



B. STENGE CSABA:

„Juju” - egy tatabányai vadászpilóta a második világháborúban

A szerző pontosságát: Tatabánya Alsógallából fejlődött ki, eredetileg annak településrésze volt. A két település emiatt teljesen összeért a kezdetektől, ezért a közigazgatási határ az utcák között húzódtott. Nagy József születési anyakönyvi bejegyzésénél szülei lakhelye, így az ő születési helye már Tatabányára esett, nem Alsógallára.

Ifjúkor és repülőképzés

Nagy József 1922. június 8-án született Alsógallán, Nagy Sándor vasesztergályos segéd és Kontschau Szidónia második gyermekeként.¹

A „Juju” becenévre hallgató fiatal a felsógallai polgári fiú- és leányiskola első négy évének elvégzése után a pályaválasztás során édesapja nyomdokait követve vasesztergályos tanuló lett a tatabányai Cementgyárban.² A repüléssel közelebbi kapcsolatba 1939-ben került, mikor Szűcs Lajos, egy lelkes tartalékos főhadnagy és leventeoktató vezetésével megalakult Tatabányán egy levente repülő szakasz.³

Nagy József a tatabányai repülő szakasz tagjaként kezdett el első lépésként repülőmodellezni, bár a modellezés nem érdekelte igazán, ő kezdettől fogva repülni szeretett volna. Oktatójuk szervezésében 1940 tavaszától a vitorlázórepülésre is lehetőségük nyílt a Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztály (MOVERO) Esztergomi Sportrepülő Egyesületének keretein belül, az Esztergom melletti Strázsa-hegyen. Ennek eredményeként sikerült Nagy Józsefnek 1940. október 27-én a HA-1008 lajstromjelű R-07 Tücsök típusú vitorlázógéppel sikeres „A” vizsgát tennie a Strázsa-hegyen. Az 1940-es évet „Juju” 22 gumiköteles és 11 csörlővontatású starttal, Zögling, Tücsök és Vöcsök típusokkal összesen 5 perc 37 másodperc vitorlázó repülőidővel fejezte be (a háború folyamán vitorlázógéppel többet nem repült).⁴

1941 tavaszán a Magyar Szárnyakban a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA) toborzó felhívását olvasva a tatabányai repülőszakasz tagjainak többsége jelentkezett haderőn kívüli motoros repülő alapkiképzésre. Nagy Józsefet, miután a szigorú egészségügyi vizsgálaton megfelelt, 1941 májusában hívták be. A HMNRA keret, melyhez behívásra került, ekkor ideiglenesen Aknaszlatinán volt elhelyezve

¹ Tatabánya M. J. V. Levéltára Tatabánya Születési Anyakönyv másodpéldánya 1922/158. sz. bejegyzés.

² Tatabánya M. J. V. Levéltára VIII/101. 59. doboz. Felsőgallai Polgári Fiú- és Leányiskola anyakönyvei.

³ Becze Csaba: A tatabányai repülés kezdetei: In: Itthon 2010. június 11. 4. o., Zsedényi Sándor: Tatabányai Sportrepülő Egyesület Oldtimer Aero Club története 1946-2006. Tatabánya, Oldtimer Aero Club, 2006. 5. o.

⁴ Nagy József (sport) Repülési Naplója alapján (a Napló eredetije a család, másolata a szerző birtokában).

(ugyanide került vele együtt a másik, 1941-ben elsőfokú motoros kiképzést nyert tatabányai legénységi pilótanövendék, Hellebrand László is). Aknaszlatina egy kisméretű, bár jó talajú repülőtér volt Kárpátalján a Tisza felső völgyének hegyei között, Máramarossziget közelében. A keleti hatalmas hegyek miatt innen felszállni is csak délnyugati irányba, az ország belseje felé lehetett.⁵

A keret parancsnoka Balogh József („Tuta”) tartalékos főhadnagy volt, két oktatója Háromszéky (Hirth) Gyula és Gyurcsik József. Nagy József Háromszéky Gyula növendéke lett. A 17 legénységi növendék mellett egy orvos, dr. Szimonisz László is ekkor kapta a repülő alapkiképzését. Fontos megjegyezni ezzel a kerettel kapcsolatban, hogy ez eredetileg a Szombathely melletti Vátra volt szánva, azonban ott a repülőteri építkezések csak 1942-re fejeződtek be (a HMNRA keret saját beton héliumhangárt kapott Váton), nyilvánvalóan ezért költöztették el őket ideiglenesen. (1942-től végleg Váton működött a keret). A keret aknaszlatinai tartózkodása igen rövid volt, hiszen 1941. június végén megindultak a Szovjetunió elleni hadműveletek. Emiatt a miskolci VII. közelfelderítő repülőszázad kitelepült az aknaszlatinai repülőtérré és a HMNRA keretnek mennie kellett a harci övezetből nemcsak a kicsiny repülőtér zsúfoltsága, de az esetleges szovjet légitámadások okozta veszély miatt is. A keret így Pécsre települt át, melynek szintén kisméretű repülőterén volt már egy állandó HMNRA keret.

Nagy József első egyedül végrehajtott motoros felszállására – mely minden pilóta életének meghatározó élménye volt – 1941. július 11-én Pécssett került sor a HA-LDN lajstromjelű Bücker Bü 131 D-2-es géppel.⁶

A keret 1941. július 30-án fejezte be a csoport kiképzését, majd még szeptemberben és októberben is visszatérve a növendékek számos gyakorlórepülést hajtottak végre Pécssett, szinten tartás okán. Nagy József elsőfokú motoros kiképzését végül 238 felszállással, 19 óra 55 perc repült idővel fejezte be.⁷

A növendékek a haderőn kívüli motoros alapkiképzést követően 1941 novemberében már a légierőhöz, annak Repülőgépvezető Iskolaosztályához (Regvi) vonultak be Szombathelyre kiképzésük folytatására. Nagy József már mint végzett esztergályos segéd vonult be Szombathelyre, ahol repülőgépvezetői kiképzésük folytatódott 1942. június végéig. Terjedelmi korlátok miatt nem térnek ki részleteiben a Regvinél töltött időszakra, az ezzel kapcsolatos részletekről az érdeklődő részletes leírást találhat „Juju” egyik volt évfolyamtársa kiképzésének bemutatásánál.⁸

Az évfolyam tagjait 1942. július 1-ével örvezetővé léptették elő és a különböző harci iskolákhoz osztották be. Nagy József vadászrepülő harc kiképzésre került és a következő szűk fél évet Szolnokon és Tapolcán töltötte. Ebben az időszakban történt vele kiképzése során az egyetlen repülőbaleset, mikor 1942. október 17-én a tapolcai

⁵ Pétery Miklós: Pilótaképzés Aknaszlatinán. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 2000. 291. o.

⁶ Nagy József Repülő Leírása (eredetije a család, másolata a szerző birtokában).

⁷ Uo.

⁸ Az 1941-es alapkiképzésű legénységi pilóták Regvinél történt kiképzéséről lásd bővebben Becze Csaba Az arany sas nyomában. Püedlo, Budapest, 2008. 13-19. o.

repülőtéren a V-090 lajstromjelű CR.32 típusú vadászgéppel leszállásnál az egyik főfutó gumijának kidurranása miatt fejeire állt.⁹

Vadászrepülő harckiképzését 1942. november 28-ával fejezte be Tapolcán, ekkor kapta meg hivatalosan repülőgép-vezetői kinevezését és a koronás arany sast, a katonai pilóták jelvényét, tizedessé is valamikor ekkortájt léptették elő.

Vadászpilótaként a második világháborúban

Kiképzése végeztével Nagy József tizedest 1943 januárjától első szolgálati helyére vezényelték, mely a Budapest-Mátyásföldön állomásozó 5/I. vadászrepülő pótosztály lett.

1943 eleje azonban nem csak örömhíreket tartogatott „Juju” számára azzal, hogy valódi katonai pilóta lett. A Nagy családot ugyanis ekkor súlyos tragédia érte, mivel elvesztették idősebb fiukat. Nagy József egyetlen testvére, a nála két évvel idősebb bátyja, Sándor polgári foglalkozása kereskedősegéd volt, ő bevonulása előtt a bánhidai Spielmann kereskedésben dolgozott. Bevonulás után a 3/II. zászlóalj rádiós honvédeként került kiszállításra a magyar 2. hadsereg alakulataival 1942-ben a Donhoz. Az 1920. február 16-án született Nagy Sándor a téli visszavonulás harcai során, 1943. február 4-én eltűnt Sztarij Oszkol térségében, soha nem tért haza. Szülei Sándort életük végéig visszavárták, így hivatalosan holtta sem nyilvánították.¹⁰

Nyilván a szülők ezek után kétszeres aggódással tekintettek fiatalabb fiukra, akinek hátországi szolgálata sem volt veszélytelen, hiszen a korabeli katonai repülésben mindennaposak voltak a súlyos balesetek, katasztrófák. Bár azt is hozzá kell ehhez tenni, hogy Nagy József édesapja még ekkor is kissé szkeptikus volt, hogy fia valóban pilóta-e. „Juju” hamarosan megkapta a lehetőséget, hogy otthon is bizonyítson.

Ő maga kéziratos visszaemlékezésében így írt erről:

„1943 tavaszán azzal bízott meg Keresztes százados, hogy egy Győrben javításon lévő Bückert vigyek haza Mátyásföldre. Ez nekem kapóra jött. Régóta haza akartam látogatni Tatabányára repülőgéppel és erre most eljött az alkalom, mert pont útba esett. Szegény jó édesapám mindig azt mondta: »Fiam, a többieknek mondhatod, hogy pilóta vagy, de én tudom, hogy benzineshordót gurítasz a reptéren.«

- Édesapám, most megmutatom, ki vagyok. -

Déltől egy óráig ebédszünet volt apáméknak és ilyenkor hazament ebédelni. Úgy intéztem a dolgot, hogy ebben az időben érjek Tatabánya fölé.

⁹ Nagy József Repülő Leírása.

¹⁰ Tatabánya M. J. V. Levéltára Tatabánya Születési Anyakönyv másodpéldánya 1920/70. sz. bejegyzés, illetve a család részére 1943. június 22-én küldött értesítés a Magyar Vöröskeresztől. Nagy Sándor csapattestének veszteségi jelentése (HM HIM HL 750200/22. v.-1943) csak töredékesen maradt fenn, nem tartalmaz további adatokat az eltűnés körülményeiről.

Győrben, mikor mondtam az öreg gyári szerelőnek, hogy vegyék ki az első ülésből a párnát és a hevedereket jól kössék össze, az öreg már sejtett valamit.

- Őcsém – mondta -, csak nem sturcolni¹¹ akarsz? Nehogy otthagyd a fogad! -

Ezután elstartoltam. Komáromig emelkedtem, hogy legyen magasságom rányomni, ha Tatabányára érkezem. Megérkezésemkor bizony kellett csinálni egy-két kört, hogy a sok egyforma ház között kiszámoljam, hol lakunk. Az erőmű két kéménye, a libadomb és onnan az ötödik ház. Zutty az első sturc. Mindjárt az elsőnél sikerült leszedni a futóval az udvarunkban lévő akácfa tetejét. Jöttek sorban a rácsapások, nyolcasozás a két nagy kémény között, majd műrepülő bemutató. Késrepülésben az utcák felett élveztem a menekülő tömeget. A Piac tér sűrű betonja tele emberekkel. Gyorsan egy dugóhúzó. Pillanatok alatt kiürült a tér. Mint egy megvadult csikó, úgy élveztem a viháncolást vagy háromnegyed órán keresztül. Mikor leszálltam Mátyásföldön jelentettem Keresztes századosnak, hogy meghoztam Győrből a gépet. Az öreg megnézte és megkérdezte: »Gyerek, hol voltál?«

Én őszintén megmondtam, hogy otthon, Tatabányán viháncoltam egy kicsit. »Látom« mondta és a még mindig a futók közt lévő akáclevelekre mutatott mosolyogva. Részéről az ügy el volt intézve, de sajnós voltak mások, akiknek nem tetszett.¹²

Nagy József Repülő Leírásának adatai szerint ez a Tatabánya feletti repülés 1943. április 12-én történt. Az effajta repülő fegyelmetlenség elég gyakori volt és ezt az előljárók egy része – természetesen – nem nézte jó szemmel. Ennek az esetnek azonban hamarosan súlyos következményei is lettek.

Egy másik volt tatabányai sportrepülő, a Nagy Józsefnél egy évvel fiatalabb Preizler Antal 1941-ben létszámfelettiként visszakapta papírjait a HMNRA-tól és csak egy évvel később kezdte meg motoros repülő alapképzését. Ő 1943 tavaszán volt Szombathelyen, a REGVI-nél, annak II/3. századában. Nagy József repülőbemutatója Preizler Antal („Prézli”, „Toncsi”) fantáziáját is megmozgatta, így amikor 1943. május 31-én Preizler Antal őrvezető Horváth Károly őrvezető növendék társával egy Bücker Bü 131-es iskolagéppel útvonalrepülésre indult Szombathelyről, közben letért a kijelölt útvonalról és Tatabánya fölé repült egy kis bemutatóra. Mint említettem, az efféle fegyelmetlenség akkoriban – is – meglehetősen általános volt a repülők között, mindenki igyekezett a rokonok, hölgyismerősök előtt „villogni” és repülő tudását bemutatni. Preizler Antalék repülőbemutatója azonban tragédiába torkolt: az Erdősoron lévő szülői házra történő rácsapáskor a Bücker Jungmann futóműve elakadt egy kéményben és lezuhantak a ház mögötti erdő fái közé. A két súlyos sérültet a Magyar Általános Kószénbánya Rt. helyi kórházába szállították, ahol Preizler Antal egyik lábát térd alatt amputálták. Nála is súlyosabb sérüléseket szenvedett el azonban az elől ülő Horváth Károly: a becsapódásnál szerzett agyarázkódás

¹¹ A „sturc” is, mint a legtöbb régi magyar repülő kifejezés, német eredetű (a német „Sturz”-ból, zuhanásból ered). Zuhanórepülésben végrehajtott, kis magasságban végződő rácsapást jelent, nagyon sok pilóta zuhant le ennek következtében, mikor elszámította magát és kiemelkedő tereptárgyba, vagy akár a megsturcolt objektumba ütközött (sokszor ez a szülői ház, vagy a menyasszony háza volt).

¹² Nagy József kéziratosa visszaemlékezése.

és mellkasi sérülések mellett mindkét lába nagyon súlyosan roncsolódott (jobb lábfej roncsolás, jobb combcsont nyílt törése, bal lábfej roncsolás, bal lábszárcsont többszörös törése). A 20 éves pilótanövendéknek ezért mindkét lábát amputálták, de már ez sem segített rajta. Horváth Károly őrzető másnap, 1943. június 1-én hajnali 2:30-kor belehalt sérüléseibe.¹³

A baleset Nagy Józsefet érintő következménye az lett, hogy néhány napra ő is fogdába került, mivel részben felelősnek tartották Preizler Antal és Horváth Károly balesete miatt. Előjárói szerint részben az ő, nem sokkal korábbi hosszabb időtartamú bemutató repülése miatt próbálkoztak hasonlóval a fiatalabb növendékek is.¹⁴

A mátyásföldi szolgálat akkortól kezdett érdekesebb lenni a fiatal vadászpilóták számára, mikor 1943 kora nyarán megalakult a reptéren a 2/1. vadászrepülő század, melynek keretein belül az ekkor már elavult, MÁVAG által licencben gyártott Re.2000 vadászgépekkel elkezdtek készülséget adni a főváros védelmére. Ősszel Keresztes századost Scholtz Miklós százados váltotta a parancsnoki beosztásban, a 2/1. század pedig októberben áttelepült Budapest-Ferihegyre. 1944 elején az 1941-es alapképzésű legénységi pilótákat szakaszvezetővé léptették elő. A 2/1. század keretein belül Nagy József 1944. január 31-én repülte meg első éles harci bevetését. Az egy órás repülés során Budapeستől délre, az „x” légtérben köröztek, de az Ausztriában bombázó amerikai kötelékek nem közelítették meg a magyar fővárost. 1944. február elejétől megkezdődött a 2/1. század átképzése a várva-várt korszerű Messerschmitt Bf 109 G típusra, melyet a győri MWG gyártott licencben. Nagy József visszaemlékezése szerint a részére elsőként kiutalt Messerschmitt a V.747 lajstromjelű Bf 109 G volt. Ez a gép a fennmaradt fotók tanúsága szerint nem a később, nyáron általánosan használt Bf 190 G-6 alváltozat volt, melynek fegyverzete egy a légcsavargyon keresztül tüzelő 2 cm-es MG 151/20 gépágyú és két, motorburkolaton lévő 13 mm-es MG 131 nehézgéppuska volt, hanem egy Bf 109 G-4. Ennek az alváltozatnak még kisebb űrméretű géppuskái voltak a motorburkolaton (két darab 7,92 mm-es MG 17). A V.747 volt az egyik legelső győri gyártású, a saját, honi védővadászoknak kiutalt gép. Nagy József ezt a Messerschmittet repülte közel öt hónapon át.

A Messerschmitt átképzés számára gyakorlatilag 11 felszállás és 6 óra repült idő után véget ért – bár később számos gyakorlórepülést hajtottak még végre –, mivel 1944. február 22-én megrepülték az első éles bevetésüket is Messerschmitttel. A magyar vadászok ekkor szintén nem találkoztak a magyar légtérbe ezúttal berepülő, de Regensburgot támadó amerikai gépekkel. Február folyamán ez az egy bevetése volt a századnak.¹⁵

Sajnos Nagy József repülő leírása csak 1944. február végéig maradt meg (ezen felül csak év végi összesítések vannak benne 1944-ről és 1945-ről). A kötet terjedelmi korlátai sem teszik lehetővé az 1944-45-ös időszak repülőbevetéseinek részletes

¹³ Tatabánya M. J. V. Levéltára Tatabánya Halotti Anyakönyv másodpéldánya 1943/87. sz. bejegyzés.

¹⁴ Nagy József fiának szíves közlése.

¹⁵ Nagy József Repülő Leírása. Eddig ennek a honi légvédelemben repült első Messerschmitt bevetésnek a pontos dátuma ismeretlen és publikálatlan volt.

bemutatását, így a következőkben csak azokat a bevetéseket említem részleteiben, amelyek során Nagy József jelentett légi győzelmet, vagy amelyek során őt, vagy géppár-parancsnokát lőtték le.¹⁶

A közelgő, immár harcérintkezéssel is járó bevetések során a magyar vadászrepülők elsődleges célpontjai az amerikai négymotoros nehézbombázók voltak (B-17 Flying Fortress és B-24 Liberator típusok alváltozatai). Ezek mellett természetesen az amerikai két- (P-38 Lightning), illetve egymotoros vadászokkal (tavasszal még P-47 Thunderbolt, illetve nyártól P-51 Mustang) is számíthattak heves légi ütközetekre, általában elsöprő túlerő ellen. A korai fotófelderítő bevetéseket brit Mosquito kétmotoros fotófelderítő gépek végezték. A nagy magasságban, igen gyorsan repülő Mosquitók elfogása és lelövése igen nehéz feladatnak bizonyult, számos sikertelen kísérlet után a magyar vadászok fel is hagytak a próbálkozással. A nagyon ritka esetek egyike, mikor a magyar vadászok a levegőben találkoztak a típussal, Nagy Józseffel történt, ezt érdemes visszaemlékezéseiből idézni is:

„Még '44 tavaszán, amikor még Ferihegyen voltunk járőrszolgálatot adtunk Budapest légtérében 10 000 méteren, géppáronként. Ezt a felső vezetés véleménye szerint azért kellett csinálnunk, hogy megakadályozzuk a felderítőgépek behatolását Budapest légtérébe. Ha nincs felderítés – nincs célpont – nincs bombázás. A váltás a kijelölt magasságban történt, tehát csak akkor hagyhattuk el a légteret, ha a másik géppár már felérkezett, nehogy váltás közben becsússzon egy felderítőgép. Kovács Sándor hdgy.-al voltam géppárban. Nem a legjobb szolgálat volt, mert nekünk akkor még nem volt túlnyomásos kabinunk és egy órát ülni légzőkészülékben nem a legkényelmesebb dolgok közé tartozott. Már a vége felé tartott a szolgálat, lestük, hogy nem jön-e a váltás, mikor Kovács Sanyó átintett nekem és előttünk és kb. 2000 méterrel alattunk repülő ismeretlen gépre mutatott. Rádióon nem akart szólni, mert azt hallják a földön is és riadóztatják a századot. Ezt a gépet viszont mi akartuk lelőni. Fejre állítottuk a Messzereket, be a gázt és lobogó farokkal utána. Eléggé megközelítettük, úgyhogy nagyjából felismertük: Mosquito típusú felderítő volt. De ő is megláthatott, mert egy leborítással Budaörs irányában eltűnt. Többet nyomát sem láttuk.”¹⁷

A 2/1. vadászrepülő század első összecsapására 1944. március 17-én került sor a magyar légtéren átrepülő amerikai kötelékekkel, majd a magyar légierő egyéb kötelékei is bevetésre kerültek az 1944. április 3-ai és 13-ai, magyar célok elleni bombatámadásoknál. (Ezekben a bevetésekben Nagy József is részt vett). Az ekkor szerzett tapasztalatok megmutatták, hogy a szervezetlen, koordinálatlan, külön-külön bevett kis kötelékek az erők szétforgácsolását jelentik és az ilyen akciók különösen súlyos veszteségekkel járnak. (Ez utóbbi különösen igaz volt a kétmotoros Me 210-es rombolóalakulatokra, melyek áprilist követően nem kerültek többé bevetésre az amerikai kötelékek ellen.)

¹⁶ A Magyarország feletti, amerikaiak elleni légi háborúról lásd részleteiben Pataky Iván-Rozsos László-Sárhidai Gyula: Légi háború Magyarország felett I-II. Zrínyi, Budapest, 1992-1993.

¹⁷ Nagy József levele 1981. (másolat a szerző birtokában)

A honi légvédelem védővadászainak összefogott bevetésére ezért 1944 májusával megalakították Veszprémben a 101. vadászrepülő osztályt. A 2/1. vadászrepülő század 101/1. vadászrepülő századként tagozódott be a Heppes Aladár őrnagy vezette 101. vadászrepülő osztályba, a század parancsnoka maradt Scholtz Miklós százados. A századon belül Nagy József szakaszvezető Benkő Lajos¹⁸ („Zebi”) hadnagy kísérője lett.

A 101. vadászrepülő osztály (ezen belül az ekkor csak egyedül bevetett 101/1. század) először 1944. május 24-én csapott össze az amerikai 15. légi hadsereg kötelékével, Ausztria felett. Ezen a napon a 101/1. század 5 igazolt légi győzelmet aratott, viszont nekik is elveszett több gépük és egy pilóta (Sárkány Sándor hadnagy) életét vesztette a légi harcban.

Nagy József így emlékezett a számára különösen sikeres bevetésre:

„11 óra után (pontos időt nem tudok) indult el az első század 12 géppel a bevetésre. Először Komárom légtérébe küldtek, majd parancsot kaptunk, hogy repüljünk Bécsújhely légtérébe. A század végre is hajtotta a parancsot. A századot Scholtz százados vezette. Én Benkő hdgy. (Zebi) kísérője voltam. Sopront elhagyva észrevettük, hogy egyedülálló Liberatorok igyekeznek északnyugat felé. Benkővel kiváltunk a kötelékből. A század dél felé fordulva folytatta útját. Mi Benkővel az egyenként repülő Liberatorokra támadtunk. Az elsőt Benkő támadta meg, én biztosítottam. Kísérővadászokat nem láttam a légtérben. Benkő Liberatora két vagy háromszori rácsapás után kigyulladt, erősen égett és kényszerleszállt. A következő Liberatorot én támadtam meg. Először igen óvatosan, messziről lőttem és a sorozatom nem talált, viszont erős ellentűzet kaptam a Liberatorból. Benkő rádión szólt, hogy menjek közelebb a támadásnál. A második támadásnál már közelebb mentem a Libihez és úgy lőttem. Ez a sorozat már talált, füstölni kezdett, de repült tovább. A következő rácsapásnál már vérszemet kapva még közelebb mentem és egy erős ágyúszortot engedtem a Liberator szárnytövébe. Erre az amerikai gép kigyulladt és erősen égni kezdett, bombáit eldobta. Körözve siklani kezdett, közben ejtőernyővel ugráltak ki belőle. Végül Benkő gépétől pár kilométerre égve kényszerleszállt.

Mivel kevés volt az üzemanyagunk és a lőszerünk, visszatértünk Veszprémbe. Itt tudtuk meg, hogy rajtunk kívül csak Michna György hdgy. tért vissza Veszprémbe, a század többi tagját amerikai vadászok meglepték és lelőtték.”¹⁹

A visszaemlékezés kicsit pontatlan: Benkő Lajos jegyzetfüzetnek is használt naptárában és Repülő Leírásában is 1 óra 35 perces repüléssel van bejegyezve a bevetés Veszprém-Körmend-Gyékényes-Tapolca útvonallal, ugyanis Benkő hadnagy leszállt Tapolcán, minden bizonnyal üzemanyaghiány miatt. Onnan még aznap visszarepült Veszprémbe. Naptárában Benkő hadnagy a légi győzelem mellé bejegyezte azt is, hogy az általa lelőtt Liberatorot 4 ponttal igazolta a 14. számú légvédelmi erők parancsnoksági parancs, 1944. augusztus 2-án. Ez a parancs eredetiben nem maradt fenn, viszont biztosra vehető, hogy Nagy József ugyanekkor, ugyan-

¹⁸ Benkő Lajos (1920-1975) életéről lásd bővebben Becze Csaba: Benkő Lajos – egy veszprémi vadászpilóta a második világháborúban. In: Veszprémi Szemle 2010/1-2. 13-31. o.

¹⁹ Nagy József levele 1983-ból (másolat a szerző birtokában).

ilyen körülmények között lelőtt Liberátorát ugyanezen parancsban ugyanígy 4 ponttal igazolták.²⁰

Ennek a 4 pontnak az értelme és jelentősége egyébként annyi volt, hogy a honi légvédelemben lelőtt ellenséges gépek közül a hatalmas négymotoros nehézbombázókért 4 pontot adtak, a kétmotoros gépekért 2 pontot, míg az egymotorosokért 1 pontot. A több pont kitüntetésekben, katonai előmenetelben jelentett előnyöket.

Ami az igazolással kapcsolatban fenn is maradt dokumentumokat illeti, az 1944. szeptember 23-án kiadott 63. légierők bizalmas parancsa 60 db 1944. április eleje és július vége között az amerikaiak ellen jelentett magyar légi győzelmet igazolt. Ennek 5/e. pontja igazolta Nagy József Ausztria felett 1944. május 24-én aratott légi győzelmét („Nagy József tiz. német terület felett 1 drb. Liberator lelövése”).²¹

A 63. légierőparancs pontos helyszín nélkül, „német terület felett” megjegyzéssel igazolta Benkő Lajosnak és kísérijének, Nagy Józsefnek egy-egy Liberator lelövését. Sajnos a légi győzelmek pontos helyszíne máshol sem maradt fenn: sem a töredékes korabeli iratanyagban, sem pedig Benkő Lajos vagy Nagy József dokumentumai, feljegyzései között. Nagy József – a fentiekhez képest további adatokat is tartalmazó – visszaemlékezéseiben kissé homályosan Gráctól északra tette a lelövés helyszínét, gyakorlatilag azonban az amerikai Liberátorokat Grác és Bécsújhely között érte a német kötelékek sorozatos támadása is. Így a pontos helyszín és a konkrét megtámadott gépek beazonosítása ez esetben gyakorlatilag lehetetlen. A térségben a legsúlyosabb veszteségeket elszenvedő amerikai alakulat egyébként a 450. bombázórepülő osztály volt, melynek nyolc Liberátora zuhant le Grác és Bécsújhely között, valamennyi Messerschmitt Bf 109-esek támadása nyomán.²²

Ez volt Nagy József szakaszvezető egyetlen hivatalosan igazolt légi győzelme a második világháborúban. Fontos itt ezzel kapcsolatban magyarázatként megjegyezni, hogy mivel Nagy József a háborúban végig kísérőként repült – így feladata elsődlegesen géppár-parancsnok fedezése volt – légi győzelmeket aratni is kevés lehetősége volt. A május 24-ei légi harcban is, ha nem egy olyan szerény és önzetlen pilótával repül kísérőként, mint Benkő Lajos hadnagy – aki előreküldte, hogy lője le a második Liberátort - akkor lövéshez sem jutott volna. (A géppár-parancsnok löszere nem fogyott ki az első Liberator lelövésénél és nyugodtan fenntarthatta volna magának a jogot, hogy a másodikikat is ő lője le).

1944. június folyamán a 101. vadászrepülő osztály több nagyon súlyos légi harcot is vívott az amerikaiakkal. Nagy József számára az 1944. június 26-ai bevetés volt a hónap során a legemlékezetesebb, mikor lelőtték a gépét az amerikai vadászok.

„Juju” így emlékezett az esetre:

²⁰ Benkő Lajos Repülő Leírása, illetve naptára 1944-ből (másolatok a szerző birtokában).

²¹ HM HIM HL 101. v. rep. e. iratanyaga 110. doboz 63. légierőparancs (1944. szeptember 23).

²² National Archives and Records Administration (Washington D.C., USA): Missing Air Crew Report # 5190, 5433, 5440, 5457, 5467, 5640, 5644, 5647.

„Június 26-án Heppes alez.²³ vezetésével Győrtől délre egy bombázókötéléket támadott meg az osztály. A mi századunkat Irányi fhdgy. vezette. Lightningek kísérték a kötéléket, mi ezekkel keveredtünk légi harcba. Kb. 30 db Lightning támadásunkra gyűrűbe állva védekezett. Mi magassági fölényből rácsapásokkal igyekeztünk kilőni egy-egy gépet. Rácsapások és felhúzások sorozata követte egymást és egy-egy Lightning ki-kiperdült a sorból. Közben észrevétlenül a nyakunkba zúdult egy másik Lightning alakulat. Felhúzás közben hatalmas durranást hallottam, kabinom megtelt füsttel. A Messerschmitt kiperdült a felhúzott fordulóból, motorom leállt. Lelőttek – villant át az agyamon és azt hittem, hogy már a túlvilágon vagyok. Nem láttam semmit, csak éreztem, hogy zuhanni kezdek. Első gondolatom az volt, hogy kiugrom, de a nagy igyekezetben hirtelen nem találtam a kabintető vészkioldót és azt sem tudtam, milyen helyzetben vagyok, így letettem erről a szándékomról. A közben kinyitott oldal szellőzőablakon a füst kihúzódott és láttam a földet meredeken felém rohanni. Meghúztam a magassági kormányt és a gép engedelmeskedett. Erre kissé megnyugodtam. A motor kissé égett, de nem volt veszélyes. Úgy látszik, hogy csak a rajta lévő olaj éghetett. Siklásba vittem a gépet és a magasság elfogytával a még mindig égő géppel Pápa mellett, Vanyola községnél kényszerleszálltam. A helyszínre érkező csendőrökkel és a közelben lévő tűzérkekkel eloltottuk a gépet. Micskey hdgy. jött értem és vitt haza a Fieseler Stochhal. (Az osztálytörzsben szolgáló Micskey Miklós hadnagy egy Fi 156-os futárgéppel – szerző).

„Othon tudtam meg, hogy nemcsak engem lőttek le, hanem Molnár Miklós hadnagyot (Giliszta) is, aki kényszerleszállás közben meghalt. Lelőttek még Raposa Zoltán őrmestert is, aki ejtőernyővel kiugrott.”²⁴

Nagy József kényszerleszállásának pontos helyét megerősíti a csendőrség központi nyomozóparancsnokságának június 30-ai ideiglenes eseményösszesítése is, mely utólag jelent számos eseményt a június 26-ai berepüléssel és légi harccal kapcsolatban. Ezen jelentés 7. pontja Vanyola helyszínről a következőket jelenti:

„26-án az ellenséges berepülés alkalmával légiharc következtében egy magyar vadászgép a község határában kényszerleszállást hajtott végre. A gép összetört. Pilótája nem sérült meg.”²⁵

Nagy József gépét e napon valószínűleg az amerikai 82. vadászpilóta osztály egyik P-38-asa lőtte le, vagy Richard M. Gangel százados (96. század) vagy Paul R. Mass hadnagy (95. század).²⁶

²³ Heppes Aladár (1904-1988) ekkor még őrnagy volt, 1945. február 1-én léptették elő soron kívül alezredessé, kiemelkedő harctéri teljesítményei miatt. Életéről lásd bővebben Becze Csaba Elfelejtett hősök. Püedlo, Budapest, 2006. 101-104. o.

²⁴ Nagy József levele 1983-ból (másolat a szerző birtokában).

²⁵ HM HIM HL VII/Personalia 193. sz.

²⁶ Amerikai Lightning pilóták közül ez a két fő jelentett Bf 109 lelövést a térségben (Mustang pilóták ezen felül még számos továbbit). Mindkét légi győzelmet ugyanabban a légi harcban, ugyanabban a térségben jelentették, „Pozsonytól 10 mérföldre délre”. Lásd erről bővebben az Air Force Historical Research Agency birtokában lévő századnaplót és egyéb vonatkozó forrásokat (Maxwell AFB Montgomery, USA).

Miután gépe összetört, „Juju” másnap Kenyeri repteréről hozott egy tartalék Messerschmittet Veszprémbe, ahol számos honi gyártású Bf 109, illetve Me 210 volt tartalékban rejtve a magyar harci alakulatok számára.

Ezt az új Messerschmittet „Juju” nem egészen egy hétig repülte, ugyanis a gép már július 2-án megsemmisült. Az e napi bevetésre a pilóta így emlékezett:

„18 géppel indult az osztály bevetésre, Heppes alez. vezetésével. Komárom légtérében kellett várunk egy nagyobb létszámú német vadászalakulat beérkezését. Meg is érkeztek. Egyesek szerint 70, szerintem jóval több (100) Messerschmitt. Ennyi saját vadászgépet még sosem láttam. Becsatlakoztunk a német kötelék mögé és megindultunk Budapest felé. Budapest közelébe érve láttuk, hogy észak felől egy nagyobb, dél felől egy kisebb amerikai bombázókötelék támadja Budapestet. Közvetlen Budapest előtt erős saját légvédelmi tüzet kaptunk. A mi alakulatunk délre fordult és szétszóródott a légvédelmi tűzben. A németek tovább repültek és megtámadták az észak felől támadó bombázó köteléket. Hatalmas légi csata alakult ki Budapest felett. Én szintén délre fordultam és amikor kikerültem a légvédelmi tűzből, egy három gépből álló Liberator rajt vettem észre. A raj előttem bal süllyedő fordulóban volt. Gondolkodás nélkül utánuk eredtem és a raj bal oldali gépét megtámadtam. Mivel most már több harci tapasztalatom volt, mert március óta jó pár bevetésben vettem részt, közlő géppuskával lőttem, és amikor a nyomjelzős sorozatot elnyelte a Liberator, akkor küldtem utána egy rövid gépágyúsorozatot. Az első sorozat után füstölni kezdett, majd kigyulladt. Mivel vadászokat nem láttam, megismételtem a támadást. Arra számítva, hogy az erősen égő gépből már úgysem lőnek rám, egész közel mentem és gépágyúval lőttem. Felhúzás közben erős ütést éreztem a gépemen és az én gépem is füstölni kezdett, majd kigyulladt. Annyit még láttam, hogy a Liberator erősen égve bal szárnyára dől és lezuhan. Ez Budaörs és Törökbálint között történt. Én aztán égő géppel elvergődtem Magyaralmásig (Székesfehérvár mellett van). Ott már nagyon égett a gépem és nagy sebességgel rá kellett nyomnom a földre. Az erős ütéstől kicsit elkábultam. Ki akartam nyitni a kabintetőt, de az erőszakos hasra szállástól a törzs eldeformálódott, a kabintető nem nyílt. Meghúztam a vészkioldót, egyet pattant, de nem repült el. Mivel a gép már nagyon égett, mindenáron igyekeztem kiszabadulni belőle. Minden erőm összeszedve, vállam és nyakam nekihúszva sikerült keretéstől lelőknöm a megszorult kabintetőt. Kiugrottam a gépből, alig futottam 100-150 métert, hasra vágódtam és pár másodperc múlva a gép felrobbant.”²⁷

A Magyaralmás melletti kényszerleszállás pontos helyszínét megerősíti csendőrség korábban említett központi nyomozóparancsnokságának aktuális eseményösszefoglalója, melynek 46. pontja szerint „Egy magyar vadászgép Magyaralmás mellett lezuhant és elégett. Pilótája sértetlen maradt.”

Nagy Józsefnek ezt a jelentett légi győzelmét azonban nem igazolták. Az 1945. február 6-án kiadott 27. sz. ezredparancs 28 korábbi - 1944. április 3. és augusztus 21. közötti - amerikaiak ellen jelentett, eddig nem igazolt légi győzelmet törölt a 103. légvédelmi tüzérosztály igazolóbizottságának véleménye alapján. Azt hiszem, nem kell különösebben magyarázni, hogy mivel a „rivális” légvédelmi tüzérekre

²⁷ Nagy József levele 1983-ból (másolat a szerző birtokában).

bízták a vadászrepülők által jelentett légi győzelmi igénylésekről a döntést, ők igyekeztek ezt a saját javukra kihasználni. Az ezredparancs szó szerinti indoklása egyébként az alábbi volt: „A 101/I. v. rep. osztálytól 1944. évi augusztus hó 22. előtt bejelentett, azonban a 103. lgy. tü. osztály igazoló bizottsága által nem igazolt alább felsorolt légi győzelmeket törölöm, minthogy azok nem igazolhatóknak bizonyultak. A felsorolt légi győzelmek továbbiakban sem az ezred, osztály, sem pedig egyéni statisztika tárgyát nem képezhetik.”²⁸

Ezek között volt huszonharmadikként Nagy József 1944. július 2-án jelentett Liberátorja is.²⁹

A 103. légvédelmi tüzérosztály parancsnoksága egyébként Székesfehérvárott állomásozott, az ütegei az Északkelet-Dunántúlon voltak elhelyezve, ezek közül, mint helyi vonatkozást érdemes megemlíteni, hogy a 103/4. ágyús üteg Bánhidán volt 1944-ben, az erőmű védelmére rendelve.³⁰

1944. augusztus 7-én lehetséges, hogy Nagy József is részt vett azon a bevetésen, melyen a főleg a 101/3. század gépeiből álló kötelék súlyos veszteségeket szenvedett el az amerikai vadászoktól, a kötelékparancsnok, Molnár László hadnagy is a Mustangok áldozatául esett. Nagy József talán azért lehetett ott, mert géppárparancsnoka, Benkő Lajos hadnagy bizonyosan részt vett a bevetésen és őt is lelőtték a Mustangok, Várvolgy mellett ugrott ki ejtőernyővel a gépéből és sérülés nélkül ért földet.³¹

Két nappal ezt követően Benkő Lajost ismét lelőtték, ez alkalommal a saját légvédelem, miközben egy várpalotai kitérőrepülésre szállt fel (az 1944. július 8-ai, veszprémi repülőteret ért amerikai bombatámadást követően kaptak néhány ilyen jellegű feladatot, hogy egy esetleges ismétlődő légitámadás során ne a földön ériék az amerikai bombák a gépeiket). Benkő Lajos súlyosan megsebesült, hónapokra kórházba került, Nagy József pedig ezt követően egyik volt évfolyamtársa, Buday Lajos³² szakaszvezető kísérőjeként repült tovább.³³

Következő fontos bevetését Nagy József 1944. augusztus 22-én repülte. A nap folyamán a magyar vadászok a Dunántúl nyugati része felett több Liberátort is lelőttek. Nagy József visszaemlékezése szerint mind Buday Lajos, mind pedig ő le-

²⁸ HM HIM HL 101. v. rep. e. iratanyaga 110. doboz 27. sz. ezredparancs, 1945. február 6.

²⁹ Az ezredparancs eredetileg 30 törölt légi győzelmet sorolt fel (illetve egészen precízen: 30 esetet, mivel ezek között volt kettős légi győzelem is, melyet ráadásul 4 pilóta igényelt), azonban kettő ezek közül utólag mégis igazolva lett és így kihúzták őket a 27. ezredparancsból (a már említett kettős légi győzelmet is).

³⁰ Tatabánya M. J. V. Levéltára XI/3. Bánhidai erőmű iratanyaga 3. doboz. Tényleges szolgálatra bevonultak névjegyzéke (1944) alapján.

³¹ Benkő Lajos Repülő Leírása és jegyzetei (másolatok a szerző birtokában), valamint Karátsonyi Mihály levelei a szerzőnek. A bevetésről lásd bővebben Elfelejtett hősök 53-55. o.

³² Buday Lajos (1922-1945) életrajzáról lásd bővebben Elfelejtett hősök 97-98. o.

³³ HM HIM HL 101. v. rep. e. iratanyaga 110. doboz 66. sz. ezredparancs, 1944. december 22., Benkő Lajos notesze 1944-ből, illetve Repülő Leírása alapján.

lőttek egy-egy B-24-est Lentitől délkeletre.³⁴ Sajnos az erről a napról felterjesztett légi győzelmi jegyzőkönyvek és igazolások úgy tűnik, teljesen elvesztek, csak egy kitüntetési felterjesztésben, illetve egyéni dokumentumokban vannak az e napon aratott légi győzelmekről hivatalosnak tekinthető adatok. Az bizonyos, hogy az e napon a magyar vadászok által igényelt több Liberator lelövés közül az egyiket, a Buday Lajos által jelentettet hozta ki a 101. vadászrepülő osztály az alakulat fennállása óta a 100. amerikaiak ellen jelentett légi győzelemként. Egy későbbi, 1945. februári jelentés mindenesetre azt sugallja, hogy Nagy József esetében ezt a lelövést ismét nem igazolták, akkor ez függőben sem volt.

Nagy József az 1944. november 5-én repült bevetésen is részt vett: ez volt az ekkor már osztály erőről ezrederőre felfejlesztett honi védővadászok utolsó kötelékbevetése az amerikaiak ellen. Ezen a bevetésen mind Buday Lajos, mind pedig Nagy József jelentette egy-egy Liberator lelövését. Egy a korabeli sajtóban november 7-én megjelent MTI jelentés egyébként közös légi győzelmet említ kettejük által, azonban Nagy József visszaemlékezése szerint külön gépre tüzeltek és az igénylés is külön gépekre történt, az MTI jelentés valószínűleg hibás (szerepel benne pilóta név is hibásan). Mindenesetre Buday Lajos e napi légi győzelmét később igazolták, Nagy Józsefét azonban nem. Az 1945. február 11-én kiadott 31. sz. ezredparancs 8 korábbi jelentett légi győzelmet törölt, mivel ezek – legalábbis a parancs szerint³⁵ – tanú nélküliek voltak. Szó szerint a következők szerepelnek az ezredparancsban: *„Az eddig bejelentett légi győzelmek közül – tekintettel arra, hogy azok tanúk nélkül történtek s így a fennálló rendeletek értelmében igazolásra nem jöhetnek tekintetbe – a felfektetett kimutatásokból a következőket törölöm”*. Ezek közül a negyedik volt Nagy József szakaszvezető 1944. november 5-én jelentett Liberatorja.

Ezt követően az ezred nagy kötelékben már nem került bevetésre az amerikaiak ellen, bevetéseik a szovjet légierő, illetve szovjet földi csapatok ellen irányultak.

Hosszú idő után, az 1945. február 13-án kiadott 33. sz. ezredparancs Nagy József részére a Magyar Kis Ezüst Vitézségi Érmét adományozta. Itt egyértelműen „Juju” kitüntetéséről van szó, nem a később szóba kerülő másik Nagy Józsefről, mivel a csoportos adományozás a 101/I. vadászrepülő osztály 1944. tavaszi, illetve kora nyári teljesítményeiért történt (sajnos az ilyen nagy átfutással, rendkívül késve történő adományozások voltak az általánosak, az első tíz kitüntetettből így hat fő csak posztumusz kapta meg kitüntetését, legtöbbjük 7-8 hónappal a hősi halála után).

Február hónappal kapcsolatban fennmaradt több összesítés is a 101/I. vadászrepülő osztály törzsének és mindhárom századának működéséről, a pilóták teljesítmé-

³⁴ A 101. vadászrepülő ezred iratanyagában van egy háború végi külön összesítés a négymotoros légi győzelmekről is. Sajnos erről a listáról több pilóta is lemaradt, így Nagy József sem szerepel rajta, így ez sem visz közelebb az 1944. augusztus 22-ei légi győzelmének ügyéhez.

³⁵ Az itt törölt nyolc légi győzelemből valóban volt olyan, amelynek nem volt szemtanúja, de volt köztük légi, illetve földi szemtanúk által tanúsított is és ezeket részben később is hozzászámolták az adott pilóták eredményeihez.

nyéről egyéni bontásban is.³⁶ Egy 1945. február 19-én készített, az addigi bevetésekről írt jelentés összesítése szerint Nagy József szakaszvezető addig az időpontig 47 harci bevetést repült, ebből 29-et az amerikaiak és 18-at a szovjetek ellen és február 19-e előtt az utolsó bevetését 1945. február 12-én repülte. Egy másik, hó végén keletkezett jelentésben Nagy Józseffel kapcsolatban az szerepel, hogy 1945. február hó folyamán négy harci bevetést repült, egy korábban igazolt légi győzelme van, míg elbírálás alatti légi győzelmi felterjesztése nincs. Február hó folyamán kapott egy Magyar Kis Ezüst Vitézségi Érmét (lásd fentebb). Ennél több adatot nem közöl a jelentés, viszont ez február végi összesítés és mivel 1945. február 20-ától a háború végéig fennmaradt a 101. vadászrepülő ezred bevetési könyve és harcjelentései napi részletességgel - melyekben nem szerepel a későbbiekben általa jelentett légi győzelem – ez a februári jelentés pedig lefedi a kérdéses, homályos 1944/45 téli időszakot a légi győzelmeivel kapcsolatban. (Bár néha előfordultak a pilóták által hivatalosan nem jelentett, igényelt és felterjesztett légi győzelmek is, melyeknek nem volt tanúja).

Nagy József utolsó kiemelendő bevetése sajnos nagyon szomorú véget ért. 1945. március 17-én 15:43-kor szállt fel egy négyes raj Veszprémből Cserny Miklós hadnagy vezetésével, ebben a rajban a második géppárban repült Buday Lajos és kísérője, Nagy József. A bevetés során a szovjet vadászgépek lelőtték mind a rajparancsnokot, Cserny hadnagyot (aki fél lábát elvesztette), mind pedig Buday Lajost, aki nem élte túl lelövését. Mielőtt Buday Lajost lelőtték, az ő kísérőjét, Nagy Józsefet is eltalálták a szovjet vadászok. Nagy József „piros 2” jelzésű Messerschmitt Bf G-10/U-4-esével 16:15-kor szállt le Veszprémben. Az ezred bevetési könyve szerint „Juju” gépe 5%-os, azaz jelentéktelen sérüléseket szenvedett, az ő visszaemlékezése szerint viszont elég súlyosan eltalálták a Messerschmittjét.³⁷

Ezután néhány nappal a 101. vadászrepülő ezred kiürítette Veszprémet és fokozatosan Ausztriába vonult vissza. Az 1945. április 9-én kiadott 54. sz. ezredparanccsal az ezred átszervezése, a hajózó létszám csökkentése folytán Nagy József szakaszvezetőt is Pockingba, a légierő gyűjtőtáborába helyezték át, így az ezred utolsó harcaiban április közepén, illetve a hónap második felében már nem vett részt. „Juju” Pockingban esett amerikai hadifogságba 1945. május elején, számára így ért véget a háború.

Nagy József második világháborús motoros katonai repülő pályafutását 1344 felszállás során 479 óra 10 perc repült idővel fejezte be.

Éves bontásban Nagy József motoros repülőkarrierje a háborúban a következőképpen foglalható össze:

³⁶ HM HIM HL 101. v. rep. e. iratanyaga 112. doboz, sz. n. Kimutatás a 101/I. osztály, illetve a 101/1. vadászrepülő század eddigi összes, illetve külön a februári bevetéseiről.

³⁷ HM HIM HL 101. v. rep. e. iratanyaga 111. doboz az ezred naplója, 1945. március 17-ei bejegyzés, Faludi Károly és Nagy József levelei és kéziratos visszaemlékezései, illetve Cserny Miklós (1921-2007) szíves közlései a szerzőnek. A bevetés eseményei elég zavarosak, a raj három túlélője elég eltérően emlékezett vissza az eseményekre, azonban terjedelmi korlátok miatt itt nem térnek ki a nap eseményeire részleteiben.

Év	Felszállások száma	Repült idő
1941	252	21 ²⁵
1942	367	92 ⁴⁵
1943	197	62 ⁰⁰
1944	426	244 ²⁰
1945	102	58 ⁴⁰
Összesen	1344	479¹⁰

Légi győzelmei:

1944. május 24. B-24 német területen (Ausztria felett, Bécsújhely és Graz között, igazolva az 1944/63. légierőparancsban)

1944. július 2. B-24 (nem igazolt, törölve az 1945/27. sz. ezredparancsban)

1944. augusztus 22. B-24 Lenti DK (nem maradt fenn adat ennek a légi győzelemnek sem az igazolásáról, sem a törléséről)

1944. november 5. B-24 (nem igazolt, törölve az 1945/33. sz. ezredparancsban)

Hogy Nagy József milyen jó kezű és szerencsés pilóta volt, azt jól lehet jellemezni a következő adatsorral. Az 1941-es alapkiképzésű legénységi pilóták közül Nagy Józseffel együtt 11 fő került a 2/1., majd 101/1. vadászrepülő századhoz. Közülük hét fő meghalt (ötven harcban haltak hősi halált, két fő balesetben zuhant le). További két fő légi harcban súlyosan megsebesült, közülük az egyik gyakorlatilag nem is tért vissza az aktív szolgálatba a háború végéig. Egy fő egyéb ok miatt letiltásra került, tehát évfolyamtársai közül a háború végén a sebesüléséből visszatért Faludi Károly mellett egyedül maradt meg a századnál és az egyedüli volt, aki végigrepülte az 1944/45-ös évek nagy légi harcait, és mindezt épen úszta meg. (Az 1945. februárban letiltott, kiváló képességű Szikora Pál László³⁸ is sebesülés nélkül abszolválta harctéri szolgálatát, de ő csak 1944. júniustól 1945. februárig volt a századnál, míg Nagy József az első harci bevetésektől, 1944 januárjától 1945 áprilisáig).

A másik Nagy József szakaszvezető

A Nagy József rendkívül gyakori személynév volt akkoriban is és ez ma sincs másként. Már a tatabányai leveinte repülőszakaszban is ketten voltak Nagy Józsefek. Közülük a másik Nagy József („Tacsek”) a szigorú egészségügyi vizsgálaton csak részben megfelelően nem pilóta, hanem hajózó távírársz lett. Érdeemes egyébként megjegyezni: itt Tatabányán a két Nagy Józsefet nem hivatalosan számozással különböztették meg, „Juju” lett a II. Azonban ez nem hivatalos megkülönböztetés volt és ő – néhány publikációban tévesen megjelent adattal ellentétben – a 101. vadászrepülő osztálynál nem volt „Nagy József II”, sem semmilyen más számot nem kapott. A

³⁸ Szikora Pál László (1922-1988) életrajzáról lásd Elfelejtett hősök 134-135. o.

magyar honvédségnél csak a hivatásos tiszteket különböztették meg a tiszti sematizmusokban és személyügyi közlönyökben névazonosság miatt sorszámmal, a legénység illetően megkülönböztetésére nem került sor. (Így például a szintén elég hétköznapi névvel rendelkező Tóth Lajos hadnagy, a 101/2. vadászszázad háború végi parancsnoka Tóth Lajos VI. volt a sematizmusban és a személyügyi közlönyökben).

Az 1941-es alapkiképzésű legénységi évfolyamban csak egy Nagy József volt, a tatabányai. Az 1942-es alapkiképzésű évfolyamban is volt azonban kettő, egy budapesti és egy esztergomi születésű fiatal pilóta. A budapesti születésű Nagy Józsefet 1944 őszén szintén a 101. vadászrepülő ezredhez helyezték és ez később számos adminisztrációs probléma forrása lett.

A másik, a 101. vadászrepülő ezredhez 1944 őszén áthelyezett Nagy József Budapest Józsefvárosban született 1924. február 23-án, azonossági száma 3008-24-1062 volt.³⁹ A tatabányai Nagy Józsefnél két évvel fiatalabb pilóta repülő alapkiképzését 1942-ben kapta, így „Juju”-hoz képest egy év késéssel járta végig ugyanazokat a lépcsőfokokat kiképzése során. A székesfehérvári Messerschmitt átképzést követően a budapesti születésű Nagy József 1944. október végén került beosztásra a 101. vadászrepülő ezred II. osztályába, annak 101/5. századába.⁴⁰ (A név gyakoriságaként egy újabb adalékként megjegyezném, hogy a 101/II. vadászrepülő osztály földi állományában is volt egy Nagy József nevű szerelő.)

A 101/5. században repülő Nagy József szakaszvezető 24 harci bevetést repült 1944 decembere és 1945. április 14-e között, melyek során két repülőgép lelövését jelentette:

1945. január 3-án Bicske légtérében egy Jak-9-est (ezt tanú hiányában nem igazolták),

majd 1945. január 22-én Székesfehérvár-Sóstó felett egy La-5-öst (ezt az 1945/62. sz. ezredparancs igazolta).

Földi célok ellen 4 alacsony támadást repült, ezek során igazoltan kilőtt 3 db vasúti teherkocsit, 2 db tehergépkocsit és 4 db szekeret.⁴¹

1945. április 14-én a 101/5. században szolgáló Nagy József szakaszvezető a „fekete 16” jelű (WNR. 760397) Messerschmitt Bf 109-essel Ausztria felett, Krems-től keletre 15 kilométerre, 500 méteres magasságban szovjet Jakovlev vadászokkal vívott légi harcban súlyos találatot kapott, majd kigyulladt géppel lángholva a föld felé

³⁹ A budapesti születésű Nagy Józsefről katonai nyilvántartásokban csak a születési év maradt meg, pontosabb adat nem, azonban megmaradt az azonossági száma is. Ennek alapján az anyakönyvi kerület visszakereshető, így megkerestem Budapest-Józsefváros anyakönyvi hivatalát (azért nem a BFL-ben néztem meg az anyakönyvi másodpéldányt, mert az utólagos bejegyzéseknél meglévő esetleges adminisztrációs hibákat, kihagyásokat szerettem volna elkerülni). Az eredeti állami születési anyakönyvből származik a pontos születési dátuma. Ez az anyakönyv vele kapcsolatban semmilyen utólagos bejegyzést sem tartalmaz. Ezúton is szeretném megköszönni Kredits Ferencné anyakönyvvezető szíves segítségét.

⁴⁰ HM HIM 101. vadászrepülő ezred iratanyaga 110. doboz 23. sz. ezredparancs, 1944. október 26.

⁴¹ HM HIM 101. vadászrepülő ezred iratanyaga 110. doboz. Nagy József posztumusz kitüntetési felterjesztése 1945. április 24.

zuhant. A jelentés szerint valószínűleg becsapódott és meghalt, eltűnt. Státuszát azonban szinte azonnal eltűnt helyett „meghalt”-ra módosították.⁴²

1945. április 25-én Nagy Józsefet posztumusz a Magyar Nagy Ezüst Vitézségi Éremmel tüntették ki.⁴³

Ahogy személyi okmánygyűjtője sincs egyik Nagy Józsefnek sem a HM HIM Központi Irattárában, úgy a 101/5. század pilótájának esetleges szovjet hadifogságból történő visszajöveteléről sincs semmilyen adat. Így a budapesti Nagy József véleményem szerint hősi halottnak tekintendő.

Érdemes még a budapesti születésű Nagy Józseffel kapcsolatban megemlíteni, hogy voltak, akik egy újságcikk nyomán azt gondolták róla, hogy túlélte a háborút és később emigrált.⁴⁴

Az emigrációs történet kiindulópontja az Ausztráliában, Adeliade-ben megjelenő Sunday Mail 1973. május 27-ei számában megjelent cikk egy Nagy József nevű magyar emigránsról akit az írás mint „háborús ászt”, kitüntetett vadászpilótát és a háború után bajnok motorcsónak versenyzőt mutat be. Ez a személy Nynganban hunyt el 1973. május 22-én, ő azonban 1914. május 22-én született, tehát 10 évvel idősebb volt a pilótánál, így nem lehet ugyanaz a Nagy József.⁴⁵

A háború végi ezredparancsokban a két Nagy József szakaszvezető vadászpilóta rendkívül nehezen megkülönböztethető. A parancsok sosem említenek személyes, születési adatokat és csak nagyon ritkán adják meg az alakulatot.⁴⁶

Ennek később is lettek következményei, mert Heppes Aladár, a 101. vadászpilóta ezred volt parancsnoka is elfeledkezett a második Nagy Józsefről és mindkét pilóta légi győzelmeit kizárólag „Juju” személyéhez kötötte egy a háború után 1978-ban megírt, majd 1979-ben korrigált légi győzelmi tanulmányában, melyet a magyar vadászokról írt. Ugyanez volt a helyzet magával „Juju”-val is, aki szintén nem tudott róla, hogy volt egy másik Nagy József is az ezrednél. Ő maga ezt írta erről a kérdésről nem sokkal halála előtt:

⁴² HM HIM 101. vadászpilóta ezred iratanyaga, 110. doboz, 59. és 60. sz. ezredparancsok, 1945. április 15-16.

⁴³ HM HIM 101. vadászpilóta ezred iratanyaga, 110. doboz, 69. sz. ezredparancs, 1945. április 28.

⁴⁴ Ez az emigrációs, ausztráliai történet több helyen is felbukkan, lásd erről pl. Csóka István: Ők is Pumások voltak. In: M. Sz. Évk. 1996. 326. o.

⁴⁵ Ezúton is szeretném megköszönni Bogan Shire (NSW, Ausztrália, ügyintéző Donna Pumpa) önkormányzatának szíves segítségét az ott elhunyt Nagy József születési adatainak pontos meghatározásához.

⁴⁶ Egy ízben magam is összekevertem a két Nagy Józsefet: míg első nem igazolt légi győzelmét helyesen a budapestinek, másodikat tévesen „Juju”-nak tulajdonítottam a zavaros parancsok és hibás visszaemlékezések alapján. (Lásd erről Elfelejtett hősök 183 o.) Azonban bár az igazoló légierőparancs semmilyen adatot nem tartalmaz, ami alapján a két Nagy Józsefet meg lehetne különböztetni, a 101/II. osztály két dokumentuma, illetve a pilóta posztumusz kitüntetési felterjesztése egyértelműen jelzi az 1945. január 22-ei La-5-ösnél, hogy ezt a légi győzelmet a 101/5. század pilótája jelentette, nem pedig „Juju”.

„Az említett hős druzsámról nem tudok semmit. Tudomásom szerint az egész 101. vadászrezdben egyedül voltam Nagy József. Más vadászalakulat pedig nem működött itthon.”⁴⁷

Az, hogy ő nem tudott a másik Nagy Józsefről egyébként nem csoda, mivel a 101/II. vadászpilóta osztály nem Veszprémben állomásozott, hanem Kenyeriben, tehát nem voltak együtt. Mindenesetre a nyolcvanas évek elején hozzá eljutott információk az ezred iratanyagából a másik Nagy József két légi győzelmét is tartalmazták, megjelölés nélkül és ő így azt hitte, hogy ezeket a légi győzelmeket is ő aratta.⁴⁸

„Juju” sorsa a háború után

Nagy József a pockingi hadifogságból a szervezett hazaszállítás megindulása-kor, még 1945 őszén hazatért és 1946 januárjától sikerült is munkába állnia. A háborút követő időszakban a magyar sportrepülés is hamar éledezni kezdett. Tatabányán 1946 tavaszán megalakult a MADISZ (Magyar Demokratikus Ifjúsági Szövetség) „Jó szerencsét” Sportrepülő Egyesület⁴⁹, melybe 1946. április 15-én Nagy József is belépett. A repülést 1947-ben kezdték meg és Nagy József előbb oktató (rész-, majd főállásban), majd repülésvezető, helyettes parancsnok lett, végül 1952 májusában a kecskédi repülőtér parancsnokának is kinevezték. Oktatói munkájáért 1949-ben megkapta a „Népi Repülésért” Érdemérem bronz fokozatát is.

Nagy József háború utáni sportrepülő karrierje azonban nem volt hosszú életű, mivel, mint a régi rendszer embere és volt vadászpilóta az ötvenes évek elején nem számított megbízhatónak. Az MRSz 1952. szeptember 12-én megtartott fegyelmi bizottsági ülésének határozata alapján Nagy Józsefet a sportrepülésből eltávolították, korábbi munkahelyére, esztergályosként visszahelyeztették. A hivatalos indoklás szerint eltávolításának (nyilvánvalóan mondvacsinált)⁵⁰ okai a következők voltak:

⁴⁷ Nagy József levele 1983-ból (másolat a szerző birtokában).

⁴⁸ Azon nem szabad csodálkozni, hogy négy évtized távlatából (fennmaradt dokumentumok híján) Nagy József maga sem emlékezett pontosan egykori légi győzelmeire. Ez tabu téma volt évtizedeken át, ő maga sem beszélt róla nagyon sokáig és sok minden teljesen feledésbe ment. Lehetséges egyébként, hogy volt egyénileg nyilvántartott, de az ezrednél hivatalosan fel nem terjesztett légi győzelme a szovjetek ellen (személy szerint több ilyen esetről is tudok egyes pilótáknál), azonban ezek biztosan nem kerültek elbírálásra és így igazolásra sem.

⁴⁹ Az elkövetkezendő néhány év átszervezései során a MADISZ Sportrepülő egyesületeinek helyét 1948 februárjában az OMRE (Országos Magyar Repülő Egyesület) vette át, végül az átszervezett OMRE 1951 januárjától MRSz (Magyar Repülő Szövetség) néven folytatta működését.

⁵⁰ Mindenki tudta, hogy Nagy József vadászpilóta volt a háborúban, ezt nyilvánvalóan ha akarta volna, sem tudta volna elhallgatni. Kizártnak tartom azt is, hogy a növendékeiről durván nyilatkozott volna. Nagy József melegszívű és nagyon szerény ember volt, rendkívül népszerű oktató és reptérparancsnok, volt növendékei máig nagy tisztelettel és szeretettel emlékeznek rá. Valószínűleg azt sem hangoztatta, hogy nem szeretne az MRSz-nél

„Szövetségünk előtt több olyan terhelő adatot elhallgatott, melyett okvetlen ismertetni kellett volna önéletrajzába valamint azért, mert a hozzá beosztott függetlenített elvtársaktól sem tudta megkövetelni a kellő fegyelmet, növendékeinkkel nem megfelelően foglalkozott, ill. azok személyével kapcsolatosan durva kijelentéseket tett.

*Nem utolsó sorban azért, mert rendszeresen azt hajtogatta hogy nem kíván Szövetségünkönél maradni.*⁵¹

Nagy József utolsó felszállását 1952. július 23-án repülte Kecskéden a HA-4113 lajstromjelű R-22S „Június 18” típusú vitorlázógéppel. 1947-1952 között – az általam készített összesítés szerint – összesen 889 felszállása és 62 óra, 58 perc, 17 másodperc repült ideje volt vitorlázógépeken. (Az 1940-es repülésekkel együtt 922 felszállás, 63 óra, 3 perc és 54 másodperc). A háború utáni sportrepülésben valamennyit motoros géppel is repült, erről azonban – a vonatkozó iratok elveszte miatt – nem lehet statisztikát készíteni.⁵²

Ezek után Nagy József visszaállt az esztergapad mellé: először Tatabányán az újtelepi gépüzemben dolgozott (a már említett Hellebrand László, volt pilótatársa is itt volt ekkor marós), majd 1955-ben az oroszlányi bányauzem XVI. aknájához került esztergályosnak, innen ment nyugdíjba 1981-ben. Munkája során nyolcszor érdemelte ki a Kiváló Dolgozó címet.⁵³

Nagy József 1983. március 25-én hunyt el Tatabányán, agyvérzés következtében. A tatabányai újtelepi temetőben helyezték végső nyugalomra.

2007. május 31-én Tatabányán, a Hunyadi tér 2. számú ház falán – ahol korábban hosszabb ideig lakott - emléktáblát avattak Nagy József tiszteletére. A kezdeményezés mindenképpen dicsérendő, azonban a kivitelezés sajnos hagyott némi kívánivalót maga után, mivel pontatlan adatok kerültek az emléktáblára. Az oda felkerültekkel ellentétben Nagy József nem volt sem őrmester (utolsó rendfokozata továbbsszolgáló szakaszvezető volt), sem pedig ász pilóta (mint az korábban részletezésre került, egy légi győzelmét igazolták hivatalosan, míg egynél a státusz nem ismert, további kettőt pedig töröltek, viszont az ász titulushoz öt igazolt légi győzelem kellett volna). Az emléktábla avatása előtt, a 24 Óra 2007. május 22-ei számában is megjelent róla egy cikk, mely szintén számos valótlan adatot tartalmaz (a korábban említett hibákon túl Nagy József nem volt vitéz, valamint az újságcikkben soha meg nem kapott kitüntetések kerültek nála felsorolásra, teljesen fiktív adomá-

maradni, tudomásom szerint a Néphadsereghez nem akart belépni oktatónak és a tartalékos tiszti tanfolyamra mondott nemet, de ezzel is nyilván csak „megbízhatatlanságát” erősítette egyesek szemében.

⁵¹ MRSz Káder Osztály értesítése Nagy Józsefnek, 1952. szeptember 22. A gépelési hibák az eredeti dokumentumban is így szerepelnek.

⁵² Nagy József (sport) Repülési Naplói alapján.

⁵³ Nagy József nekrológja. In: Repülés 1983. augusztus, 8. o., továbbá fiának szíves adatközlései. Ezúton is szeretném megköszönni ifj. Nagy József szíves segítségét, melyet az anyag összeállításához nyújtott.

nyozási dátumokkal, tényként közölve).⁵⁴ Talán szerencsésebb lett volna egy valódi szakértővel konzultálni a szöveg felvétele, illetve az újságcikk megjelenése előtt.

Mindenesetre összegzésképpen elmondható, hogy az első tatabányai repülők, az 1939-es tatabányai repülő szakasz tagjai közül Nagy József futotta be a legkomolyabb repülőgép-vezetői karriert a második világháborúban. Bár a háborúban csak egy légi győzelmét igazolták hivatalosan, egyről nincs nyoma sem igazolásnak, sem pedig törlésnek, míg további kettőt töröltek, a kísérőként repülő pilóta feladata – beszállásából adódóan – nem elsődlegesen a légi győzelmek szerzése volt, hanem gép-pár-parancsnokának fedezése. A légi győzelmek igazolásával kapcsolatban a részletekre hely hiánya miatt nem térnék ki,⁵⁵ azt azonban megjegyezném, hogy csak a honi légvédelemben fordult elő a formai követelményeknek megfelelően felterjesztett légi győzelmek törlése, a keleti hadszíntéren nem. Ezen felül a honi légvédelemben megfigyelhető egy halvány tendencia, amely alapján a legénységi pilóták légi győzelmeit könnyebben törölték a tisztekénél. Ez azonban Nagy József érdemeit cseppet sem kisebbíti, neki egy hivatalosan igazolt légi győzelemmel, kísérőként repülve, „zongoracipelő” feladatkörben is nagyon fontos szerepe volt a 101. vadászrepülő osztály, majd ezred harctevékenységében 1944-45-ben.

Nagy Józsefet második világháborús teljesítménye, majd a háború utáni fontos sportrepülő szerepvállalása okán méltán lehet és kell is Tatabánya jeles szülőttei között számon tartani.



1. kép

Nagy József (jobb oldalon) egyik évfolyamtársával, Skulka Zoltánnal 1944 nyarán Balatonalmádi strandján. Skulka Zoltánt 1944. augusztus 21-én lőtte le egy amerikai vadászgép Hajdúhadház felett

Forrás: A Nagy család gyűjteményéből

⁵⁴ Szűr Annamária: Háborús hősből ellenség – A magyar légeret védte. In: 24 Óra 2007. május 22. 1. és 3. o. Az emléktáblára felkerült és a cikkben megjelent hibás adatok valószínűleg Knoll Gyulától származnak.

⁵⁵ A magyar légi győzelmek igazolási rendszeréről lásd bővebben Elfelejtett hősök 10-16. o.



2. kép

A tatabányai levegőrepülőszakasz első repülői 1939 októberében.

A felső sorban balról a harmadik „Juhu”, a középső sor bal szélén a másik tatabányai Nagy József, „Tacsak”

Forrás: A szerző gyűjteményéből



3. kép

Két pilóta egy kemény, amerikaiak elleni légi harc utáni élménybeszámoló közben a 101/1. vadászpilóta század „piros 2” jelzésű gépe előtt 1944 nyarán Veszprémben

Forrás: a Hemmert család gyűjteményéből



4. kép

Benkő Lajos hadnagy (középen) Messerschmittje mellett a veszprémi repülőtéren, 1944 kora nyarán.

A háttérben Nagy József V.747 lajtromjelű gépe

Forrás: A Benkő család gyűjteményéből



5. kép

Megbeszélés Veszprém–Jutaspuszta repterén 1944 nyarán. Középtű jobb oldalon Heppes Aladár őrnagy, a 101. vadászrepülő osztály parancsnoka, tőle balra Scholtz Miklós százados, a 101/1. század parancsnoka.

A bal oldalon jól látható a V.747 lajstromjelű vadászgép

Forrás: A Hemmert család gyűjteményéből



6. kép

Amerikai vadászgép fél hüvelykes (12,7 mm) Browning nehézgéppuskájának találatai a 101/1. század „piros 11” jelzésű Messerschmittjén 1944-ben

Forrás: A Hemmert család gyűjteményéből



7. kép

Buday Lajos (1922-1945), Nagy József évfolyamtársa és második géppárparancsnoka 1944 őszén Veszprémben

Forrás: A szerző gyűjteményéből