

A PUMÁK RÉGEN ÉS MA

THE PUMAS THEN AND NOW

Bindis Bea Brigitta – Juhász Márta

Rezümé:

A szerzők – honvéd tisztjelöltként, nagyfokú érdeklődést mutatva a választott témakör iránt, bemutatják a „Pumák” történetét, mely a Magyar Légierő hajdani és jelen haditechnikájáról, valamint kiváló katonáiról szól, a második világháborútól kezdve, az 1980-as évek-beli újjászervezést követően egészen napjainkig.

The authors who(s) are officer-cadets, having intense interest at the chosen topic, they present the story of ”Pumas”, which is about the Hungarian Air Force’s vehicles and excellent soldiers, from the World War II to the 80s when they reorganised, till nowadays.



1. ábra: A „vezérünk a bátorság, kísérőnk a szerencse” jelmondat az 1/3. vadászpilóta század parancsnokától, Nagy Mihálytól származik. [1]

BEVEZETÉS

Az ember évezredek vágya, hogy legyőzze a gravitációt és repülhessen, valósággá vált. Az eddig elérhetetlen célok és távolságok elérhetőek lettek, az ember uralja a levegőt.¹ Hazánkban azonban jelenleg a repülés nem a fénykorát éli. Az egyik legdrágább közlekedési formáról beszélünk, tehát fenntartása igen nehéz. Azonban nem csak a közlekedés és a szállítás eszköze, hanem talán a legfontosabb funkciót tölti be hazánk légterének védelmében. A Magyar Honvédség rendszeresített vadászipülőgépeinek történelmét fontos megismerni ahhoz, hogy egy átfogó képet kaphassunk a címben megnevezett Pumákról.

Kiket vagy miket is nevezünk Pumáknak? Talán nevüket kevesen ismerik, ezért szeretnénk ebben a publikációban bemutatni ezt a hősi csapatot. A II. világháborús frontszolgálat, a honi légtér védelme újabb és újabb vadászipülő hősokeket adott a hazának. Tetteiket a történelem őrzi, hagyományait azok az alakulatok, amelyek pilótái repülés közben ma is a tőlük megörökölt szellemiséggel és mozdulatokkal vezetik gépeiket. Ezekben a mozdulatokban realizálódik a folytonosság, a kezdetektől napjainkig. Megörzik tapasztalataikat, bátorságukat, emberi magatartásukat. Jelenleg a JAS-39-es Gripen típusú több feladatú harcászati repülőgép a Magyar Honvédség egyetlen repülőgép típusa, mellyel a mai Pumák magyar légtér védelmét megvalósítják.

¹ Dr. Hornyacsek Júlia: A repülőterek környezetében lévő települések katasztrófavédelmi feladatai. 2011. [20]

A TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA

E kiadvány kiválasztása során arra törekedtünk, hogy a lehető legpontosabb képet tudjuk visszaadni a Puma század kialakulásáról, tevékenységéről, jelenlegi helyzetéről. A témaválasztás aktualitását az adja, hogy bizonyítottan kitűnő példaképként állnak korunk fiatal katonái, pilótajelöltjei előtt. Erre rászolgáltak mind hősiességükkel, bátorságukkal és kitartásukkal, valamint elismert légi harcokban vívott győzelmeikkel. Évtizedeken keresztül vitték tovább a „nevet”, illetve újra felelevenítették a régiek által teremtett hagyományokat. Habár manapság igen rögzös út vezet a pilótaképzésig, ezen ismeretek tudatában fontos a világszinten elismert pilótáink századának bővítése.

KUTATÁSI MÓDSZEREK, A TANULMÁNY FELÉPÍTÉSE

Kutatásaink során alapvető szempontnak tekintettük, a rendszerszemléletű megközelítést. Törekedtünk a célok, a módszerek, és a tudományos eredmények megtartására, összehasonlítottuk a régi, illetve a mostani Puma századot, illusztráltuk repülőeszközeiket.

Munkánk során az alábbi konkrét módszerekkel dolgoztunk:

- **Tanulmányoztunk** a témával kapcsolatos és fellelhető hazai írott és elektronikus szakirodalmat.
- **Részt vettünk** a légierővel kapcsolatos konferenciákon, előadásokon, és felhasználtuk azok tapasztalatait, ajánlásait.
- **Elemztük és feldolgoztuk** a témában jártas szakemberek ismeretanyagát, szakmai tapasztalataikat.

- ***Konzultációkat és szakmai megbeszéléseket folytattunk*** a szakterület elismert képviselőivel, szakembereivel és oktatóival, a tőlük kapott információkat rendszereztük és feldolgoztuk.

A TANULMÁNYFELÉPÍTÉSE

A választott téma irányába tanúsított érdeklődésünk, valamint a saját orientációnk a légi erő irányába elősegítette cikkünk elkészülését. Célkitűzéseink optimális kialakítása érdekében, a kiadványnak a bevezetésen és az összegzésen kívül három fő fejezetét alakítottuk ki, melyek tartalma a következő:

- ***Az első fejezetben*** bemutatjuk a Puma század megalakulásának körülményeit, a korabeli repülőgép típusokat, és a puma jelvény megjelenését.
- ***A második fejezetben*** ismertetjük a megvívott harcok nehézségeit és sikereit, valamint a háborúban hősiességgel helytálló pilóták további sorsát.
- ***A harmadik fejezetben*** bemutatjuk az 1980-as évektől újjáélelt századot, mely korunk kihívásainak megfelelően a lehetőségekhez képest jelenleg is aktívan működik.

Ezúton mondunk köszönetet Dr. Hornyacsek Júlia pv. őrnagy asszonynak, az NKE HHK tanárainak, illetve a területen dolgozó szakembereknek, valamint a témában megkeresett illetékeseknek a kiadvány készítésében nyújtott segítségükért.

1. A PUMÁK TÖRTÉNETÉNEK KEZDETEI

Noha nevüket kevesen ismerik, a második világháború idején harcoló Pumák története a magyar vadászpilóta legérdekesebb, leginkább lebilincselő fejezete. A legendává nemesült jelzés, a vörössel festett, körbe

foglalt üvöltő pumafej, 1938-ban látta meg a napvilágot, mint századjelvény. Első ízben magyar repülőgépre ugyanebben az évben került, amikor a Királyi Honvéd Légierő CR-32 típusú repülőgépeit dekorálták ki vele. [2]



2. ábra: CR-32 típusú magyar repülőgép a puma jellel [3]

A röviddel később vadászrepülő-osztállyá bővített egység kezdetben CR-32 repülőgépekkel volt felszerelve, majd 1941 nyarán az újonnan átvett, olasz eredetű Re-2000 Héja típusra is kiképezték a pilóták. A sokat vitatott képességű, szerencsésnek nem nevezhető típussal felszerelt alakulat 1942 nyarán került ki a keleti hadszíntérre; a vörössel festett, vicsorgó pumafejet ekkor az 5./1 osztály valamennyi gépe magán viselte. [4]



3. ábra: Re-2000 Héja típus (puma jel nélkül) [5]

Az eredeti Puma alakulat a Heppes Aladár főhadnagy által parancsnokolt 1./3. század volt; az egység pilótái a kezdetektől fogva szigorú, magas szintű képzést kaptak, amely fokozta a katonák morálját; soraik közt páratlanul barátságos, felelősségteljes fegyvertársakhoz méltó hangulat uralkodott. A Magyar Királyi Honvéd Légierő 101. „Puma” Vadászrepülő osztály 1944. május 1-jén alakult meg ez lett a tervezett 101. Vadászrepülő ezred első egysége. Ekkor tűnt fel harmadszorra az üvöltő vörös pumafej valamely magyar vadászegység harci gépein, mivel előtte az 1./3. (Nagy Mihály) és a 2./2. vadászszázad is használta. A hazai vadászvédelem bázisának kijelölt veszprémi repülőtér április 7-én történt szemrevételezése után az osztályparancsnok felmérte a repülőtér állapotát, felszerelését, ezután pedig elkészítette javaslatát, a szükséges korszerűsítéseket illetően. Az 1944 elején kezdődött meg a Honi Légvédelem felállítása – noha titkon már a 30-as évek közepétől létezett. Az első időszakban is nyilvánvaló volt, hogy a Magyar Királyi Honvéd Légierő nem rendelkezik kellő számú vadászgéppel és pilótával az ellenséggel szemben. Az elsőként felállított alakulat annyira gyengének mutatkozott, hogy halaszthatatlanná vált megerősítése. Budapest védelme érdekében a ferihegyi repülőtéren állomásoztatott egység egy századnyi Messerschmitt Bf 109 repülőgépből állt. A tucatnyi vadászrepülő nemhogy Magyarországon, de még a főváros védelmezésére is kevésnek bizonyult. A hadvezetés 1944 áprilisában hozta létre a 101. Honi Légvédelmi Vadászosztályt, mely három vadászszázadból állt. A keleti frontról visszatért, meglehetősen komoly harctéri tapasztalattal rendelkező Puma vadászosztály köré építettek. Az egység a következőképpen nézett ki: az osztályparancsnok Heppes Aladár őrnagy, a bajtársak által „öreg Pumának” hívott tiszt volt;

- **101./1** vadászszázad („Zongora”) parancsnoki posztját Scholtz Miklós százados töltötte be;

- **101./2** vadászszázad („*Retek*”) parancsnoki posztján Újszászi György százados szolgált;
- **101./3** vadászszázad („*Drótkefe*”) élére pedig Bejczy József főhadnagyot nevezték ki.

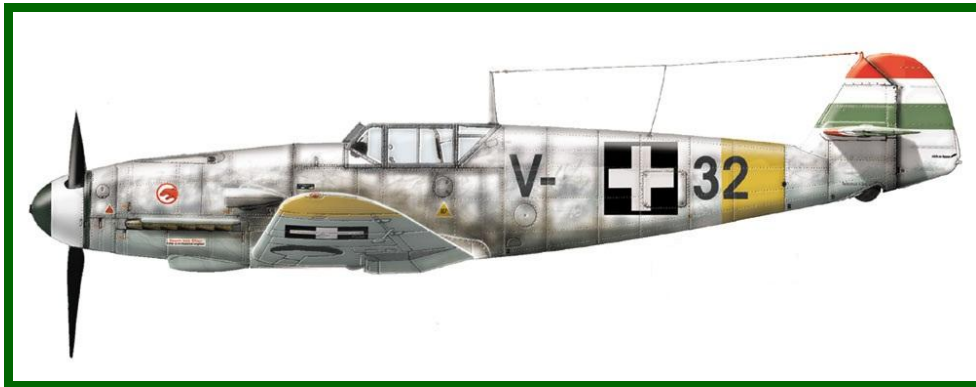


➤ **4. ábra: A puma vadászosztály jelvényükkel [9]**

A légvédelmi feladatokat teljesítő egység a Magyar Légierő legkiválóbb ászaival büszkélkedhetett, akik számos esetben bizonyították kivételes képességeiket; itt szolgált többek között Debrődy György, Tóth Lajos, Szentgyörgyi Dezső, Kenyeres Miklós, illetve Molnár László. Az átszervezett, új névvel ellátott Puma vadászosztály, továbbra sem volt birtokában olyasféle csapásmérő erőnek, amely stratégiaiilag is méltó ellenfele lehetett volna az amerikai légierő Közép-Európa felé irányított egységeinek. [6] [7] [8]

Az alakulat egésze 1943 tavaszára került harcképes állapotba, a pilóták átképzése után a Messerschmitt Bf 109G típusra. A Győrben gyártott példányokkal szerelték fel az egységeket. A modern, nagy teljesítményű „messzerek” lehetőséget adtak a pilóták számára, hogy

bizonyíthassák képességeiket, ők pedig remekül használták a rájuk bízott, magas színvonalú haditechnikát. [10]



5. ábra: Magyar felségjelzéssel ellátott Messerschmitt Bf 109G a puma jellel [11]

2. MEGVÍVOTT HARCOK

A rákövetkező hónapokban a magyar vadászpilóták harci küldetések sokaságát teljesítették, orosz célpontok ellen menesztett bombázókötéleket oltalmaztak, felderítő missziókat repültek, ellenséges földi csapatokat támadtak, illetve szabadvadászatokat hajtottak végre. A bevetések során az osztály minimális saját veszteségeket szenvedett el, amelyek eltörpültek a Pumák által aratott diadalok mellett. Az 1943-as évi oroszországi, az 1944-es honi légvédelmi, illetve az 1944-45-ös harcok idején elért hivatalos eredmények a következőek: 288 szovjet gépet lőttek le, 108 légi győzelmet arattak az amerikaiakkal szemben. Ekkor emelkedtek ki az alakulat híres ászai, kik a háború során a Pumák legkiválóbb harcosaivá értek közülük is a legeredményesebb Szentgyörgyi Dezső zászlós 29 igazolt légi győzelemmel, valamint Debrödy György, Molnár László, vagy Tóth „Drumi” Lajos káprázatos teljesítménye tovább öregbítette a Puma vadászok hírnevét. A Pumák kis számához mérten a veszteségek igen súlyosak voltak, a 101.

Vadászrepülő osztályból majd ezredből megalakulásától a hősi halált haltak száma 51, a sebesültek száma 30, heten hadifogságba estek és 21 pilóta eltűnt.

A háború végén amerikai hadifogságba kerültek a Puma ezred pilótái. Ez igen nagy szerencse volt a szovjet hadifogsághoz képest. Az elkövetkezendő években a magyar pilótákat negatív színben tüntették fel, így várható volt, hogy sok magyar pilótát is elér a vörös terror. Ezt sejtve több pilóta telepedett le nyugat-európai országokban és Amerikában egyaránt. Sokan kerültek börtönbe az itthoniak közül, néhányan nem is éltek túl a börtönéletet, de volt akit kivégeztek. Szerencsére a szörnyű éveket többen túléltek, közöttük Tobak Tibor hadnagy, aki könyvei elkészítésének köszönhetően igen nagy szerepet játszik abban, hogy a magyar II. világháborús pilóták hazáért áldozott életükért hősies helytállásukért és egyedülálló tetteikért méltó tiszteletben és elismerésben részesülnek. [12]

3. 1980-TÓL NAPJAINKIG

Napjainkban már teljesen természetes, hogy harci repülőgépeink oldalán, illetve a pilótáink vállán fellelhető a nagy hagyományokkal rendelkező századjelvény. Az első jelvények a 80-as évek elején készültek el Pápán, melyeket sajnos hamarosan be kellett tiltani. Az igény azonban igen nagy volt rá, annak ellenére, hogy a parancsnokság engedélyezte volna, különböző javaslatokat, terveket készítettek.

A "Puma" jelkép ötlete Németh Zoltán nyugállomány őrnagy nevéhez fűződik, aki Moldova György Égi szekerek című regényéből merítette a híres jelkép alapjait. 1988-ban vetődött fel az ötlet, hogy a kecskeméti 1. hajóosztály pilótái tervezzenek maguknak saját századjelvényt. Ekkor

hangzott el Németh Zoltán szájából, hogy ez a jelvény csak a Puma lehet. Lehet, hogy túlzásnak tűnik azt írni, hogy ez történelmi esemény a magyar katonai repülés történetében, de azoknak a pilótáknak, akik évtizedeken keresztül bűnhődtek ártatlanul, igen is az volt. Elsődleges céljuk az egykori Magyar Királyi Honvéd Légierő nemes hagyományainak ápolása.

A század többi pilótája természetesen nagy örömmel támogatta a kezdeményezést, majd szavazással döntötték el, hogy a század a „Puma” nevet kapja. A jelvény elkészítése korántsem bizonyult egyszerű feladatnak, az első probléma rögtön a puma színével kapcsolatban merült fel. Az első vázlatban az állat nyaka kicsit tokásabbá sikerült, ezért a század tagjai el is nevezték „torkos pumának”. Nagy segítséget nyújtott Tobak Tibor néhány héttel később megjelenő Pumák földön-égen című könyve, amelyből kiderült, hogy az égi ragadozó színe égővörös, illetve a híres jelmondat: „Vezérünk a bátorság,- kísérőnk a szerencse!” [13]



6. ábra MiG-21 [14]

A módosítások után elkészült színhelyes, újkori pumás karjelzéseket a pilóták örömmel, büszkén hordták. Természetesen a parancsnokok nem nézték jó szemmel a karjelvényt, a múlt idézése miatt, de a század határozott kiállása és összetartása miatt rá kellett ébredniük, hogy nem rúghatnak ki egy egész századnyi embert, azért mert ragaszkodnak a jelvényükhöz. Győzött a század, és a hagyománytisztelet. Később névátadó ünnepséget szerveztek, elkészítették a század zászlaját, melyre a Puma jelvény és a kecskeméti 1.

század névsora lett hímezve. A régi veterán pilóták örömmel nézték, hogy jelképük nem veszett el, és örökösökre talált.

A Puma hagyományok felelevenítésében és az Öreg Pumákkal való jó kapcsolat ápolásában kiemelkedőek voltak vitéz Hegedűs “Gege” Ernő alezredes, korábbi századparancsnok érdemei.



7. ábra MiG-29 1994-től [15]

Az első hagyományörző századjelvényt a Honvédelmi Közlöny 1994. évfolyam 9. számában, a 2/1994. számú parancsban rendszeresítették. Ezután már nem csak a század készítette el magának, hanem már központilag is legyártották a karjelzéseket. Akkor MiG 21 -gyel, majd 1994-től MiG-29 – cel, majd 2006-tól JAS-39 EBS HU típusal repültek A kis méretű matricákat felragasztották a „huszonegyesek” oldalszámái mögé, a kabin alá. A MiG- 29- eseknél a kabin szélvédője alá került felfestésre, a JAS-39-re pedig már a gyárban felfestették a századjelvényt. Érdekesség, hogy a Gripenek jobb oldalán hátrafelé vicsorít a Puma.



8. ábra: Jas-39 Gripen 2006-tól [16]

A PUMA Egyesületet 1992-ben alapították Magyar Honvédség 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis 1. PUMA harcászati repülőszázad tagjai. Első alkalommal 2005. május 6-án hívta össze a repülő embereket Hegedűs “Gege” Ernő alezredes, a Puma Egyesület elnöke, hogy repülőtúra keretében emlékezzenek meg a II. világháború európai csatái befejezésének hatvanadik évfordulójára.

2010-ben immár ötödször rendezték meg emléktúrájukat. Az emléktúrán Jakabszállásról kiindulva olyan településeket látogattak meg, ahol elesett Puma pilóták nyugszanak temetőben, vagy Puma egység állomáshelyei voltak. A túra alkalmával együtt repülnek a veterán és az aktív vadászrepülők, akik a Puma században szolgáltak, szolgálnak illetve a civil repülős barátok. Az emléktúra hagyományteremtő céllal jött létre. Első két évben Pécs-Pogány az utóbbi alkalmakkor pedig Jakabszállás repülőtere adott otthont az emléktúrának. Rendezvényüket minden évben nagy médiaérdeklődés segíti, illetve kíséri.

A Pumák emlékét őrzi – többek között – a Puma Alapítvány és áttételes módon ugyan, de a 101. Puma Virtuális Vadászosztály is.

ÖSSZEGZÉS

A publikációnkból kiderül, hogy a Pumák kitartó és hősies hozzáállása, évtizedeken keresztül képes továbbvinni nevüket és egy olyan kultuszt megteremteni, amely felvirágoztatta a magyar légierőt, és méltó példát állít a jövő nemzedéke elé is.

Sok nemzetközi gyakorlaton bizonyították már felkészültségüket, melyről a külföldi pilóták is elismeréssel nyilatkoznak. Jelenleg is folyik a század képzése, melyet a pilóták szívvel és lélekkel, egymást lelkesítve hajtanak végre, ezt mutatja az elmúlt években pilótának jelentkezők száma is. A feladatok végrehajtására csak a legkiválóbbak alkalmasak a magas követelmények miatt, így számuk igen csekély manapság.

[17] [18] [1]

FORRÁSOK:

- [1] 1. ábra: http://www.pumasqn.hu/?page_id=98
- [2] Kurt Rieder : Magyar fejlesztések a II. világháborúban és a Magyar Királyi Honvédség haditechnikája
- [3] 2. ábra: <http://denes.us/forums/YaBB.pl?num=1264514584>
- [4] Kurt Rieder : Magyar fejlesztések a II. világháborúban és a Magyar Királyi Honvédség haditechnikája
- [5] 3. ábra: <http://horsesse.mindenkilapja.hu/html/18253762/render/rajzok>
- [6] Magyar Királyi Honvéd Légierő 101. "Puma" Virtuális Vadászosztály (1999-2011)
<http://www.pumaszallas.hu/> (2012-01-06)
- [7] Tobak Tibor: Pumák és boszorkányok, Zrínyi Katonai Kiadó, 1995
- [8] 101. Puma vadászrepülő szakosztály
http://hu.wikipedia.org/wiki/101._Puma_vad%C3%A1szrep%C3%BCI%C5%91_oszt%C3%A1ly (2012-01-07)
- [9] 4. ábra: <http://wp.scn.ru/en/ww3/f/14/73/0>
- [10] 101. Puma vadászrepülő szakosztály
http://hu.wikipedia.org/wiki/101._Puma_vad%C3%A1szrep%C3%BCI%C5%91_oszt%C3%A1ly (2012-01-07)
- [11] 5. ábra: <http://wp.scn.ru/en/ww2/f/33/13/1>
- [12] Kurt Rieder : Magyar fejlesztések a II. világháborúban és a Magyar Királyi Honvédség haditechnikája
- [13] Magó Károly: Az összetartozás jelképe
Aranyas, IX. évfolyam 2009/ 4 április

- [14] 6. ábra: <http://wp.scn.ru/en/ww3/f/14/73/0>
- [15] 7. ábra: <http://wp.scn.ru/en/ww4/f/39/73/0>
- [16] 8. ábra: <http://wp.scn.ru/en/ww4/f/173/73/0/1>
- [17] Tobak Tibor: Pumák földön-égen, 1989
- [18] Tobak Tibor: Pumák és boszorkányok, Zrínyi Katonai Kiadó, 1995
- [19] Magó Károly: Az összetartozás jelképe Aranyas, IX. évfolyam 2009/ 4. április
- [20] **Dr. Hornyacsek Júlia:** A repülőterek környezetében lévő települések katasztrófavédelmi feladatai, Repüléstudományi Konferencia Szolnok, 2011. VII. Katonai műszaki szekció Repüléstudományi Közlemények On-line Tudományos Folyóirat, ZMNE, 2011/2 különszám, 2011. április, 1. oldal ISSN: 1789-770X

Tisztelt Olvasó!

A Műszaki Katonai Közlönyben elsősorban a katonai műszaki szakmával, valamint az ahhoz kapcsolódó tudomány- és szakterületekkel kapcsolatos cikkeket, tanulmányokat közlünk. Fenti cikkünknel kivételt tettünk, lehetőséget adva két tehetséges tisztjelölt hallgató első szárnypróbálgatásainak. Kívánjuk, hogy töretlen lelkesedéssel, szorgalommal folytassák kutató munkájukat, találják meg az alkotás és a megszerzett tudás tovább adásának örömét.

(L.L.)