehér Endre archívumából

KÖNNYŰ JÓZSEF született 1949. június 27-én Beremenden. Édesanyja Hortobágyi Ilona, édesapja József. Repülőgép szerelői szakképesítését a Mezőgazdasági Élelmiszerügyi Minisztérium (MÉM) repülőgépes növényvédő szolgálatnál szerezte meg. Jól képzett, megbízható, szakmáját szerető szerelő volt. A repülőgépes növényvédő szolgálat pilótái, szerelői több gazdaságnak dolgoztak, és a munkaterületük is mindig más-más helyeken volt. Ebből adódóan sokat volt távol otthonától, családjától. A Baranya megyei, Pécsi Repülő Klubban megüresedett a szerelői hely, ahova felvették. Ezzel megszűnt az örökös vándorlás, egyik helyről a másikra. A jó kedélyű, szimpatikus fiatalember hamar beilleszkedett, és jól érezte magát az új környezetben. A Pécsi Repülő Klub tagsága is barátsággal fogadta. Szeretett sportolni, a siklósi ifjúsági cselgáncsozó csapat edzője volt. Szerették. A Pécsi Repülő Klubban a tisztiiskolára jelentkezők részére motoros repülőgép vezető előképzés is folyt, azoknak a középiskolásoknak, akik orvosi vizsgán megfelelték. A nyári iskola szünetben más repülő klubokban repülők részére is Békéscsabán rendezték meg évente az összevont repülőgép vezető képzést, ahol az iskola végére egyedül repülők lettek. Az 1981. évi iskolára Pécsről is egy repülőgépet, (Tréner-726-os) vezényeltek Békéscsabára, Könnnyű József szerelővel együtt, mivel ő volt a gép állandó szerelője. Az iskola befejezésekor Pécsről Derner Henrik főoktató Szieberth Bélával a 'Z-142'-es motoros géppel átrepült Békéscsabára, hogy Szieberth Béla az ott lévő géppel, és annak szerelőjével repüljön haza Pécsre. Jó idő és látási viszonyok között fél négy körül startoltak el. Nem sokkal később Békéscsabától nem messze, a repülőtértől kb. 10 km-re Csorvás község (Békés megye) határában lezuhantak. A gép kigyulladt, mindketten életüket veszítették. A tragédia okairól a vélemények megoszlanak. Amit a roncsokból meg lehetett állapítani, a tragédiát nem a repülőgép meghibásodása okozta.

Nagyon fáj, hogy elvesztettük Őket. Nyugodjanak békében!



KOROMPAY GYŐZŐ

sport ejtőernyős
(1943-2002)

Fotó: Korompayné

KOROMPAY GYÖZŐ 1943. évben született Budapesten, nagy tudású tanár apától és odaadó, fiáért élő varrónő anyától. Gyermek- és ifjúkorában életét a sport, az iskolák és a Balaton között osztotta meg.

18 éves korára ifjúsági úszóválogatott lett, ugyanakkor kitűnő érettségi vizsgája mellett, már több nyelven beszélt – a Balaton pedig nemcsak neki, de gyermekeinek és unokáinak is örök szerelme. Azután következett az egyetem. Villamos mérnökként végzett a Budapesti Műszaki Egyetemen, ahol későbbi feleségével is találkozott. Katalin családot alapítottak, és három nagyszerű gyermeket neveltek fel.

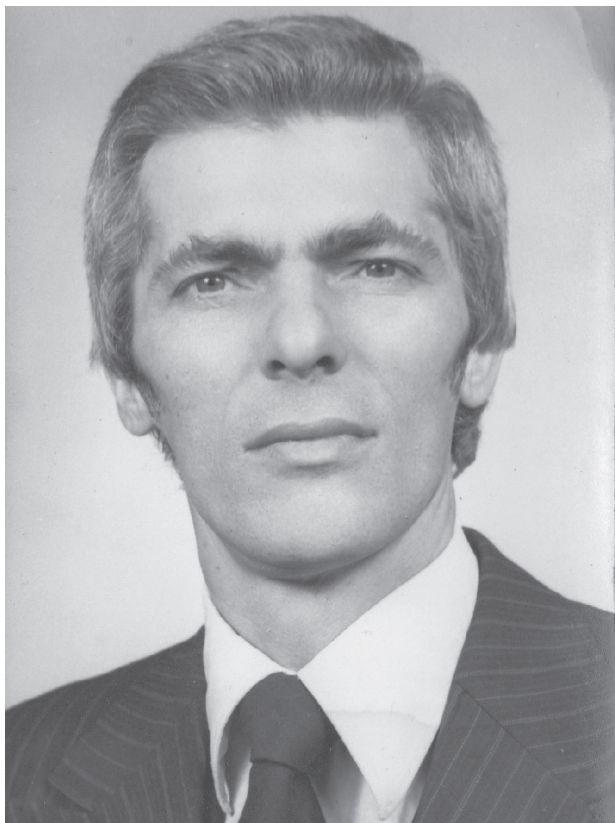
A munkaévek igen változatosan teltek; dolgozott fejlesztő- és üzemeltető mérnökként, volt minisztériumi tisztviselő és KGST szakreferens, a külkereskedelemben és a gazdaságpolitikában kamatoztatta széleskörű nyelv- és szaktudását.

Családjával együtt éveket töltött külföldön, éltek Moszkvában, Teheránban, de bejárta szinte az egész világot – többször kísért el Göncz Árpád Köztársasági Elnököt szakértőként külföldi útjaira.

Óriási történelmi, földrajzi és nyelvtudással (több mint 10 nyelven beszélt) rendkívül könnyen teremtett kapcsolatot szinte bármilyen nemzetiségű emberrel. Amikor gyermekei már saját lábukra álltak,

Győzőnek több ideje jutott a rég vágyott sportokra és nagyon élvezte a kisunokáival együtt töltött időt is. 55 éves korában elkezdett újból lovagolni (nem mindennapi mongol lovastúrán vett részt), sőt a Boldogi Huszár Egyesületnek is aktív tagja lett. Gyermekeivel együtt vadvízi evezett, télen feleségével síezett, nyáron a Balaton átúszásokon ért el érmes helyezéseket. 58 éves korában fiától kedvet kapott az ejtőernyőzésre, egyik ugrását is fiával együtt a Pécs-Pogány repülőtéren hajtotta végre. Az utolsó, tragikus ugrásra szintén a Pécs-Pogány repülőtéren, 2002. június elsején került sor.

Nagy úrt hagyott maga után.



DR. MAGYAR FERENC

honvéd- és sport ejtőernyős

(1945-1980)

Fotó: Nagy László

DR. MAGYAR FERENC 1941. január 8-án született Losoncon. A háborút követően költözött a család Veszprémbe.

Ejtőernyőzni a hadseregben kezdett, 1961. évben. Leszerelése után, az akkor még létező Magyar Honvédelmi Szövetség, veszprémi klubjában folytatta az ugrásokat. Viszonylag hamar oktató lett. Házassága miatt 1964-ben Ajkára költözött. Ezután rendszeresen rábízták az ajkai növendékek képzését. 1966-ban született egyetlen fia Zsolt.

Az 1967-1968. évi téli ajkai kezdő oktatást is Ő vezette. Kb. 20-25 fős tanfolyam volt. Tavasszal a gyakorlati képzés Balatonfőkajáron, az akkor még üzemelő repülőtéren folytatódott. Az első ugrás előtt a bevett gyakorlat szerint hajtogató párt alkotva hajtották be a növendékek az ernyőiket. Ilyenkor az összes embert egy oktató ellenőrzi a megadott ellenőrzési pontoknál. Dr. Magyar Ferenc volt a hajtogatást vezető és ellenőrző személy. A hajtogatás után került sor az ugrásra. Az első rárepülésből két embernek nem nyílt ki az ejtőernyője, lezuhantak és meghaltak. Mivel Magyar Ferenc volt az ugrató, leszállította a gépet.

A kivizsgálásnál megállapították, hogy mindkét ugró - akik egy hajtogató párt alkottak – ugyanazt a hajtogatási hibát követte el, nevezetesen a bekötő kötelet benn a tokban átfűzték egy heveder alatt, a fennmaradó belsőzsákkal. Nyíláskor mindkét ernyőnél a belsőzsák elszakadt, a felső végétől körülbelül másfél méterre, így a belsőzsákok rajta maradtak a kupolákon, az összehajtogatott ejtőernyő selymén. Egyik ugró sem nyitott mentőernyőt. Mindkettőjüknek ez volt az első ugrása.

Az akkori utasításokban a tokratétel még nem szerepelt az ellenőrzési pontok között, a belső tokrahelyezést e katasztrófa után írták elő. Mivel nem volt ez ellenőrzési pont, így nem követte nyomon folyamatosan a hajtogatást Magyar Ferenc, ezért a hibát nem észlelte, nem is észlelhette.

Tekintettel arra, hogy Ő írta alá a formulárokat, Őt vonták felelősségre.

Bírósági szakaszig jutott az ügy. Volt egy kihelyezett, botrányos tárgyalás Ajkán (beüvöltözték, hogy: „akasszák fel!”, és hasonlókat)

Két halott volt, tehát kellett egy felelős, valamint a közhangulat elvárásainak is meg kellett felelni; két év letöltendő börtönre ítélték. Máig az egyetlen ember Magyarországon, akit ejtőernyős 'esemény' miatt börtönbe zártak. A két évből egyet Baracskán töltött le, aztán hazánk 'felszabadulásának' huszonötödik évfordulója alkalmából meghirdetett amnesztia rá is vonatkozott. 1970. áprilisában szabadult.

Ezután fordult figyelme a jog felé. Levelezőn elvégezte a jogi egyetemet, majd ügyvéd lett. Családi (gyermeknevelés) és tanulmányi okokból jó ideig nem ejtőernyőzött. 1977. évben érezte úgy, hogy konszolidálódott az élete, újra elkezdt ugrani.

A győri klubnál folytatta ejtőernyős pályáját, hiszen a veszprémi időközben megszűnt. 241 ugrással hagyta abba, innen folytatta tovább. Rövidesen újra elérte az oktatói szintet, oktatott és versenyzett.

Országos szinten is elismert elméleti munkát végzett, például kidolgozta az akkoriban gyermekcipőben járó formaugrás oktatásának később elfogadott tematikáját. Az ugrások terén pedig úgynevezett 'hiéna' lett, azaz minden lehetőséget megragadott, hogy ugorhasson. Sikerült kiharcolnia, hogy bejárhasson Szentkirályszabadjára, az akkori Asbóth Sport Egyesület ejtőernyős ugrásaira. Ugrásszáma így gyorsan gyarapodott.

1980. augusztus 16-án a pogányi repülőtérre ment ugrani. A reggeli első felszállásnál 1000 méterről ugrott. Nyílás közben az 'RL-10'-esnek nyílási rendellenessége keletkezett. Leol-

dott, de a 'PS-014' leoldó zárok közül csak az egyik nyílt ki és oldott le, a másik a féloldalas terhelés miatt megszorult. Küzdött vele egy darabig, aztán a föld közelsége miatt muszáj volt a 'BE-8'-as hasernyőt kinyitni. Természetesen a kettő összetekeredett, így ért földet a pogányi út kanyarjánál. Jómagam már több embert láttam nagyobb süllyedési sebességgel földet érni, akik megúszták. Neki nem volt szerencséje. Egyik lábának törése még nem lett volna végzetes, de a szívkoszorúér szakadása miatt a helyszínen életét veszttette. 896 ugrása volt.

Forrás:

Magyar Zsolt, Nagy László ejtőernyősök



SZIEBERTH BÉLA

aranykoszorús – két gyémánttal – sportrepülő
(1946-1981)

Fotó: Fehér Endre archívumából

SZIEBERTH BÉLA született 1946. december 22-én Pécsen. Édesanyja Kádár Erzsébet, édesapja Szieberth Imre. 1981. július 26-án, vasárnap este részt vett „Magyar Népköztársasági Kupa” (MNK) területi vitorlázórepülő versenyen, még egy hét sem telt el egészen azóta, amikor vidáman búcsúztunk egymástól a pécsi repülőtéren, a végén. És most pár nappal később (július 31.) egy döbbenetes lesújtó hírt közölnek velem a késő délutáni órákban; Szieberth Béla pilóta és Könnyű József szerelő lezuhantak és életüket veszítették. Nem igaz! Ez nem lehet igaz! Hiszen pár napja még... tiltakozott az elmém. Pedig mennyire igaz volt! A szomorú hír hallatán lelki szemeim előtt végig pergett Béla rövid, de értelmes élete. Mint minden év őszén, most is a szokásos tagtoborzó útjainkat jártuk iskoláról iskolára, hogy a repülés iránt érdeklődőket sorainkba hívjuk. Egy ilyen iskolátogatás alkalmával határozott Béla is úgy, – 1961. évben több osztálytársával együtt – hogy jobb időtöltés híján jelentkeznek sportrepülőnek. A vele történt beszélgetéskor mondta; az Ő szavait idézem: „...eszem ágában sem volt, hogy repülő leszek...” A sikeres orvosi vizsga után elméleti tanfolyamon vett részt, melynek anyagából 1962. tavaszán eredményesen vizsgázott és ezek után gyakorlati kiképzése is megkezdődött. A legelső felszálláskor az előtte kitáruló horizont annyira elbűvölte, hogy - ez a nyurga gyermekember - örökre rabja lett a repülésnek. A vontatott, lassú előrejutás sem vette el a kedvét többé a repüléstől. Az akkori technikai felszerelés naponta csak egy-két felszállást, vagy annyit sem tett lehetővé és csak kitartó munkával lehetett eljutni az egyedül-repülésig. De Béla repülés iránti szeretete, lelkesedése, és fáradtságot nem ismerő munkája kitartott, és hosszú várakozás után 1963. augusztus 18-án megszerezte a várva várt 'A' vizsgát. Nem a repüléseivel hívta fel magára a figyelmet, hanem a mindig segítőkész, bajtársias lényével. Ezt a vonzó emberi magatartását egész élete végéig megőrizte. Kezdetől fogva becsülettel

dolgozott, és azon fáradozott, hogy a szegényes, előregedett berendezéseink mindig üzemképesek legyenek. Ezeket a munkákat a téli hidegben is kitartó szorgalommal végezte. Repülő üzemnapokon fáradhatatlanul cipelte startra a gépeket, csak azért, hogy egy felszállással így több legyen. Csör-lő kötelet font, később csőrölt. Kitartó napszámosa volt a repülésnek. 1964. évben sem ment minden zökkenők nélkül, de az évet eredményesen zárta, mert augusztus 17-én „B” vizsgázott és szeptember 29-én a „C” vizsgát is sikerrel végrehajtotta. Ez után hosszú három évnek kellett eltelnie ahhoz, hogy a háromsírályos repülőjelvényét szépen körbefonja a „D” vizsgát jelentő ezüstkoszorú, aminek utolsó feltételét is – az 50 km-es távrepülést – teljesítette 1967. augusztus 12-én. Béla észrevétlenül, fokról-fokra jut előre. Lassan kezdi mutogatni „oroszlánkörmeit”, ami a magyar repülés, de előszörban a pécsi repülés hírnevét öregbítette:

1971-ben az „Ezüstkoszorús Országos Bajnokság” első helyezettje,

1977. Magyar Nemzeti Bajnokság (MNB) összesített harmadik helyezett,

1977. Gemenc Vitorlázóbajnokság első helyezettje,

1978. Gemenc Vitorlázóbajnokság második helyezettje,

1978. Magyar Népköztársasági Kupa (MNK) 300 km-es zárt-pályás géppár repülés egyéniben és összetettben első helyezett: Pécs, Szieberth Béla – Depényi János.

1979. Országos Válogató Bajnokságon negyedik,

1979. MNK 300 km-es zárt-pályás géppár repülésben első: Pécs, Szieberth Béla –

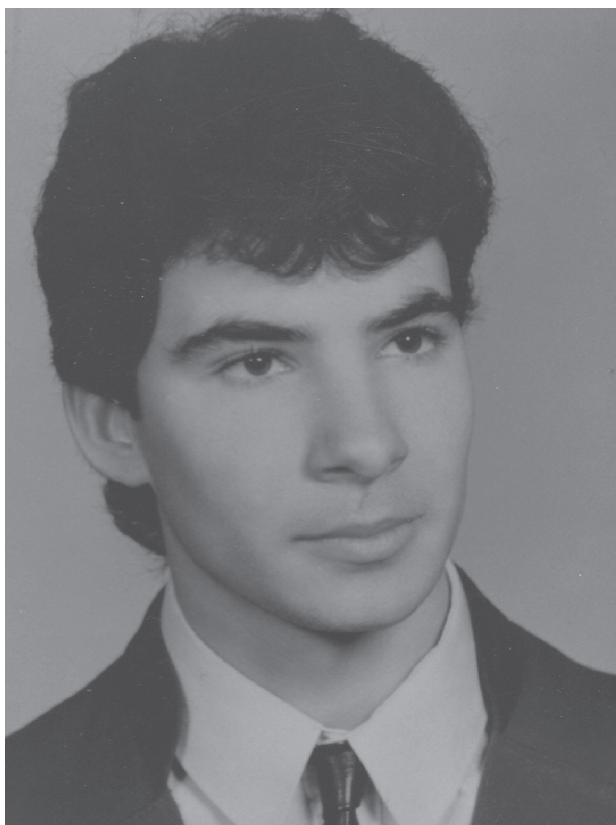
Dr. Kosztka Ferenc.

És 1979. évben még legfőbb vágya is teljesül. 'Kirepülte' a 3000 m-es tiszta magasságot, és mivel korábban már több 300

km-es távot repült, melyek közt céltáv (céltáv = Induláskor megnevezett helység, ahol a leszállás történik, a gyémánt egyik feltétele ez a táv) is volt, így a megszerzett aranykoszorús jelvényt egy gyémánttal is ékesítette. 1981. május 31-én a bűvös 500 km-es feladat megrepülésére indul, amit sikeresen teljesít és ezzel Pécs repüléstörténetébe elsőként írja be nevét. Ez is céltáv volt. 12 óra 28 perckor indul és 17 óra 45 perckor száll le. A távot 96 km/óra átlagsebességgel repüli végig, ami még szebbé teszi kimagasló eredményét. Szív-ből örültünk mindannyian és úgy éreztük, hogy a sok-sok fáradozásért nem maradt el a megérdemelt jutalom, az aranykoszorúra a második gyémánt. Gondoltam, hogy a még hiányzó harmadik gyémántot jelentő 5000 méteres magasságot is majd egy hullámrepüléssel megszerzi. De sajnos erre már nem kerülhet sor, mert a halál elvette tőlünk, pedig a lassan, de szépen ívelő repülőpályának még a derekán sem volt. Motoros repülő kiképzést is kapott, amit annak okáért csinált, hogy ha kell, legyen elég vontatópilóta is, mert az igazi repülést a vitorlázás jelentette számára. Pár év múlva, mint gépésztechnikus, munkahelyén is – Építőipari Szállítási Vállalat – kiérdemelte felettesei, munkatársai tiszteletét és megbecsülését, mert a kapott feladatot maradéktalanul elvégezte. Órá mindig számíthattak. A becsületes helytállásért és tudásáért csoportvezető lett. Munkájában és irányító készségében ezután sem csalódtak. Két évvel ezelőtt vette át a szakosztály vezetését. Nagy szakértelemmel és a tőle megszokott szorgalommal végezte ezt a sokrétű munkát is. Keménykezű vezetőnek bizonyult, de senkiről sem feledkezett meg, és a lehetőségekhez mérten biztosította mindenki repülését. Úgy volt, hogy ősszel motoros repülő oktató iskolára megy. A szomorú tragédia, szolgálata teljesítése közben érte, amikor egy motoros gépet repült haza Békéscsabáról Pécsre, Csorvás község közelében.

Pótolhatatlan, fájdalmas veszteség a családnak. A mindig vidám, optimista ember egyik pillanatról a másikra nincs. Az értelmetlen halál porig sújtotta a szerető hitvest, aki e sport iránt tanúsított megértéssel járult hozzá az eredményeihez, gyermekeitől: Béluskától és Krisztától pedig elvette a rajongásig szeretett édesapját. Bélát nem lehet szavakkal meghatározni. Optimizmusával és rendíthetetlen akaratával mindig a repülés ügyét szolgálta. Munkájában fáradhatatlan és lelkiismeretes, az átlagot túlszárnyaló egyéniségével mutatott példát. Fájdalmasan rövid életet töltött körünkben.

Tudását csak roppant akaratereje múlta felül. Kapcsolatait a magánéletében is mindig úgy alakította, hogy abból ne az egyénnek, hanem a repülő társadalomnak legyen haszna. Emlékét kegyelettel őrizzük.



VARGA ISTVÁN

ejtőernyős
(1972-1992)

Fotó: Vargáné

VARGA ISTVÁN 1972. december 9-én Siófokon született. Édesanyja Kopeczki Mária, édesapja Varga István. Óvodába és általános iskolába Balatonföldváron járt. Mozgékony gyermek, szerette a sportot, az általános iskola kézilabda csapatában jó eredményeket ért el. Már az általános iskola befejezését követően a katonai pálya után érdeklődött, melyről édesanyja még sikeresen lebeszélte, így tanulmányait Barcson, az Erdészeti Szakközépiskolában folytatta.

A szakközépiskola évei alatt minden járművezetői és gépkezelői jogosítványt megszerzett (A,B,C kategória, fuvarozó – autómentő, kiségéshajó kezelő, targoncakezelő). Nyári gyakorlatát a szántódi erdészethnél végezte, ahol édesapja is dolgozott. Szabadidejét sok edzéssel, valamint természetjárással töltötte. Sokat járta az erdőt, időnként barátaival vagy testvérével.

Barcson az érettségi után elvégezte az 5. évet, a technikus-képzőt. A balatonföldvári vadásztársaságba is belépett. Ekkor bejelentette édesanyjának, hogy a kedvéért elvégezte az iskolákat, szakmát szerzett, de ettől az időponttól már a szívéhez igazán közel álló katonai pályán kívánja szolgálni hazáját.

A honvédséghez Szolnokra szeretett volna bevonulni a különleges alakulathoz, melynek előfeltétele volt az ejtőernyős kiképzés. Ezt a kiképzést Pécsen a Baranya Megyei Repülő- és Ejtőernyős Klubban kapta, ahol a honvédség részére folyt sorköteles előképzés. A kiképzés során már nyolc bekötött ugrást hajtott végre és túl volt már két kézi kioldású ugráson is, amikor a tizenegyedik végrehajtására került sor, ami sajnos tragédiával végződött.

A deszantos ejtőernyő - körülbelül 3 m² - úgynevezett stabilizáló kis ernyővel volt ellátva. Ez azt a célt szolgálta, hogy kiugrás után az kinyílvá biztosítsa a pörgésmentes zuhanást, valamint stabilizálja az ugró zuhanási sebességét is, hogy egy

sebesség elérése után ne gyorsuljon tovább. A kis felülete miatt gyorsan süllyed, ezáltal kevésbé sebezhető a rátüzelő ellenségnek.

A deszantos ejtőernyős a különféle fegyverzettel, robbanóanyaggal, lőszerrel valamint egyéni felszereléssel megpakolva, pörgés esetén nem tudná biztonságosan nyitni a főernyőt, a sok felszerelés miatt. Amikor a stabilizáló kis ernyővel földközelségbe ér, akkor nyitja a főernyőt a biztonságos földetéréshez.

Végzetes balesete az utolsó gyakorló ugrása során következett be, 1992. július 2-án. A bizonytalan gépelhagyás következtében a nyíló stabilizáló kis ernyő zsinórzata rácsavarodott a lábára. Mentő ernyőt nyitott, aminek a selyme (kupola F.E.) és zsinórzata belecsúszott a már lábára tekeredett zsinórzatba és azzal összegabalyodott. Emiatt a mentő ernyő sem tudott kinyílni. A repülőtér melletti szántóföldre zuhant, és azonnal szörnyethalt. Balatonföldváron van eltemetve az új temetőben. Fáj, hogy elvesztettük.

Egy szomszéd (közeli barát) így emlékezik rá:

„Élt az utcánkban egy nagyon kedves, őszinte, tisztelettudó fiú. Kisgyermek korától ismertem, - szemem előtt nőtt fel. Szinte nyitott könyv volt számomra élete, mivel családjaink összejártak, nagyobbik fiammal egy iskolába járt. Jó tanuló, szorgalmas diák volt. A nyolcadik osztály elvégzése után az erdészeti szakközépiskolában folytatta tanulmányait. Az ötödik évfolyam abszolválása után, megszerezte a kishajó vezetői jogosítványt. Következett a továbbtanulás kérdése. Nem tűnt fényes jövőnek az erdészeti szakma.

Gondolom társai, barátai példáján és behatásán múlt, hogy kommandós szeretett volna lenni. Édesanyja kérlelt, hogy próbáljam erről lebeszélni. Le is ültünk és próbáltam rá hat-

ni, de nem sikerült. Bízott önmagában, hogy meg tudja csinálni és nagyon nagy elánnal készült minden kihívásra. Sajnos a keserű és igazságtalan élet közbeszólt. Nagyon mélyen érintett a halála és még ma sem tudok elzárkózottság nélkül gondolni rá. Barcson a középiskolában – ahová szüleit vittem kocsival – büszkén mutatta, hol tanul. Mindig udvarias, szolgálatkész volt. Kiváló fizikumának köszönhetően a nehéz dolgok sem riasztották, szinte bármit rá lehetett bízni. Büszkén és örömmel mutatta meg első autóját.

Még most is nehezen tudom felfogni, hogy nincs többé ez a kiváló, ifjú ember. Mindig szeretettel gondolok rá, mint ahogy fiaim is, akiknek őszinte, segítőkész barátjuk volt. István (Pistikénk) – nyugodjál békében!”

Forrás:

Varga Istvánné



VÁRTAY ALAJOS
m.kir. repülő akadémikus
(1922 -1943)

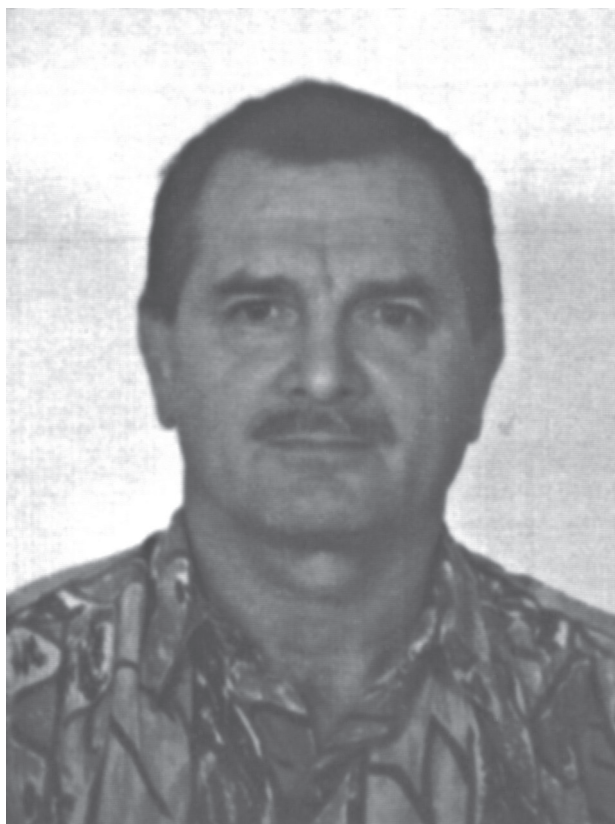
VÁRTAY ALAJOS valószínűleg 1922. évben született, amelyre a repülő alapkiképzés évéből lehet következtetni. Édesanyja Somogyi Anna, édesapja Vártay Alajos. 1941. évben a pécsi Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál részesült alapfokú repülőgép vezetői kiképzésben. 1941. őszén vonult be a Magyar Királyi Horthy Miklós Honvéd Repülő Akadémiára. 1943. augusztus 2-án zuhant le Veszprémben 'Ju-86'-os repülőgéppel. Sajnos vele kapcsolatban semmi közelebbi adathoz nem jutottam.

A Magyar Szárnyak 2008-as különkiadásában 'Ju-86'-sal ezen a napon történt tragédia során más személy nevét nem találtam, pedig a 'Ju-86'-os nem egyszemélyes gép volt, tehát más is tartózkodott a gépen. Vagy ők túléltek? Vagy sérüléseik később okozták halálukat, más időpontban? Ezek a kérdések megválaszolatlanok.

Forrás:

Magyar Szárnyak különkiadás, 2008.

Veszprém Megyei Jogú város Polgármesteri Hivatal Anyakönyvi Csoport értesítője: „Mellékelten megküldöm Vártay Alajos halotti anyakönyvi értesítőjét. Anyakönyvi szám: 388/1944. Az elhunyt életkora 21 év”



LOVAG ZSONGOR LEVENTE

sport-ejtőernyős
(1942-1999)

Fotó: Nagy László

LOVAG ZSONGOR LEVENTE 1942. március 18-án született Pécsen. Édesanyja Vogl Ilona, háztartásbeli. Hárman voltak testvérek. Katonacsaládban nőtt fel. Édesapja Zsongor Ágoston m.kir. százados, aki államigazgatási főiskolát végzett. 1946. évben jött haza amerikai fogságból, majd ezután, mint osztályidegent leszerelték. Édesapja, mint osztályidegen, a bányánál tudott elhelyezkedni csillésként, és 1981 évben elhunyt. Szülei a három gyermeket a hátrányos megkülönböztetés ellenére is szorgalmas, munkájuknak köszönhetően jó körülmények között nevelték fel.

Lakáskörülményeik változása miatt Levente az általános iskola első három évét a Petőfi utcai (Pécs), a további öt évet pedig a Vámház utcai (Pécs) általános iskolában végezte el. Már iskolás éve alatt kézilabdázott, tornázott és birkózott.

Az általános iskola elvégzése után a bányaiipari technikumban tanult tovább. A technikumot 1960. évben fejezte be, jó tanuló volt. Megismerkedett a síugrással, de egy mátraházi versenyen történt súlyos bukása után ezt a sportot abba kellett hagynia. Birkózásban ifjúsági országos bajnok volt.

A technikum elvégzése után a Mecseki Ércbányászati Vállalatnál helyezkedett el, mint lakatos. Innen vonult be katonai szolgálatra (1962-1964) Szolnokra. Leszerelése után tovább dolgozott, mint lakatos, a bánya egyik legjobb csapatában. Munka mellett elvégezte az autó- és motorszerelői szakmát és 1969-ben mestervizsgát tett.

1968-ban házasságot kötött Tarlós Évával. Három gyermekük született. Tünde 1966. évben, Csilla 1973. évben és Emese 1979. évben. 1977. évben súlyos autóbalesetet szenvedett.

A család anyagi jólétéért mindent megtett, külföldre ment dolgozni. 1977-1978. években Algírban dolgozott, mint lakatos egy olajfinomítóban. 1979. évben Ausztriában vállalt

munkát. Külföldi munkahelyei után Pécssett helyezkedett el a Posta gépjármű üzemében, mint művezető. Később, mint egyéni vállalkozó folytatta az autószerelői szakmát.

1992. évben jelentkezett ejtőernyősnek. Igyekezett mindent gyorsan elsajátítani, megtanulni. A kötelező bekötött körkúpolás ejtőernyős ugrásai után elvégezte a légcellás ejtőernyős tanfolyamot és ezután már csak légcellás ejtőernyővel ugrott. A szakosztálynak nem volt ernyője, ezért mindent megtett, hogy saját, nagyfelületű, jó repülési tulajdonságú ernyőt vegyen magának. 1997. évben ez sikerült és ezután ezzel az ernyővel hamar megtanul jól célba ugrani és földet érni.

Elérte a 'FAI D' szintet, ami feljogosította arra, hogy csapatban formaugrást hajtson végre, 1997 évben ejtőernyős segédoktató lett.

1998. évben a Szent György Lovagrend rendtestvére lett, amire nagyon büszke volt. Egészségi állapotában változás történt, de ezt sporttársai és orvosai előtt is eltitkolta. 1999. augusztus 20-án, a száznyolcvanhatodik késleltetett ugrását 1200 méterről hajtotta végre, amikor a tragédia bekövetkezett. Szabadesés közben rosszul lett, – szívinfarktust kapott – zárt ernyővel a földhöz csapódott, és meghalt. Hamvainak egy részét a pécsi repülőtér felett szórták szét, egy részét pedig, a bakócai temetőben helyezték örök nyugalomra.

Forrás:

Nagy László ejtőernyős



TASNÁDI LÁSZLÓ

Magyarország első aranykoszorús vitorlázórepülője
(1916-1942)

Fotó: Magyar Szárnyak 1999.

TASNÁDI LÁSZLÓ 1916. június 26 – án Mohácson született, eredeti nevük Peppert volt, de névváltoztatásukat kérték. Édesanyja Atyimovits Natália. Édesapja, Tasnádi Ferenc MÁV állomásfőnök ugyanitt. Érettségi után a Budapesti Műszaki Egyetemen tanult, itt ismerkedett a repüléssel. 1941. évben Érd-Bánfihunyadnál 315 km-es táv-, és 1942. évben 3800 m magassági repülésével hazánk első aranykoszorús vitorlázó repülője lett. . „Nádit nem lehet szavakkal meghatározni, érzések is kicsik hozzá: Tán négy nappal az érdi zuhanás előtt feljött hozzám, átadta felgyűlt följegyzéseit, tanulmányait, levelezését, jegyzeteit, hogy őrizzem meg a számára. Most, hogy siratni nem tudom már, nekiültem a csomagnak, átnéztem, hiszen könyvben írom meg eposz életét. Megtartok minden levéltitkot, mint az esküt, de meg kell mondani: a repülés sok-sok nagyja, apraja úgy fordult hozzá, mint a szomjazó a kútforráshoz. Nádi, írd meg, légy szíves, ezt hogyan csináljuk, az hogyan csináljuk... hogy megférfit-sodott, hogy megszépült az utóbbi esztendőben! Olyan volt, mint egy antik félisten. Szobrászművész nyilatkozott róla, aki mintázta, hogy halálával a szépség elmúlását is siratja. Kezdeti filozófussá lenni. Célokról, a dolgok értelméről beszélt. - Tudod, amikor az ember felér a csúcra, vagyis inkább: azt hiszi, hogy közel van a csúcshoz, megirtózik az öregségtől... - Tudod: én úgy képzelem, hogy jön majd egy gyönyörű, szikrázóan napsütéses, meleg, ragyogó nyári napon egy valami nagy-nagy zűr, és mindennek vége lesz, mint a villámlásnak! 1941 vben vonult be Szombathelyre a REGVI-hez. A repülőezred iskolaszázadának parancsnoksága megindító gyászlelvelben szólaltatta meg a szombathelyi repülőtér minden rendű és rangú tagjának döbrentő fájdalmát az MSrE (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület F.E.) elnökségéhez írtan: „Mély megdöbbenéssel értesültünk arról a tragikus veszteségről, mely a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületet, a m. kir. honvéd légierőket és ezeken túl a magyar aviatikát érte szeretett

bajtársunk Tasnádi László halálával. Alig néhány napja még itt volt közöttünk, még fülünkbe csengenek búcsúszavai, amelyet évfolyamának élén hozzánk intézett. A nehéz elválásnak percei élénken élnek emlékezetünkben, amikor bajtársi kézszorítással, 'vizontlátásig' búcsúztunk. Nehéz volt legkiválóbb növendékünktől elbúcsúzni, pedig nem tudtuk, hogy örökre búcsúznak tőle. Nehéz volt a válás, pedig bízunk abban, hogy rövidesen viszontlátjuk. A magyarok Istene azonban másként határozott: elvette tőlünk, aki a legjobbak közé tartozott. Egy esztendő telt körülünkben. Nagy tudását csak szerénysége és törhetetlen hazaszeretete múlta felül. Rendületlenül hitt a magyar repülés jövőjében és nem riadt vissza a személyes áldozattól sem. Munkájában fáradhatatlan lelkiismeretességben és kötelességteljesítésben az átlagost messze túlszárnyaló egyéniségével tündöklő példát mutatott bajtársainak. Szerettük mindannyian, elvesztése ezért még jobban fáj. A magyar faj, ha fájdalom éri, ha csapás sújtja, sokkal nagyobb tud lenni, mint valaha. Tasnádi bajtársunk példát mutatott nekünk az önfeláldozásig menő kötelességteljesítésben! Eszményképe örökké élni fog!" Parancsnoksága búcsúztat így egy 'mufurcot'. Nádi Szombathelyen befejezte az egy esztendő, ment volna egy havi szabadság után Veszprémbe tovább. Katonaember nem érzékenykedik, ha saját parancsnoka így ír róla. Nádi ott is a leges-legkülönb volt. Rettenetes, mit éreztem a telefonnál, amikor szaggatott mondatokban belesírták a kagylóba: - Lezuhantak... Nádi 50 méteren kiugrott, ernyője nem nyílt ki, a gép ráesett és egyiküket sem találjuk... - Nádi lezuhant ? Nádi ? Milyen rettenetes volt kérni szüleit, hogy nem, ne jöjjenek még fel, nincsen meg. Csak sírva szaladgáltak volna a Duna partján ... Agnoszkálni kellett. A víz enyészete elmosta a férfiú szépségét, de nem változott hullámos haja, s állán a 'griblis' gödör. Az enyészetet megállítani, visszaparancsolni nem lehet. Nádit leólmozott belső koporsóba tették és úgy egy szép, vere-

tes, tölgyfakoporsóba. Még apja, anyja sem láthatja. Jobb is, maradjon meg mindenkinek az emlékezetében úgy, mint a magyar repülés arkangyala.” Mohácson helyezték örök nyugalomra. Emléke örökre velünk marad.

(Részlet Raczkó Lajos írásából),

Forrás:

Magyar Szárnyak 1942. szeptember 15-i számából 13. oldal



SZÉP JÁNOS
Magyar Honvédség, tizedes
(1931-1952)
Fotó: Pécsiné

SZÉP JÁNOS 1931. szeptember 28-án született Pécsváradon, földműves család gyermekeként. Elemi iskoláit szülőhelyén végezte. Pécssett 1951-ben géplakatos szakmunkás vizsgát tett. Mint sok fiataalt, Őt is vonzotta a repülés. 1951 őszén vonult be sorkatonai szolgálatra, Székesfehérvárra. Innen helyezték át Kiskunlacházára, mint repülőgép szerelőt.

1952. augusztus 22-én egy éjszakai repülési gyakorlat közben a 37. Önálló Felderítő - és Célvontató ezred állományában következett be az igen súlyos katasztrófa, melynek során nyolc ember vesztette életét, közöttük János is.

Csigi Vilmos főhadnagy és Szabó Jenő hadnagy éjjeli kiképzőrepülést végzett az 510-es oldalszámú, új 'Li-2P' típusú repülőgéppel, amikor Apajpuszta térségében körülbelül 1500 méterről lezuhantak és a gép felrobbant.

A gép személyzete, és az engedély nélkül a fedélzeten tartózkodó utasok – Pekker László szakaszvezető, Péli János szakaszvezető és Szép János tizedes – életüket veszítették.

Forrás:

TOP GUN VII. évfolyam 1996./23. szám, 23 oldal



KOZSAHUBA GYÖRGY
Magyar Honvédség törzsőrmester
(1952-1981)

KOZSAHUBA GYÖRGY Gyomán született 1952. október 22-én. Tiszthelyettes képző iskolára jelentkezett. Annak elvégzése után őrmesteri rendfokozattal került hivatásos állományba sárkány, és hajtómű mechanikusi beosztást látott el. 1974 évtől – 1976. március 15-ig a nyolcvankilencedik szállító repülő századnál, 'An-26'-os gépen fedélzeti technikus beosztásban volt.

1976-tól 'Mi-8'-as típusú helikopteren teljesített szolgálatot, mint fedélzeti technikus, az első szállító helikopter századnál.

1981. május 4-én történt helikopter katasztrófa során – Szenkirálysabadja – szenvedett repülő halált.

Munkája elismerését osztályba sorolása minősíti: 1975 évben III. osztályú, 1979 évben II., és ugyan ebben az évben I. osztályú hajózó tiszthelyettes volt. Összesen 690 órát repült. Szülei Pécsre költöztek, és Őt itt temették el.

Forrás és fotó:

87.-ik Bakony Harci Helikopter Ezred és jogelődjeinek története.

MAGYAR MIATYÁNK

Van-e imádság, forróbb, könnyörgőbb,
mint a miénk most? - Kínok imája! -
Nyisd meg Nagyúr a fellegek kárpitját
s irgalmas szívvel, figyelmezz rája.
Nincs annyi fűszál, libanoni lejtőn,
mint ahány könnyecsepp bús magyar
szemekbe,
hallgass meg kérünk, jaj, most az egyszer
Miatyánk, ki vagy a mennyekben!
Könyörgünk! Nézz ránk, hisz az nem lehet,
hogy síró szóval pusztába kiáltsunk!
Sok volt a vétünk - nagy büszkeségünk,
felhőkig járt az álmodásunk -
de most bánattól gyötörtten mondjuk:
Szenteltessék meg a Te neved!
Végigvertél a borzalommal
és mégis, most is széthúzunk, látod.
Küldjed szívünkbe a szerelmes békét,
jöjjön el végre a Te országod!...
Ugye nem szórod szét ezt a népet,
bujdosónak a nagy világba,
hiszen Te hoztad Ázsiából
s verted, de védted a pusztulástól
ezer évig! Mondd csak: hiába... ?!
Voltunk a véres védőbástyád
s voltunk villámló ostorod,
tégy velünk, ahogy megérdemeljük,
legyen meg a Te akaratod!
Küldjed szívünkbe a szerelmes békét,

s küldd az erőt a rossz karunkba!
Küldj halk esőt a földjeinkre
s legyen gondod a barmainkra!
Önts enyhülést a lelkek tüzére,
s tudsz: szeress! Ha kell: fenyíts!
Csak legyen béke, boldog megértés,
miképpen menyben, úgy a földön is.
Nézd: sokan éheznek, rongyokban járnak,
hajléktalanok, sok a koldus minálunk.
Nézzed a gyermek éhező száját,
asszonyainknak bús Kálváriáját,
ha Te nem segítesz: elveszünk!
Ó, add meg hát a napi kenyerünk!
Nagyúr! Vétekkal, igaz, megrakódtunk,
gőgösek közt, bizony elsők voltunk,
de most a házunk hamva van fejünkön
s a bűnbánat megtépte köntösünket,
Isten! Istenes szerelemmel
bocsásd meg a mi vétkeinket!
Minket megvertél magyar - Isten
és megverted az őseinket.
De fiainknak minden más nép,
felejtse el apái vétkét
- sok számolatlan számadásunk -
miképpen mi is megbocsátunk
a mi ellenünk vétkezőknek
Torkunk rekedt a rimánkodástól
az ősz magyar föld: merülő gálya.
Jaj! Tedd a szent kezed föléje,
oltalmazd meg, vigyázz rája
és ne vigy minket a kísértésbe!
A tenyereden, Isten-apánk
hordod az ember-milliókat.
Mi is elférünk békében ottan,

csak vedd ki köztünk az árulókat!
Nem kell minékünk más hódolása
és nem vágyik a magyar sehová sem,
csak engedj élni, tüzekbe nézni,
tilinkószónál mesét mesézni
és szabadíts meg a gonosztól! - Ámen.

vitész Somogyváry Gyula
(Gyula diák, 1919.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csanádi – Nagyvárad – Winkler: A magyar repülés története 1977.

Dr. Becze Csaba: Az Arany sas nyomában, Püedló Kiadó,

Dr. Csizék Zoltán: A Mecsek lejtői fölött, magánkiadás, Eiter Nyomda Pécs, 2008.

Magyar Szárnyak folyóiratai 1939 - 1944 és 1972 – 2004 évkönyvei

Makai Ágnes – Héri Vera: Kitüntetések, Zrínyi Kiadó 1990.

FÜGGELÉK



MŰVÉSZETEK HÁZA
PÉCS

1/17/91

Szakértői vélemény

Repülés emlék-oszlop terv (Pécs, Ybl M.u. - Építők utja találkozásánál).

Tervezők: Dombai Gyula
Keresztes Béla

A szakértői bizottság a bemutatott emlék-oszlop tervet jónak találja, a hely kiválasztásával egyetért. Az adott tér geometrikus középpontjában elhelyezésre kerülő emlék-oszlop környezetével harmonikus, a rálátás kedvező hatású.

Kíváncsún tartja ugyanakkor egy koszorúzási előtér kertészeti eszközökkel való kialakítását, előzetes terv alapján.

Felhívja egyben a figyelmet arra, hogy a konkrét megvalósítás és elhelyezés előtt egyeztetni kell a tervet a Városi Önkormányzat szakembereivel, a városi főépítéssel.

A bíráló bizottság tagjai: Bachman Zoltán építész
Gömöri János városi főépítész
Sárkány József művészettörténész

A bírálatot vezette: Sarkadi Eszter művészeti előadó

P é c s, 1991. augusztus 23.



2

Pécs Mj. Város Polgármesteri Hivatal
Hatósági Iroda Műszaki Osztály
P é c s , Kossuth tér 1.

Ügyszám: V.5564-2/1991.
Ügyintéző: Bagoly A./CsL.

T á r g y : Magyar Veteránrepülők
Egyesülete építési eng.
kérelme.

H A T Á R O Z A T

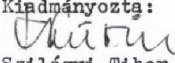
Magyar Veteránrepülők Egyesülete Pécsi Csoportja /Pécs, Vas Gereben u. 32./ kérelmére, engedélyt adok arra, hogy a benyújtott műszaki terveknek és műleírásnak megfelelően a Pécs, Ybl Miklós u. és Építők útja találkozásánál kialakult 528. hrsz. alatti zöldterületen emlékoszlopot helyezzen el.

A koszorúzási előtér kertészeti eszközökkel való kialakítását az emlékoszlop felállításával egyidejűleg kivitelezni kell.

Fenti határozatomat a 12/1986. /XII.30./ ÉVM. sz. rendelet 8. §. 14./ pontja, valamint a 16. §. alapján hoztam meg.

P é c s , 1991. október 2.

Kiadmányozta:


/ Szilágyi Tibor /
csoportvezető

/ Dr. Farkas Károly s.k. /
jegyző



Határozatot kapja:

- ①. Magyar Veteránrepülők Egyesülete Pécs, Vas Gereben u.32.
2. Dombai Gyula Mohács, Tolbuhin u. 53.
3. Keresztes Béla Pécs, Kállai É. tér 1.
4. Pécs Mj. Város Városgondnoksága Pécs, Bajcsy Zs. u.35.

Pécs M. J. Város Polgármesteri Hivatal
Ügyfélszolgálat Műszaki Osztálya
7621 Pécs, Kossuth tér 1-3. Telefon:13-222, Pf.:40

Ügyszám: V. 5564-3 /19 91 Tárgy: V. 5564-2 /19 91 számú hatá-
Előadó: Bagoly A./Csné. rozát jogerőre emelkedéséről
értesítés

.. Magyar Veteránrepülők Egyesülete

.. Pécs, Vas Gereben u.32.....

Értesítem, hogy V. 5564-2 /19 91 . szám alatt hatóságom által
kiadott

határozatom jogerőre emelkedett.

A jogerős határozatomban foglaltak végrehajthatók.

P é c s, 19 91. október. 18.



.. Szilágyi. Tiber.....
csoportvezető

Erről értesítést kap:

- 1./ Magyar Veteránrepülők Egyesülete Pécs, Vas G.u. építettő
- 2./ Dombai Gyula Mohács Tolbuhin u.53. tervező
- 3./ kivitelező

Magyar Veterán Repülők Egyesülete
Pécsi Csoportja
7623 Pécs.Vas Gereben.u.32.

*Személyesen bejelentve
a főkezelőnek, 1991.XI.13-án
14-h kor.
Fehér*

Pécs. M.J.Város Polgármesteri Hivatal
Műszaki Osztálya.
7621 Pécs.Kossuth tér.1-3.

Ezzennel bejeletjük, hogy a V.5564-2/1991 ügyszámú határozat
alapján mely 1991.október.18 án jogerőre emelkedett a repülős
emlékmű kivitelezési munkálatait november 18-án megkezdjük.
Pécs.1991.november.13.



Kiss Zoltán
Kiss Zoltán.

Magyar Veteránrepülők
Egyesülete
Pécsi Csoportja
Pécs, Vas Gereben u. 32.
7623
Tel.: (76) 30-360, 19-340
Baranya u.1., C12, 7600-8000
361-011521A

Fehér Endre
Fehér Endre

Pécs Mj. Város Polgármesteri Hivatal
Hatósági Iroda Műszaki Osztály
P é c s , Kossuth tér 1.

Ügyszám: V. 5564-3/1991. T á r g y : Repülős emlékoszlop
építése.

Melléklet: 1 db.

Magyar Veteránrepülők Egyesülete
Pécsi Csoportja.

P é c s .

Vas Gereben u. 32.

Mellékelten megküldöm Pécs Megyei Jogú Város Önkormány-
zata Környezetvédelmi és Városépítészeti Bizottság
115/1991. /XI.1./ sz. határozatát és kérem, hogy a jog-
erős építési engedély alapján megkezdett munkákat szí-
veskedjenek szüneteltetni, a Bizottság újabb döntéséig.
Ezt elősegítendő, kérem hogy az emlékmű tervezői a Bi-
zottsággal vegyék fel a kapcsolatot.

P é c s , 1991. december 3.



Szöke
/ Dr. Szöke Zsuzsanna /
osztályvezető

1
Irkézett. dec. 4. c. 15^h kor.



Magyar Veteránrepülők
Egyesülete
Pécsi Csoportja
Pécs, Vas Gárdon u. 32.
7623
Tel.: (72) 50-260, 19-342
Baranya m. 1. OTF 249-98005
581-011321-8.

Ügyszám: V.5564-3/1191.

Tárgy: Repülős emlékmű
építése

Pécs Mj. Város Polgármesteri Hivatal
Hatósági Iroda Műszaki Osztály
Dr. Szóke Zsuzsa osztályvezető

P é c s

Kossuth tér 1.

1991. december 3-án kelt megkeresésére az alábbiakban kívánjuk
Önt a repülős emlékmű építésével kapcsolatban tájékoztatni:

Kérésének megfelelően az emlékmű helyszíni munkálatait
szímeteltetjük, de a korábban megrendelt és részben már beépít-
ett anyagok /márvány, bronz, beton, stb./ munkálatait leállít-
tani már nem tudjuk. A kivitelezési munkákra eddig már 250.000,-
forintot investáltunk be.

Egyesületünk 1991. december 11-én a Környezetvédelmi és
Városepítészeti Bizottság ülésén két fővel volt jelen, hogy meg-
halgassa a Bizottság véleményét a repülős emlékművel kapcsolat-
ban.

Azonnapien jól értelmezzük; a Bizottság csupán az emlékmű mé-
reteit tartja kicsinek az adott helyen, ahol felállításra kerül.
Külső megjelenésében, esztétikailag nem emeltek kifogást.
A Bizottság véleményének ismeretében Egyesületünk képviselői
a következőkről tájékoztatták a Bizottságot:

A Magyar Veterán Repülő Egyesület Pécsi Csoportja által
terveztetett emlékmű törvényes keretek közt került engedélyezésre.
Hogy a Városepítészeti Bizottság elé nem került az nem az Egyesü-
letünk hibája. Mi az építést egy jogerős építési engedély bir-
tokában kezdtük el, amire eddig közel 250.000,- Ft-ot fizettünk
ki. Pénz hiányában mi nagyobb emlékmű megépítését nem tudjuk
vállalni. Egyesületünk semminemű támogatásban senkitől sem ré-
szesül. A tervben szereplő felállítási helyhez ragaszkodunk.

A Bizottság úgy foglalt állást, hogy az emlékmű a tervben
megadott méreteinél legyen magasabb legalább egy-másfél méter-
rel. Az ezzel járó többletköltséget a terv megváltoztatásával
járó ügyintézés a Bizottság 1992. január 31-ig megpróbálja
biztosítani, ami becslések szerint kb. 200.000,- Ft.
Az emlékmű tervezett avatását 1992. május 26. /Magyar Hősök napja/
az áttervezés nem akadályozza.

Megjegyezni kívánjuk, hogy Egyesületünk 1991. június 7-én
kelt levelével megkereste a Polgármester urat segítségét
kérvé a repülős emlékmű építéséhez. Levelünket ügyintézés végett
Csikné, Bók Márta kapta meg. Őt személyesen is felkerestük
és részére 1991. október 2-án egy teljes dokumentációt adtunk át
az építési engedély másolatával együtt. Hogy Csikné segítőkész
szándéka ellenére nem került a Környezetvédelmi és Városepítő
Bizottsághoz annak okát nem ismerjük.



Amennyiben a Bizottság 1992.január 31-ig javaslatát nem tudja keresztülvinni és a pénzt biztosítani Egyesületünk az emlékmű építését az engedélyezett tervnek megfelelően 1992.február 2-vel folytatja.

Megjegyezni kívánjuk, hogy az esetleges áttervezést úgy kell megvalósítani, hogy a már elkészült, és gyártás alatt lévő elemek méret változtatás nélkül az áttervezett emlékműnél is felhasználhatók legyenek.

Kérjük tájékoztatásunk szíves tudomásul vételét.

Pécs, 1991. december 16.

Ozsigány Endre
Ozsigány Endre
elnök

Fehér Endre
Fehér Endre
vez.tag.

Pécs Mj. Város Polgármesteri Hivatal
Hatósági Iroda Műszaki Osztály
P é c s , Kossuth tér 1.

Ügyszám: V. 5564-4/1991.
Ügyintéző: Balogh Attila/CsL.

T á r g y : Magyar Veteránrepülők
Egyesülete ép. eng.
kérelme.

Magyar Veteránrepülők Egyesülete

Pécsi Csoportja,

P é c s .

Vas Gereben u. 32.

A Magyar Veteránrepülők Egyesülete által létesítendő repülő emlékmű építési engedélyezési ügyével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a helyi Önkormányzatok hatásköréről szóló 1991. évi XX. tv. 109. §. alapján, emlékmű létesítéséhez, illetve emléktábla elhelyezéséhez az önkormányzati képviselőtestület /közgyűlés/ hozzájárulása szükséges. Ezért kérem, hogy a jogerős építési engedély alapján kivitelezett alapozási munkálatokon kívül a közgyűlés döntéséig további építési munkát ne végezzenek.

Amennyiben a közgyűlés a Környezetvédelmi és Városépítészeti Bizottság 115/1991. /XI.1./ sz. határozatában foglalt figyelembevételével hozza meg határozatát, úgy az emlékmű termódosítása szükséges.

Az esetleges termódosítás miatt felmerülő többletköltségek biztosításával kapcsolatos levelem magálatát a Környezetvédelmi és Városépítészeti Bizottság részére továbbítottam.

P é c s , 1992. január 15.



Dr. Szőke Zsuzsanna
/ Dr. Szőke Zsuzsanna /
osztályvezető



MŰVÉSZETEK HÁZA
PÉCS

3115192.

S z a k é r t ő i vélemény

Tárgy: A pécsi repülés hősi halottainak tiszteletére állítandó emlékoszlopra kerülő bronzdissztmény bírálata

A Művészetek Háza mellett működő bíráló bizottság Török János pécsi képzőművész által tervezett dombormű tervet megtekintette és a bemutatott tervet elfogadta.

Megállapította, hogy az emlékoszlopra kerülő bronzdissztmény az oszlop alsó harmadára kerül, az áldozatoknak a hagyományos jelképrendszerben állít jelet.

A terv korrekt, szép, egyszerű munka.

A bizottság a tervet öntésre javasolja.

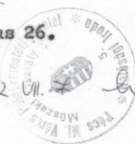
A bíráló bizottság tagjai: Pál Zoltán szobrászművész sk.

Fürtös György kerámiakészítő sk.
vezette : Molnár G. Judit

Pécs, 1992. június 26.

Molnár G. Judit
igazgató

Atyédnek:



Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata
Környezetvédelmi és Városépítészeti
Bizottsága

Szám: I.1575/1992.

Tárgy: Pécsi repülő emlékmű
felállítása

E L Ő T E R J E S Z T É S

Pécs Megyei Jogú Város Közgyűlése 1992. február 27-i
ülésére

A közgyűlés 6/1992. /I.16./ sz. határozatában foglaltak értelmében terjesztem elő a pécsi repülés hőseinek tisztelgő emlékoszlop módosított tervének dokumentációját, amelyet a bizottság csatolt 142/1991. /XII.11./sz. határozatában foglaltak szerint a tervezők átdolgoztak.

Az obeliszk magassága a korábbi 3,5 méterről 4,74 méterre növelve már betöltheti azt a térszervező szerepet, melyet a viszonylag tágas utbővület és a környező térfalak igényelnek.

A bizottság szakértője által készített költségbecslés szerint a 890 e Ft fedezetből az összes egyesületi vállaláson / 640 e Ft / kívül 350 e Ft önkormányzati támogatásra lenne szükség.

Bizottságunk úgy gondolja, hogy a város multjának és hőseinek tisztelgő emlékmű felállításához az emlékező bajtársak mellett önkormányzatunk segítő támogatása ebben a mértékben indokolt.

Kérem a T. Közgyűlést, hogy az emlékmű módosított formájú felállításához járuljon hozzá és azt 350 e Ft összeggel támogatassa.

Pécs, 1992. február 25.

De Blasio Antonio sk.,
a bizottság elnöke

10

Pécs Megyei Jogú Város Közgyűlésének.....számu
határozata

A közgyűlés hozzájárul, hogy a Magyar Veterán Repülő Egyesület a pécsi repülés hősi halottainak tiszteletére emlékoszlopot állítson fel az Ybl Miklós ut és az Építők utja kereszteződésében Dombai Gyula és Keresztes Béla tervei szerint a megemelt, mintegy 4,7 méteres magassággal.

A felállítást a Környezetvédelmi és Városépítészeti Bizottság által javasolt 350 e Ft összeggel támogatja.

Határidő: azonnal a felállítási engedély kiadására
1992. április 30. a támogatás átutalására

Felelős: Hatósági Iroda
Pénzügyi és Gazdasági Iroda

*Az előterjesztő a közgyűlésen nem
jelent meg! Nem tárgyalta.*

*Csak az 1992. március. 5. én tartott
közgyűlésen tárgyalta. 33. igen szavazattal
ellen elfogadták és 350.000 Ft -al
támogatják a kivitelezést. A pénzt 92. márc.
17 én átutalták az Egyesületnek.*

Felvétele

12

Pécs Mj. Város Közgyűlésének Jegyzője
P é c s , Széchenyi tér 1.

Ügyszám: V. 1171-2/1992. T á r g y : Pécsi "Repülés" emlékmű
Ügyintéző: Majoros A./CsL. ----- engedély ügye.

H A T Á R O Z A T

A Magyar Veteránrepülők Egyesülete Pécs, Vas Gereben u. 32. kérelmére, az Ybl Miklós utca és Építők útja csatlakozásánál lévő 528 hrsz. alatti területen, a volt repülőtér emlékét szimbolizáló emlékoszlop elhelyezését e n g e d é l y e z e m.

A műszaki leírásban alkalmazott anyagokat be kell tartani.
A dombormű bronzból készüljön. Ennek 1 : 10 méretarányú gipsz makettjét bírálatra a Művészetek Háza Szakértő Bizottságához be kell nyújtani, és a kiadott bírálati szakvéleményt meg kell küldeni Osztályomnak, a felirat bronzból készüljön.
Az engedély egy évig érvényes.

Ezen határozat ellen a kézhezvételtől számított 15 napon belül a Köztársasági Megbízotthoz címzett és a Pécs Mj. Város Polgármesteri Hivatal Hatósági Iroda Műszaki Osztályán Pécs, Kossuth tér 1. benyújtandó, 600,- Ft. illetékbélyeggel ellátott fellebbezéssel lehet élni.

I N D O K O L Á S

A Magyar Veteránrepülők Egyesülete műszaki terv csatolásával engedélyt kért az Ybl Miklós és Építők u. csatlakozásánál lévő zöld területen emlékoszlop felállítására.

A kérelemhez csatolta a Művészetek Háza művészeti zsűrijének szakvéleményét.

A Szakértő Bizottság előírásainak betartása mellett az emlékmű elhelyezésének akadályát nem láttam, ezért az építési engedélyt a 12/1986. /XII.30./ EVM. sz. rendelet 16. §. alapján megadtam.

P é c s , 1992. április 22.

A jegyző felhatalmazása alapján kiadmányozta:



Szöke
Dr. Szöke Zsuzsanna /
osztályvezető

Értesítést kapnak:

- ① Magyar Veteránrepülők Egyesülete Pécs, Vas Gereben u. 32.
2. Dombai Gyula Mohács, Tolbuhin u. 53.
3. Keresztes Béla Pécs, Kállai Éva tér 1.
4. Művészetek Háza Pécs, Széchenyi tér
5. Polgármesteri Hivatal Városgondnokság Pécs, Bajcsy Zs.u.35.

**Pécs M.J. Város Polgármesteri Hivatal
Műszaki Osztálya**

Pécs
Kossuth tér 1-3.

A Magyar Veterán Repülők Egyesülete Pécsi Csoportja értesíti a Műszaki Osztályt, hogy a V.5564-2/1991 ügyszámú, a módosítás miatt újonnan engedélyezett, és V.1171-2/1992 ügyszámú építési engedély alapján Uránvárosban az Építők útja és az Ybl Miklós utca keresztezésében a repülőemlékmű építését befejezte.

Mivel ez az emlékmű a város gondozásába kerül, ezért a Város-gondnokságnak a teljes műszaki dokumentációt átadtuk 1992. július 29-én.

Pécs, 1992. augusztus 10.

Czigány Endre s.k.
elnök

Fehér Endre s.k.
vezetőségi tag

(Hiteles másolat)

A II. VILÁGHÁBORÚBAN HŐSI
HALÁLT HALT REPÜLŐK:

BÍRÓ LAJOS szkv.
BUBREGH MIKLÓS hdgy.
CSÁNYI JÓZSEF örv.
CSIKY LÁSZLÓ fhdgy.
v. GÓBEL JÓZSEF szkv.
KÓHALMY JÁNOS fhdgy.
KIS-BOCZ MIHÁLY szkv.
KÖKÉNY JÓZSEF ejc. fhdgy.
MAJOROS KORNÉL fhdgy.
MÜHL JÓZSEF szkv.
v. szomolnoki PÁNCZÉL IMRE hdgy.
v. PUSZTAI KÁROLY szkv.
SPOLARICH KÁROLY honv.
SZAKMÁRY ALADÁR fhdgy.
eltűnt
KEREKES LAJOS fhdgy.

Őrizze ez az emlékmű minden magyar
repülő és ejtőernyős hősünk emlékét!

HŐSI HALÁLT HALTAK
nemes VARGA LAJOS fhgy. I. v.h.
BOSKOVITS SÁNDOR szds. II. v.h.
THASSY GYULA hdgy. I. v.h.
megfigyelő.
HARTMANN JÓZSEF altiszt. I. v.h.

REPÜLŐHALÁLT HALTAK:

BALOGH IMRE hdgy
BÖLÖNY ZOLTÁN felügyelő
IFJ. HARAY IMRE s.rep.
HEGEDŰS SÁNDOR szerelő
GYURCSIK DEZSŐ s.rep.
KALMÁR ÁGOSTON rep.
KRAMASZTA LÁSZLÓ fhdgy.
SOMLAI /KRAUSZ/ LÁSZLÓ seje.
KÖNNYŰ JÓZSEF szerelő
KOROMPAI GYŐZŐ seje.
MAGYAR FERENC seje.
SZIEBERTH BÉLA s.rep.
VARGA ISTVÁN seje.
VÁRTAY ALAJOS aks.
lovag ZSONGOR LEVENTE seje.
s. = sport

REPÜLŐ HALÁLT HALTAK

TASNÁDI LÁSZLÓ
Magyarország első aranykoszorús
vitorlázó repülője
SZÉP JÁNOS tiz.
KOZSAHUBA GYÖRGY tőrm.





*Özvegy Horthy Istvánné szalagadománya
az MVRSZ pécsi Csoport csapatszázlajdra
Magyarországi segítői:
v. Zetényi Csukás Ferenc, v. Szentgyörgyi Dezső*



*Ilona grófnő távolléte miatt a szalagot
Wittner Mária nemzeti asszony ünnepélyes külsőségek között kötötte fel
a zászlóra*





Az 5/1 é. v. század tisztái és tisztihelyettesei kara és legénysége
búszke fájdalommal jelenti, hogy szeretett bajtársai

Bodó Miklós főhadnagy
Altóray Harry főhadnagy
Kismarosi András őrmester
Zsámboki Dezső őrmester
Pusztai Károly szakaszvezető *PÉCS*
Baricza Lajos őrvezető *PÉCS*
Pozsgai Lajos őrvezető *PÉCS*
Sallós Géza őrvezető
Spolarich Károly honvéd *PÉCS*

a Budapest ellen támadó angol-szovjet repülőekkel vívott tüzérvízi harcban
eredményes légiharcban hősi halált érte el
Budapest

est pro-patria mori!

Az 5/1 é. v. század.

Budapesti F. pártbiz. IV., Műhely-u. 37.



Szomolnoki Pánczél Ottó és felesége Baumann Mária úgy a maguk, mint alulírottak és a széleskörű rokonság nevében mélyszéles fájdalommal és megtört szívvel jelentik, hogy forrón szeretett áldott jó fiuk, a ragaszkodó kedves testvér és rokon

Szomolnoki PÁNCZÉL IMRE

magyar királyi repülőhadnagy

a hadiszalaggal és kardokkal díszített magyar bronz érdemérem, a II. osztályú német vaskereszt stb. stb. tulajdonosa

teljes kötelességtudással teljesített hosszú harctéri szolgálat és számos győzelmes légiharc után életének 23. évében folyó évi január hó 14.-én a reábizott harci feladatot teljesítve repülőhalált halt. Bajtársai messze Orosz földön a Hősök nikolajewkai temetőjében hantolták el.

Sokatigérő ifjú életét a Magyar Hazáért és a Keresztény Európáért oly korán feláldozott drága hős halottunk lelkiüdvéért az engesztelő szentmiseáldozatot 1943. évi február hó 9.-én d. e. 9 órakor Pécsen a belvárosi plébániatemplomban fogjuk bemutatni. Pécs, 1943. február 1.

Mi megíratjuk, soha nem feledjük s hisszük: hogy az Úr számolyánál imádkozik azért, amiért a földön mindent feláldozott!

őzv. Potzta Györgyné
Baumann Aranka,
Baumann Emil,
őzv. Gruman Károlyné
Baumann Margit
nagybátyja és nagynénjei.

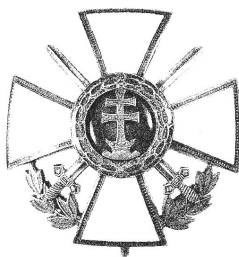
Dr. nagytáti Viasy Imréné
szomolnoki Pánczél Edit,
szomolnoki Pánczél Lóránt,
szomolnoki Pánczél Etelka
testvérei.

Pebr Évike
keresztleánya.

Dr. vitéz nagytáti Viasy Imre,
szomolnoki Pánczél Lórántné
marosvásárhelyi és főkörű
Csiga Irén
sógora és sógoraője.

nyom. díjazott 1943.

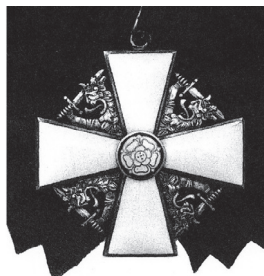
A KÖTETBEN SZEREPLŐK KITÜNTETÉSEI



*Magyar Érdemrend
tisztikeresztje
hadidíszítménnyel,
kardokkal (HTM)*



*Magyar Érdemrend
lovagkeresztje
hadiszalagon kardokkal*



*Finn Fehér Rózsa Rend
lovagkereszt II.o.*



Magyar Ezüst Érdemérem



Magyar Bronz Érdemérem

A KÖTETBEN SZEREPLŐK KITÜNTETÉSEI



*Magyar Koronás
Bronzérem*



*Magyar Koronás Nagy
Aranyérem*



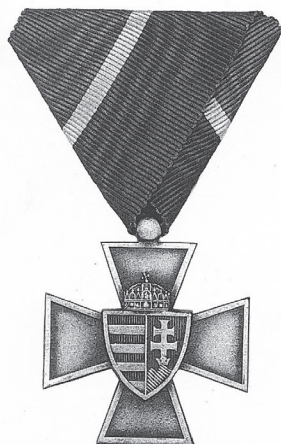
*Magyar Koronás
Ezüstérem*



*Tűskereszt
koszorúval, kardokkal*



*Magyar Nagy Ezüst
Vitézségi Érem*



Nemzetvédelmi Kereszt

A KÖTETBEN SZEREPLŐK KITÜNTETÉSEI



Erdélyi Emlékérem



Fekvidéki Emlékérem



Délvidéki Emlékérem



*Katonai Érdemkereszt
III. osztály*



*Német Vaskereszt
II. osztály (1914)*



*Német Vaskereszt
I. osztály (1870)*



*Vas Érdemkereszt
hadszalagon*

A KÖTETBEN SZEREPLŐK KITÜNTETÉSEI



*Korondás aranszas pilótajekvény
(korona nélkül megfigyelő jekvény)*



Légénységi sapkajekvény



Nemzetközi vitorlázó teljesítmény jekvény



Ejtőernyős jekvény



Magyar Veterán Repülők Szövetsége

A MVRSZ PÉCSI CSOPORTJÁNAK FELLEMLHETŐ NÉVSORA AZ 1990 ÉVI MEGALAKULÁSTÓL NAPJAINKIG

Baranyai László	† Kálmándi Pap Ferenc	† Dr. Sinkó Ottó
Bayer Andor	† Kercza Károly	† v. Somody Ferenc
Bazsó Szabolcs	† Dr. Kevey Miklós	Szabó Antalné
† Bán Ferenc	† Kiss Zoltán	† Szabó István I
† Böröcz János	† Klencz Tibor	Szabó István II.
† v. Bodajky Lajos	† Kövy Antal	Szabó József
Búzádi György	† Lehoczki László	Dr. Szekeres Sándor
Dr. Czizek Zoltán	† v. Marosújvári Géza	† Szilárdy János
† v. Czigány Endre	† Meiszterits István	Szombathelyi Béla
† Czigler Károly	† Meiszterits Péter	† Takács Ferenc
Derner Henrik	G. Nagy Antal	Tar Lajos
Dózsa József	Nagy László	† Till Ferenc
Egervári József	Dr. Németh Ferenc	† Teleki Lajos
v. Fehér Endre	Novák Lajos	Toldy Attila
† Gombos Károly	† Palcsó László	† Tóth Kázmér
† Dr. Gyenis László	† Dr. Pagáts Pál	† Varga János
Gyurisics Ferenc	† Palásti István	Varga László
† Hecksó György	Rozgonyi Ádám	† Venyige Gyula
† Higi Vilmos	† Rétfalvi Lajos	† Volentér Pál
Hortobágyi István	Rózner Rudolf	Waltz Dénes
Illésné Szentesi Éva	Schnóbel Béláné	v. Zsolnay Antal
	Sebestyén Lajos	

FŐHAJTÁSSAL

(Hiánypótló kiegészítés)

Írta és szerkesztette:
Fehér Endre

Társszerkesztők
Dr. Forrai-Werling Márta, Balázs József

ELŐSZÓ

A pécsi repülőhősök emlékművére azoknak a repülőknak, ejtőernyősöknek a nevei kerültek fel, akik pécsi, vagy Baranya megyei illetőségűek voltak, vagy Pécsen teljesítettek szolgálatot.

A Magyar Veterán Repülők Szövetsége (Egyesület) pécsi szervezete már az emlékmű építésekor is tudott Buzogány Lajos zászlós vásáro9sdombói temetőben lévő sírjáról, virágot is helyeztünk el rajta. Mivel ő nem pécsi, illetve Baranya megyei lakos volt, az exhumálása is felmerült a hozzátartozók részéről, hogy hamvait haza viszik Miskolcra. Neve ezért nem került akkor felírásra az emlékműre.

Hozzátartozói végül is úgy döntöttek, nyugodjon ott, ahová jó lelkű, Istenfélő magyar emberek, a falubeliek tisztességgel eltemették.

* * *

Felkérést kaptam a pécsi Városszépítő és Városvédő Egyesülettől, hogy a 2013 januárjában megjelent „Főhajtással” című könyvemről tartsak könyvismertető előadást, amelyre május utolsó napjaiban került sor.

Ezen a könyvismertetőn jelen volt Kerekes Tiborné is, aki elmondta, hogy az Ő nagybátyja is repülő volt és a II. világháborúban hősi halált halt. Kértem, hogy egy későbbi időpontban találkozzunk, ami pár hét múlva meg is történt.

Ő az események idején három éves kislány volt, így csupán a megmaradt iratokból nagybátyja nevét, születési évét, szülei nevét és lakhelyét tudta elmondani. Hozott magával egy nagyon megviselt állapotban lévő kis tablószerűséget, ami a háromfős gépszemélyzet fényképeit és egy Heinkel-70-es típusú repülőgépet ábrázol. (Ezekről a fényképekről inkább sejteni, mint felismerni lehet, hogy kiket és mit ábrázol.)

A tablószerű lapon az írás viszont jól olvasható: Fülöp Sándor hadnagy, Várhalmi Márton őrmester, Rusznák Ferenc szakaszvezető, valamint:

„az F-401 géppel Kamieniecz – Podolskinál
orosz vadászgépekkel vívott légi harcban
1941. július hó 4-én.”

Úgy gondolom, hogy a felirat így hiányos. Valószínűleg hiányzik már a tablóról az az írás, hogy „Hősi halált haltak”. 1990-ben, amikor a Magyar Veterán Repülők Egyesülete pécsi szervezete elkezdte a repülőemlékmű építését, a pécsi rádióban, az Új Dunántúli Naplóban többször felkértük a lakosságot, hogy jelentkezzenek azok a személyek, akiknek családjában, vagy ismerőseik körében tudnak olyan repülőkről és ejtőernyősökről, akik hősi halált haltak a háborúban, hogy neveik az emlékműre felkerülhessenek.

Nincsenek véletlenek! Ez a könyvismertető kellett ahhoz, hogy az emlékmű felállítását követően 23 évvel ez a hír Kerekes Tibornéhoz eljusson. Sorsnak nevezzük, én a Mindenható akarátának, hogy várhalmi neve nem merült a feledésbe.

* * *

A Magyar Veterán Repülők Szövetsége Pécsi Szervezete mindkét hős, – Buzogány Lajos zászlós és Várhalmi Márton őrmester repülők neveit a Pécsi Repülő Hősök emlékművére felíratta, hogy nevük feledésbe ne merüljön és az utókor mindig tisztelettel emlékezzen meg róluk.



V. BUZOGÁNY LAJOS

m. kir. repülő hadnagy

(1921 – 1945)

(Fotó: Lukács Géza tulajdonából)

Buzogány Lajos Egercsehiben (Heves megye) született 1921. augusztus 21-én. Édesapja Buzogány Lajos csendőr törzssörmester. Édesanyja Ruzsycska Carolina Katalin.

Gyermekkora óta elhivatottságot érzett a katonai pálya, különösen a repülés iránt. Érettségi után jelentkezett a M. kir. Vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülőakadémiára, ahol 1943. december 6-án zászlóssá avatták.

Kiképzését befejezve a honi 101/1. vadászrepülő századnál teljesített szolgálatot, a híres „PUMA” vadászoknál. 1945. január 1-i bevetéséről nem tért vissza repülőterére, eltűntként vették nyilvántartásba.

Évtizedek múltak el, mire sok-sok kerestetés után megtudhattuk, hogy kit rejt a Vásárosdombói temetőben lévő „ismeretlen magyar katona” feliratú sír.

A saját emlékeim alapján...

Dombóvár tudottan nagy vasúti csomópont volt már akkor is, két állomással, talpfa telítő teleppel, fűtőházzal és mozdonyfordítóval. A megszállás előtt a németeknek, utána az oroszoknak fontos szállítási csomópont volt, különösen megerősített orosz légvédelemmel.

A megszállás után majd minden nap érte ezeket az objektumokat légitámadás. Hol a fűtőházat, hol a talpfatelítőt, vagy az állomáson veszteglő katonai szerelvényeket.

1945. január 1-én is – a nap közepe táján – a déli órákban német FW–190 –es csatarepülőgépek támadták a vasúti szerelvényeket, kilőve mozdonyokat, lőszert szállító vagonokat. Valószínű ezen a bevetésen vett részt Buzogány zászlós is és ekkor kaphatott találatot a földi elhárítástól, ami miatt Vásárosdombón kényszerleszállást hajtott végre.

Három személy idevonatkozó leveléből idézek részleteket, ami az 1990-es „Magyar Szárnyak”-ban jelent meg.

Gáti László levele a Magyar Szárnyak szerkesztőjéhez:

„Azt mondják, a sors kiszámíthatatlan. Így történt, hogy 1989-ben megoldódott egy eltűnt magyar vadászpilóta rejtélye, tragédiája.

1943-ban érettségiztem Bonyhádön, utána azonnal bevonultam Vátra a repülőalaphoz kiképzésre, mint akadémikus jelölt. Egy évvel utánam érettségizett Szőke János, akivel az 1956-os forradalom után találkoztam ismét a salzburgi menekült táborban.

30 év után újra felvettük a kapcsolatot. December elején cseng a telefon és Szőke János barátom Floridából izgatottan közli, k Ő tudja, hogy mi történt Buzogány Lajos zászlóssal. Megkértem, hogy írja le a történetet, amit szívesen meg is tett.”

Íme a történet:

„1945 januárjában Vásárosdombóra mentem, hogy 12 éves húgomat – akit biztonsága miatt a rokonoknál hagytunk – felkeressem. Sásdról Vásárosdombóra tartva, a Margit major határában egy hasra szállt magyar Me-109-est láttam. Rokonaim és barátaim a következőket mondták: január 1-én, a déli órákban egy repülőgép, kihagyó motorral, a Margit majorhoz tartozó kukoricásban kényszerleszállt. A faluban lévő orosz híradó alakulat katonái egy Jeppel és egy teherautóval a géphez hajtottak. Erős, rövid géppisztolysorozatok hangzottak el, majd az oroszok visszatértek a beszállásolt házakhoz. Az egyik orosz hadnagy magyar térképtáskával és magyar repülő hajózó ruhában tért vissza. Barátom, akinél a hadnagy meg volt szállva, beszélt németül. A hadnagy kiszedte a térképtáskából Buzogány zászlós leveleit, összetépte és elégette azokat. Egy leesett levéldarabra barátom rálépett, s eltüntette. A papírdarabon csak ennyi állt: „Csókol Baba...” és még egy női név, de arra már nem emlékszem.

A lakosságnak meg volt tiltva, hogy a géphez menjenek. Már ott voltam, mikor azt a hírt hallottam, hogy a „hadnagyot” tegnap éjjel ellopták és eltemették. Teljesen meztelenre volt vetkőztetve, csak az alsónadrágja maradt rajta, amiben egy monogram volt: B.L.

Két hadiözvegy, Meszár Rozi és Pálné „Borbély” Böske, éjjel kimentek és elhozták a „hadnagyot”. Lepedőbe tekerve temette el Bőbel plébános Buzogány Lajost, a vásárosdombói temetőben. Sírja most is megvan. A plébániai bejegyzés így szól: „Ismeretlen magyar katona.” Sírjának állapota nem jó, csak Mindenszentekkor gondozza a lakosság.” (Szőke János)

„Jövőre, ha haza megyek, teszek a sírjára ez keresztfát egy kisebb réztáblával: „Itt nyugszik Buzogány Lajos repülő zászlós. Hősi halált halt 1945. január 1-én.”

Mennyi körülménynek kellett közrejátszani, hogy ennyi év után fény derüljön Buzogány Lajos eltűnésére! Hogy útjaink Szőke Jánossal 30 év után újra találkozzanak, hogy ő 45 év távlatából is emlékezzék, hogy a hősi halott alsónadrágján „B.L.” monogram volt és hogy 1989-ben kezébe kerüljön a Magyar Szárnyak 1984-es évfolyama!

A repülő – hajdani szemtanuk szerint, akik akkor kisleányok voltak – a falu felett körözött, majd leszállt a falu mellett. A két kisleány odafutott, de mire odaértek, a pilótát már holtan találták. Az oroszok addigra már lehúzták csizmáját és egyéb holmiját, de a még rajta lévő fehérnemű B.L. monogramjára még mindig emlékeznek. A sírt a néni mindig gondosan ápolta, mindig volt rajta virág. A néni meghalt, most a lánya gondozza és bár nem virágos, nem is elhanyagolt. A család több ízben kerestette B.L. hozzátartozóit, de választ soha nem kaptak. Az emberek egyébként arra is emlékeznek, hogy a pilótának arany foga volt. Hát, szomorú történet.”

Tomcsányi József levele a Magyar Szárnyak szerkesztőjéhez:
„45 év után fény derült...”

Ez év június közepe táján egy volt vadászpilóta barátom kezembe nyomott egy újságkivágást ezzel a megjegyzéssel: „Te úgyis foglalkozol ilyen dolgokkal, járj utána!” A kiállózott szövegből tudtam meg, hogy egy derék magyar asszony: Maróthi Mihályné Szőke Baba több éve keresi Buzogány Lajos m.kir. repülő zászlós hozzátartozóit.

Másnap már el is mentem Maróthinét meglátogatni. Ez a remek asszony, aki odaadón áldozta fel idejét, pénzét és idegeit a nemes cél érdekében, megmutatta eddigi, ez ügyben folytatott levelezését a különböző állami, katonai, egyházi és egyéb hivatalokkal. Istenemre, szép mennyiség. Végül is – hála Istennek – teljes sikerrel járt önzetlen fáradozása.

Maróthinétől most már én is tudtam, hogy B.L.-t, azaz Buzogány Lajost Vásárosdombó nevű falucskában temették el. Megemlítettem neki, hogy ellátogatok Vásárosdombóra.

Így is történt. Ahogy a temetőbe léptünk, utolértünk egy három kisgyermekkel haladó házaspárt. A férfi – rövid fürkészés után – nekem szegezte a kérdést:

– Csak nem ugyanazt a sírt keressük?

– Minden valószínűség szerint igen! – feleltem.

Bemutatkozáskor kiderült, hogy Lukács Gézával, Buzogány Lajos unokaöccsével találkoztunk össze. Együttesen elmentünk a virágboltba, ahol Lukácsék egy virágcsokrot rendeltek, én pedig egy nemzetiszínű szalaggal átfont fenyőgallyakból készült koszorút, amit az összes magyar repülő nevében tettem arra a keresztre, amit Maróthi Mihályné Szőke Baba, ez az igazi magyar asszony állíttatott fel saját költségén, önzetlenül!

Míg a virágcsokor és a koszorú készült (a nemzetiszínű szalagot Dombóvárról kellett elhozni), addig Lukács Gézával

elmentünk néhány idős emberhez, akiket a tanácselnök ajánlott, mint adatforrást. Így jutottunk el először Máté Zoltán fodrázmesterhez, aki a hajnyírást abbahagyva mondta el, hogy emlékezete szerint a zászlóst már csak fehér alsónadrágjában látta meg, amibe piros színű pamuttal „B.L.203” volt behímezve. Továbbá egy lőtt sebre emlékszik, mely az arc jobb oldalán, a szem alatt hatolt be és a bal halántékán keresztül távozott. Édesanyjával együtt temette el, fehér lepedőbe burkolva a pilótát. Sajnos, a keményre fagyott talaj miatt, a sírt csupán 50-60 cm mélyre tudták ásni, melynek gondját ma a temetőgondozó néni viseli. Ottlétünkkor már állt a vasból készült díszes kereszt, melyet – amint már említettem – Maróthiné őnagysága készíttetett.

Felvetődött a gondolat, hogy esetleg exhumálják és Miskolcon, szülei mellé helyezik örök nyugalomra Buzogány Lajost.

Felkerestünk még ez élő szemtanút, Kaiser Pista bácsit, aki éppen egy férfitársasággal sörözgetett. Ő ugyan lőtt sebre nem emlékezett, de ezt a memória kiesést okozhatta az elfogyasztott sör mennyisége is. Azt állította, hogy ő a gép földet érése után alig két órával már a helyszínen volt, akárcsak Máté Zoli bácsi. Szerintük a gép a hátán feküdt, kerekei az égnek álltak. Maróthiné unokabátyja viszont azt mondta el, hogy ő látta azt az orosz katonát, aki a pilóta bőrruhájában „feszített”.

Végül pedig, de nem utolsó sorban, köszönetet mondok Maróthi Mihályné Szőke Baba őnagyságának, amiért egy hivatalosan is csak eltűntként nyilvántartott magyar repülő zászlós, Buzogány Lajos hamvai ma már ismert helyen és gondozás alatt vannak.”

A Magyar Szárnyak szerkesztője, Péterdi Adolf János írja:

„Mind a Magyar Aero Múzeum Igazgatósága, mind a Magyar Szárnyak Szerkesztősége nevében hálásan köszönöm Maróthi Mihályné Szőke Baba úrasszonynak – aki azonos Gáti bajtársunk levelében említett Szőke János húgával – és Tomcsányi József bajtársunknak nemes, önzetlen és minden tiszteletet, megbecsülést kivívó tevékenységét. De köszönöm jóságát annak a meg nem nevezett néninek és leányának is, akik a hősi halált halt Buzogány Lajos sírját hosszú éveken át ápolták. Végül ne maradjon el köszönetünk Máté Zoli bácsinak és édesanyjának, no meg a sok jó vásárosdombói magyarnak, akik Buzogány Lajosnak azokban a véres napokban – magukat veszélynek kitéve – a végső tisztességet megadták.”

Pár évvel később (1993) Vásárosdombó polgármestere 10 pontból álló kérdőívet osztott szét az emlékezők között, hogy akik személyesen is látták az eseményeket, írásban válaszoljanak. A beérkezett írásos válaszokból megállapítható, hogy – kevés eltéréssel – egyformán emlékeztek vissza. Nem szó szerint, Havasi Lajos írásából:

„...Bátyámmal, aki akkor 16 éves, én 14 éves voltam, a nagy zajra, recsegésre – biztosan leesett a gép feltételezéssel – 2-3 perc futással hamar a gép közelébe értünk. Pár perc múlva, gépkocsival az oroszok is, hárman vagy négyen odaértek. A gép a hátán feküdt. Az oroszok feszítővasakkal próbáltak akkora rést csinálni a kabinon, hogy a pilótát kiszabadítsák. Bátyám kezébe – vékony, sovány gyerek lévén – egy törkést adtak, hogy vágja el a bekötő és az ejtőernyő hevederjeit, hogy ki tudják húzni a pilótát az ülésből. Csak nagyon nehezem emelték ki. A pilótát a géptől kb. 5-10 méterre elhúzták, hanyatt fektették, aki eszméletlen volt. Hogy élt-e még – nem tudom. Levetkőztették, a ruháját és a csizmáit az egyik orosz vette magára. Ezután a tömeget hátrább zavarták,

és közvetlen közélről az egyik orosz géppisztollyal rálőtt a pilótára. Másnap, amikor a halottat (civilék) lemosták és akik akkor látták, állítják, hogy ez az egyetlen lőtt seb volt rajta.

Más: Szőke János állítása, hogy a gép hason volt, abból adódik, hogy Ő a gépet csak 2 nappal később látta, amikor azt már valószínűleg visszafordították.

Forrás: HM. H.I.M Központi Irattár

Magyar Szárnyak 1990. szám, 163; 164; 165. oldal

A síron, egy fekete gránitlapon lévő réztábla van elhelyezve, melyen a felira a következő:

v. BUZOGÁNY LAJOS

hadnagy

A Magyar Királyi Légierő

101/1. „Puma” Vadász Osztály pilótája

Életét adta a hazáért.

1945. január 1.



Készíttette a „Puma” Harcászati Repülő Század

(Kecskemét)

2003. november 23.

(Valószínű, a „PUMA” Harcászati Repülő Század felterjesztésére, posztumusz hadnaggyá léptették elő és avatták vitézzé. *Fehér Endre*)



VÁRHALMI (NEUSCHWANGER) MÁRTON

m.kir. repülő őrmester

(1910 – 1941)

(Fotó Kerekes Tiborné tulajdona)

Várhalmi (Neuschwanger) Márton 1910. január 11-én született, Rácvároson (Baranya megye), ami azóta Pécs város III. kerülete. Édesapja Neuschwanger István, édesanyja Kresz Katalin. Nevüket 1939-ben Várhalmira magyarosították. Rácvárosról Egerágra költöztek (Baranya megye) téglaháznál laktak. Valószínű téglagyártással foglalkoztak vagy téglagyáruk volt. Nyolcan voltak testvérek, 6 fiú és 2 lány.

A Légügyi Hivatal felhívására önként jelentkezett repülőnek és 1929. július 28-tól szolgált az akkor rejtett légierőben, mivel a trianoni békediktátum a katonai repülést Magyarország számára nem engedélyezte.

1939. október 31-ig, tíz év szolgálati időt igazolt neki a kecskeméti repülőtér-gondnokság. Ennek alapján megkapta a II. osztályú Legénységi Szolgálati Jel kitüntetést. Állományteste: 1. Önálló Távfelderítő Repülő Osztály, Budaörs. Részt vett a Felvidék, Erdély, Délvidék hadműveleteiben. A délvidéki események után nem sokkal 1941. június 26-án bombatámadás érte Kassát. Máig tisztázatlan, hogy ki, vagy kik követték el. A vezérkar főnöke, a honvédelmi miniszterrel egyetértésben a támadást a szovjet légierő számlájára írták. Másnap, június 27-én beállt a hadiállapot Oroszország és Magyarország között. Részletek Speer János főhadnagy megfigyelő tiszt írásából, aki túlélte a háborút:

„TF vagy VADÁSZ?

1937 őszén lettem áthelyezve a M.kir. 1. Repülő Futár Alcsoporthoz. Megfigyelő beosztásban repültem a HE-70-es típusú TF gépet.

Az első egynéhány HE-70-es gépet az előbb megnevezett alakulatom Mátyásföldön, 1937. október-novemberben kapta meg. 1937 novemberében kezdődött a repülő személyzet átképzése. 1937. november 26-án végre magamnak is

alkalmam volt, hogy közelebből megismerkedjünk egymással: a gép és a repülő. Az idők folyamán sok alkalmam volt megismerni jó és rossz tulajdonságait. Magam, mint megfigyelő, szerettem gépünket. Sajnos, amikor hozzánk került, már elavult volt repülő harci alkalmazásra. Igaz, hogy TF (távolfelderítő) feladatok elvégzésére az akkori követelmények szempontjából sebességével megfelelt, de magát esetleges légi harcban csak szerencsével karöltve tudta megvédeni. Büszkék voltunk rá. Bár sokszor csalódtunk benne: 1938. április 29-én, Szemere telepen, az erdőben, Várhalmi Márton őrmester pilótával, álló motorral, 1940. június 3-án Kecskemét repülőterén Szarukán István hadnagy pilótával – mindkét esetben – behúzott futóművel kényszerleszálltunk. Harmadik esetben Dákay Ferenc hadnagy pilótával Csepel szigetén, álló motorral szálltunk le a repülőtér melletti házak között.

1938, 1939, 1940 és 1941 Felvidék, Erdély és Délvidék visszafoglalásának előkészítésében kb. 40-50 bevetésben vettem részt. A feladatok többnyire szemmel való felderítés, kevés esetben fényképezés a csapataink előtti térben. Na meg Felvidéken, 1939-ben számos rakomány röpcédula szórása.

Az 1941. június 26-i kassai bombázás után a TF osztály teljes személyzete készségben állott.

1941. július 1-én kaptam parancsot, hogy jelentkezzem KEKSZ EDGAR alezredes osztályparancsnoknál Eligazításra. Feladat: Budapest „NY” – Ungvár, itt feltöltés üzemanyaggal, majd innen a Kárpátokat ÉK irányba átrepülve Gorodenka–Stanislau–Stry–Sambor légterében a Keletnek visszavonuló ellenség erejének felderítése. Időjárás: A Kárpátok vonaláig 50 % szakadozott alacsony felhőzet, onnan ÉK-re jelentés nem áll rendelkezésre. Repülőmagasság: 2000–3000 méter. Indulás: azonnal!

A feladat végrehajtása után csak szükség esetén kell feltölteni Ungváron. Útirány azonnal hazafelé szóbeli jelentés céljából, az ellenség légtérben teljes rádió tilalom, úgyszintén az ellenséges légtér megközelítése alatt Ungvártól. Kerüljön minden ellenséges légi és földi elhárítást, ellenséges elhárítás esetén hagyja el a légteret. Személyzet: Várhalmi Márton őrmester pilóta, Rusznák Ferenc szakaszvezető rádió távírász és magam, mint megfigyelő. Ezek voltak a parancsok és utasítások!

A Kárpátok vonaláig minden rendben ment. Ungváron feltöltöttünk, a Kárpátok vonalát EK-re elhagyva idegeink feszülten várták az eseményeket annál is inkább, mert teljes derűtség, felhőnek még nyoma sem volt az égen. Hat szemmel kutattuk a légteret, semmiféle légi tevékenység nem volt észlelhető. Rajtunk kívül se magyar, se német, se orosz! Stanislau-tól NY-ra érve, magasság kb. 2000 méter, az utakon hatalmas porfelhőre lettünk figyelmesek. Az utak több kilométer hosszúságban Keleti irányba haladva, kettős vonalban, meg voltak töltve mozgó, szorosan felzárkózott, orosz gépkocsi alakulatokkal: gépvontatású ágyúk, vonatosok csapatszállítók. Amíg a szem állátott!

„Gyerünk haza Marci! (Várhalmi Márton F.E.) Ez eredmény! A feladat végre van hajtva! De várjunk csak! Forduljunk csak Nyugatra, nézzük csak a helyzetet még egyszer!” Messze távol É-ra egy repülőgépet látok NY–K irányba repülve, figyelem. Eltűnik a horizonton. Gondolataim visszaváltanak. Rájuk kellene húzni, a nap mögöttünk van, 45-50 fokos zuhanással rájuk csapunk, Marci majd fa magasságban felveszi a gépet, én meg lövök a jó öreg Gebauer-rel.

„Igenis Zászlós Úr!” A bizalom hangjával. Hiszen 1938. évtől többnyire egy gépszemélyzet voltunk, ismertük egymást, képességeinket, a GÉPET, együtt voltunk lögyakorlatokon. Ha volt pilóta, akiben bíztam, az Marci volt! Ez is csak ez lögyakorlat!

Zuhanás NY–K irányba, a fák már közelednek az út szélén, hátrafelé nézve a felsőgéppuska a kezemben. Marci meghúzza a gépet egy kicsit balra döntve, a Gebauer szórja a golyókat, a nyomjelzők mutatják az irányt, jól ülnek, a gépkocsik megállnak, találat, a gépkocsik egymásba szaladnak, összeütköznek, katonák ugrálnak le a gépkocsikról. A Gebauer dob üres, gyerünk fel magasra!

Először D-re, a határ felé haladunk, cserélem a dobot, a légtér üres. Mi vagyunk a levegő urai! Marci, még egyszer? Jól van, gyerünk! Hangzik a válasz. Megfordulunk nagy körben, a nap mögöttünk, 1000 méteren vagyunk. Rácsapás, újra megszólal a géppuskám, az oszlopot lövöm. Hallom Marcit: vigyázat, légelhárítás! Jönnek a nyomjelzők! Egy orosz légelhárító géppuska áll, tüzel, a legénysége arcát látom! Oda fordítom a Gebaueromat, engem saját nyomjelzőim vezetnek, az elhárító legénység elfekszik: teljes találat!

Felhúzunk, ebből elég volt! Még látom, hogy az út szélén mindkét oldalon légelhárító géppuskákat állítanak fel. Gyerünk haza! Időt veszítettünk! Marci, hogy áll a üzemanyag? Van még elég Budaörsig? Le kell szállnunk Ungváron feltölteni?

Van még elég! Ez Marci válasza!

Még mindig gondolom, hogy három a magyar igazság! Ne kísértsd a jó Istent, eddig megvédett, hallgassad meg! Otthon vár az elismerés, kitüntetés: a bronz Signum kardokkal már meg volt, – az ezüst vagy talán a Lovag Kereszt?

Leszállunk Budaörsön, a mellünk dagad a büszkeségtől. Jelentek az eredményről Kecs az alezredes úrnak az ellenség pánikszertől visszavonulásáról, a földi és légi védelem hiányáról, a két rácsapás eredményéről.

Kecs alezredes úr hallgat türelmesen, rám néz, majd elordítja magát: „Mi a zászlós Úr? TF vagy VADÁSZ?! Hadi Törvényték elé állítom!”

Forog a fejem, még motyogok, hogy van erőszakos felderítés, megítélésem szerint nem volt veszélyben a feladat, stb... „Végeztem! Tisztelgés, hátra arc!”

Még ma is fülemben cseng: „TF vagy VADÁSZ?!” (...)

Szerencsénk volt, ezt megúsztuk! Sajnos Várhalmi Márton őrmester, Rusznák Ferenc szakaszvezető és Fülöp Sándor hadnagy bajtársaim egy pár hét múlva (3 nap múlva F.E.) Kolomea-tól Keletre hősi halált haltak. Három orosz vadász támadta meg őket. Ennyit tudunk róluk. Ezt a bevetést cseréltem fel Fülöp Sanyival, e napon repülőtér ügyeletes tiszti szolgálatba voltam rendelve.

Befejezésül csak annyit: Várhalmi Marci bajtársam, a Magyarok Istene legyen Veled, megtértél Teremtődhöz! Hős voltál, kiváló pilóta, katona, barát és bajtárs. Sok-sok órát repültünk együtt, sosem felejttem. Remélem, még találkozunk! PRO PATRIA!”

1941. július 4-i bevetésen három orosz vadászipülő támadta meg gépüket. A repülőgép már a levegőben kigyulladt és égve zuhant le. A három fő személyzet holttestét csak 1941. szeptember 2-án találták meg Wyeluwnicwew-nél, amikor csapataink azt a területet elfoglalták. Kamieniec-Podolski keresztény temetőjében temették el őket, 1941. szeptember 4-én.

Kitüntetései:

II. oszt. Legénységi Szolgálati Jel

Nem dokumentálható, csak feltételezésem: Felvidéki, Erdélyi, Délvidéki Emlékérmek

Ők hárman voltak a Távolsfelderítő első hősi halottai a II. Világháborúban!

Karczag Eszter kutatása alapján: Várhalmi (Neuschwanger) Márton édesanyjának a neve helyesen: Kreisz Katalin. A sírjel száma: 8228 XII. 1.

Forrás:

HM. H.I.M. Központi Irattár

Magyar Szárnyak 1985. évkönyve 70; 71; 72. oldal





HŐSI HALÁLT HALTAK



A Magyar Veterán Repülők Szövetsége Pécsi Szervezete
mindkét hős,
v. Buzogány Lajos hadnagy és Várhalmi Márton őrmester
repülők neveit
a Pécsi Repülő Hősök emlékművére felíratta,
hogy nevük feledésbe ne merüljön és az utókor mindig
tisztelettel emlékezzen meg róluk.

Pécs, 2013. október 18.



FEHÉR ENDRE 1929-ben született Dombóváron, az Állami Felsőipariskolát Pécsen végezte. Ez a típusú iskola sok tartalékos műszaki tisztet adott annak idején a Légierőnek. 1944-ben jelentkezett a magyar királyi honvéd Repülő Csapatlakhelyettes Képző Iskolába, ami akkor már veszett fejsze nyele volt. A Pécsi Vasutas Sportrepülő Egyesületnek megalakulásakor, 1947. őszén, tagja lett. 1948. végén az Or-

szágos Magyar Repülő Egyesület tagrevízióját követően – nem önszántából – búcsút kellett mondania a repülésnek.

Sorkatonai szolgálata után úgy érezte, ha katonai szolgálatot teljesíthetett, akkor repülhet is. Ejtőernyős lett. Az 1953. évi repülőnapon, Ferihegyen tagja volt az ejtőernyős ugrást végző csoportnak.

Időközben Budapestről Pécsre költözött és itt, 1957. évben, nem éppen kezdőnek való korában – a repülőtér parancsnok hozzájárulásával – elkezdte a repülést, s ezt 1984. évig folytatta. Repülő évei alatt teljesítette az ezüst koszorús teljesítmény jelvényt, és megszerezte az oktatói szakszolgálati engedélyt. Az 594 - es számú ezüstkoszorús jelvényét, Szenteleky Géza barátja – még a nyolcvanas évek elején – magával vitte Kanadába és az oshawai Magyar Aero Múzeumban helyezte el.

Vezetője volt annak a kis csoportnak, amelyiket a volt vállalatánál egy ultralight (UL) repülőgép kísérleti gyártásával bízták meg. Több átalakítás után, 1987. évben készültek el a géppel, és 'Szöcske' névre keresztelték. Az év március 27-én Fehér Endre repült vele egy rövid, 'A' vizsgához hasonló felszállást. Pécs repülés történetében ez volt az első merev szárnyú UL repülés olyan repülőgéppel, amely Pécssett készült. A hatósági berepülése – Fehér Endre visszaemlékezése szerint – 1987 júniusában történt meg. Ebben segítséget nyújtott Zolcsák István, Brazíliában élő volt repülő, egy motor küldésével.

A Magyar Veterán Repülő Egyesületének 1989. évi, budapesti megalakulása után, 1990. tavaszán barátjával, v. Marosújvári Gézával megszervezték és megalapították az Egyesület pécsi csoportját, amely szerény körülmények között ma is működik. Szervezésével és barátai támogatásával közadakozásból az Egyesület 1992. őszén felavatta Pécssett az

ország első olyan repülőhősök emlékművét, amelyik köztér-
en áll és hirdeti minden magyar repülő dicsőségét.

A kanadai Magyar Aero Múzeummal, rajta keresztül a Magyar Szárnyakkal, Zolcsák István ajánlása révén került kapcsolatba. A Múzeum munkáját fotók, könyvek, különféle írások küldésével segítette.

Saját szavait idézve: *„Hálás vagyok az Istennek, amiért sorsomat úgy irányította, hogy mégis repülhettem, és a repülésért - ha szerényen is – dolgozhattam, hogy barátságba kerülhettem a repülésben elismert emberekkel, példaképekkel, akik nekem idősödő koromban is becsületet és tartást adtak.”*

TARTALOMJEGYZÉK

Előszó	3
Ajánlás	5
Bevezetés	7
Emlékmű avatása	
Czigány Endre köszöntő beszéde	15
Dr. Páva Zsolt alpolgármester köszöntő beszéde	17
Lehoczky László: Hősökre emlékezve.....	19
Urbán János repülő tábornok avató beszéde	21
Dr. Bán Endre a Piusz templom római katolikus plébánosának emlékmű szentelése.....	24
Varsányi Ferenc evangélikus lelkész	
emlékmű szentelése.....	25
Hősi halottak.....	33
Tóth Gyula: Elfelejtett hősök	35
Repülő halottak	89
vitész Somogyvári Gyula: Magyar miatyánk	135
Felhasznált irodalom	138
Függelék	139
Hiánypótló kiegészítés.....	163
Fehér Endre	184

