

AZ UTOLSÓ PUMA

MÚLTIDÉZÉS VITÉZ FRANKÓ ENDRE MÁSODIK VILÁGHÁBORÚS REPÜLŐGÉP-PILÓTÁVAL

A 95. évében járó Bandi bácsi a legendás Puma vadászrepülő-osztály utolsó ismert, élő, harcban bevetett pilótája. A háború után nem repülhetett, viszont megtervezte a János-hegyi Libegőt, majd tíz évig Indiában épített drótkötélpályákat. Több mint ötven éve kerületünk lakója. Nemrég egy portréfilm készült róla és azóta elhunyt barátjáról, Szentiványi Jánosról.



FOTÓK: HOCHSTEIN ANDRÁS

Honnan jött a repülés szeretete?

Egyértelműen a bátyámtól, aki végigjárta előttem a „ranglétrát”, ahogy utánam az öcsém is. Négyen voltunk testvérek: három fiú, egy lány. Én Egerben születtem, majd nőttem fel, ahol édesapámnak – asztalosmesterként – saját műhelye, édesanyámnak varrodája volt. Reálgimnáziumba jártam, ahol többek között latint, németet, valamint – választható nyelvként – görögöt és olaszt kellett tanulnunk. Mindazonáltal nem szerettem az iskolát, a mozgás sokkal jobban lekötött, ezért kezdetben úsztam, 1939-ben pedig a bátyámat követve beiratkoztam vitorlázórepülő-képzésre a gyöngyösi reptérre, Pipishegyre. Szombaton, tanítás után felkerekedtünk, biciklivel letekertük az Eger–Gyöngyös közötti 50 kilométeres távolságot, utána gyakoroltunk, ott aludtunk, másnap folytattuk a gyakorlást, majd estére hazamentünk. A nyári szünetben gyakorlatilag „kiköltöztünk” a reptérre. Nagyon jól éreztem magam abban a közegben!

Hogy nézett ki akkoriban a repülős-képzés?

Össze sem lehet hasonlítani a maival! Nem tartottak külön elméleti oktatást, hanem az ismeretanyagot a gyakorlatban szedte magára az ember, ráadásul egyedül, oktató nélkül kellett lenned a vitorlázógépben, mert nem álltak belőlük rendelkezésre kétszemélyes változatok. Beültettek, kihúzták a repülőhöz kötött gumikötelet, és a gép elkezdett csúszni, aztán kis magasságban a levegőbe emelkedni. Ha három másodpercen túl fent tudtad tartani, akkor az idődet is elkezdték mérni, és aki eljutott vele 36–38 másodpercig anélkül, hogy visszahuppant volna a földre, annak megvolt az „A” vizsga. A „B”-hez már fordulókat is „beépítettek” az útvonalba, végül a „C”-hez öt percig kellett a levegőben maradnod, domboldalon kijelölt pályán. 1942-ben érettségiztem, majd rögtön utána önként jelentkeztem a légierőhöz, és bevonultam a kassai székhelyű Horthy Repülő Akadémiára, Szombathelyre. Itt vadászpilótának kezdtek kiképezni, ami vitorlázórepüléssel indult, de sok újat az előképzettségem miatt nem tudtak mutatni számomra. Az eredményesség értékmérője az volt, hogy mennyi időt vagyunk képesek



FRANKÓ ENDRE VADÁSZREPÜLŐ-PILÓTAKÉNT 1944-BEN.

FORRÁS: CSALÁDI ARCHÍVUM

egyhuzamban a levegőben eltölteni. A második évfolyamot téves adminisztráció miatt távolfelderítő kiképzéssel kezdtem, amit hamarosan korrigáltak. Ekkor már Veszprémben állomásoztam, ahol motoros gépekkel repültünk, én olasz Fiat CR-42-est és magyar MÁVAG Hóját vezethettem. A két év alatt a honvédség öttusa válogatottjába is bekerültem, ami a sportolás mellett remek lehetőséget teremtett a lógásra. Ugyanis, ha nem fűlt valamihez a fogam, akkor egyszerűen csak szóltam, hogy öttusa edzésem van, és elengedtek. Úszni ugye korábban már úsztam, vívni még a gimnáziumban megtanultam, lovagolnom viszont nem kellett, mert nem voltak lovak, helyette bicikliztünk, ami ugyancsak „feküdt” nekem. Szóval, mindezt jó buliként éltem meg.

Mikor fejezte be a kiképzést?

1944 nyarán, augusztus 20-án avattak hadnaggyá. A harmadik évfolyamot – ami Kassán lett volna – már nem kezdhettük el, mert akkora méreteket

öltött az emberhiány, hogy azonnal szükség volt ránk, akadémistákra. Budapesten személyesen Horthy Miklós kormányzó avatta fel az évfolyamunkat, amire korábban nem akadt példa, mert addig csak a nevében jártak el. Az igazat megvallva, velem ez mégsem történt meg teljesen „tisztán”, mert páran az esemény előtt elmentünk fodrászhoz, ahol én végeztem utolsóként, és mire visszaértem, addigra a többiek már felsorakoztak a kormányzó előtt, így kénytelen voltam nézőként részt venni a saját avatásomon, ami egyébként a többieknek fel sem tűnt, csak én tudtam róla. Nem sokon múlt, hogy már ezt megelőzően harcba küldtek bennünket, ám szerencsénkre kelendő időben kijött valamilyen rendelet, ami megtiltotta az akadémisták bevetését. László bátyámékat azonban ez a jogszabály még nem védte, így őket az avatásuk előtt bedobták a „mélyvízbe”. Szegény 1944. november 2-án légi bevetés közben eltűnt, azaz minden kétséget kizáróan lelőtték. Sokáig semmit nem lehetett tudni – és még ma sem sokat – az esetről, mert az aznap vele tartó másik pilóta másnap lezuhant és meghalt, mielőtt beszélhettem volna vele a részletekről. A jelenleg rendelkezésre álló információk alapján valahol Ceglédnél délre került összezsapásba.



Mikor vetették be először?

1944 decemberében, de előtte történt még egy s más. Szeptember 15-én csatarepülő tanfolyamra küldtek Debrecenbe, ám a front közeledte miatt időközben áttelepültünk Pápára. Mivel kiképzést és gépet egyik helyen sem kaptam, többször is panaszomnak adtam hangot, amiért néhány társammal együtt átírányítottak a Szent László hadosztályhoz, így egy időre „parkoló pályára kerültem”. Várpalotán kaptam gyalogos kiképzést, és végül csak november 30-án helyeztek át a 101. Honi Légvédelmi Vadászpilóta

osztályhoz (később ezredhez), azaz a „Pumákhoz”, amit az év május 1-jén hoztak létre Magyarország légtérének védelme céljából. A Puma elnevezést és a jelvényül használt vörös pumafejet Heppes Aladár parancsnokunk találta ki, aki mindig vitte magával ahhoz a vadászegységhez, ahová éppen áthelyezték. Az osztály jelmondata így hangzott: „Vezérünk a bátorság, kísérőnk a szerencse”. Az amerikaiak, majd az oroszok is nagyon hamar megismerték a nevét. Amikor csatlakoztam hozzájuk, már elsősorban utóbbiak ellen harcoltak, és német gyártmányú Bf 109-essel (Messerschmitt) repültek. Én is ilyenbe ültem bele, amire ugyan kaptam átképzést, de mindössze 6 óra 10 percet gyakorolhattam vele az első bevetésemig. Magasan a legjobb gép volt a magyar légierő állományában. Felszálláskor csak a megfelelő irány tartására kellett törekedni, mert amikor elérte a kellő sebességet, magától elkezdett emelkedni, leszálláskor pedig azt a pillanatot kellett jól elkapni, hogy mikor veszed le a lábadat a gázpedálról ahhoz, hogy biztosan landolj, de még ne zuhanj le. Mai napig pontosan fel tudom sorolni a felszállás előtti ellenőrző szöveget: „Benzincsap nyitva, gyújtás bekapcsolva, kiegyenlítőmű kissé faroknehéz, jól be vagyok kötve, szemüvegen keresztül jól látok.”

Hány bevetésen vett részt?

Összesen nyolcon: előbb a Dunántúlon, majd – ahogy vonultunk vissza Németország felé – Ausztria területén. Az alacsony magasságban végrehajtott repülések voltak a legrosszabbak, amikor földi járműveket, repülőgépeket támadtunk. Ilyenkor azért kellett a lehető legalacsonyabban repülnünk, hogy az ellenség minél később vegyen észre bennünket. A gépünk alja olykor szinte súrolta a fák tetejét, és a lenti embereknek az arcát is látni lehetett. Vadászpilóta támadásakor szinte az összes háborús



A VILÁGBAJNOK EJTŐERNYŐS VÁLOGATOTTAL ÉS SZENTIVÁNYI JÁNOSSEL

filmben mindenki hasra vágja magát, holott ez a valóságban pontosan fordítva történik: a többség állva marad, vagy a hátára fekszik, mivel mindkét helyzetben ugyanakkora felületet nyújt, és közben mindenki – ember, páncélozott gépjármű, tank stb. – folyamatosan téged, a repülőt lövi, miközben te is lösz. Borzalmas érzés! Előfordult, hogy szétlyuggatott géptesttel tértem vissza a bázisra. Nagyobb magasságban a légvédelmi ágyúk nyomjelző lövedékeihez kellett hozzászoknunk, ugyanis a földről mindegyiket a te gépednek szánják, és csak azt látod, hogy az összes feléd tart, ám a végén optimális esetben elhajlik a röppályájuk, azaz nem találnak el. Engem szerencsére nem találtak el. Az a hatalmas előnyünk volt az első vonalban harcoló katonákkal szemben, hogy mi kipihenve, a hátországból indultunk, majd napi másfél órnyi bevetés után oda is térünk vissza, ahol azután nyugodtan aludhattunk, és nem kellett egy hetet folyamatosan kibírnunk a fronton, amíg leváltak bennünket.

Félt a repülések alatt?

Őszintén szólva, nem tudom. Amit biztosan állíthatok: tisztában voltam vele, hogy esetleg nem térek vissza a küldetésből – ahogy egyszer a bátyám sem tért vissza –, de hogy féltém-e, azt nem tudnám megmondani. 1945. március végén már Ausztriában állomásoztunk, onnan tértünk vissza harcolni Magyarországra légtérbe. Ekkor a Bf 109-eseink már majdnem mindegyikébe beszereltek MW 50 nevű motorgyorsító „koktélt”, ami fele-fele arányban metanolból és vízből állt. Ennek aktiválása pár perc erejéig megnövelte a repülő teljesítményét, így vészmegoldásként fel lehetett használni a gyorsabb, amerikai Mustangok előli meneküléshez is, viszont két ilyen akció után motort kellett cserélni a gépben. Áprilisban a Puma ezredből ismét három százados osztály lett, és a fiatal, tapasztalatlan pilótákat – köztünk engem is – tartalékba helyeztek. Ezután Lévy Győző, a

102-es vadászpilóta század parancsnoka ugyan pilótákat keresett, ahová jelentkeztem is, ám mire újra repülhettem volna, az összes gépük odavesztett. 1945. május 5-én kerültem amerikai hadifogságba a német-osztrák határ melletti Pockingban. Az egész háború legszebb emléke számomra, amikor véget ért. Szerencsére az öcsém már nem jutott el odáig a kiképzésben, hogy őt is bevessék.

Hogyan és mikor tért haza?

Több mint fél évig élveztem az amerikaiak „vendégszeretetét”, végül 1945 karácsonya előtt engedtek el, a szenteste egy bécsi teherpályaudvaron ért. Mondjuk, amúgy sem rohantam volna haza, mert tudtam, hogy üres a ház, hiszen a szüleimet a front elől Németországba menekítették. Amikor a kórházzvonattal eljutottam Kelenföldre, kiderítettem, hogy már visszatértek, de édesanyám egyedül van otthon, mert apámat tizenkét év börtönre ítélték. Néhány feltett kérdés után elengedtek, így karácsony másnapját már a keresztszüleim budapesti

lakásán tölthettem, ahol a húgom is lakott, aki Pesten járt iskolába. A mindennapi élet fonalát gyorsan felvettem, hogy segíthessem édesanyámékat: előbb a FIAT autójavítónál, majd egy gyógynövény nagykereskedésben dolgoztam segédmunkásként, 1947-ben pedig épület- és műbútorasztalos segédlevelet szereztem. 1948-ban megnősültem, ám a feleségem kilenc hónapra rá meghalt, ezért 1950-ben újránősültem, ebből a házasságomból egy fiam született. Természetesen a vitorlázórepülést is újrakezdttem, rendszeresen jártam a Hármashatárhegyre, a GANZ repülőklubba. Tőlük kaptam az ajánlást az Országos Magyar Repülő Egyesülethez (OMRE) mint motoros oktató, ahol 1948-ban katonákat tanítottam. 1949-ben kineveztek az Esztergomi Repülőiskola parancsnokhelyettesének, rövid időre rá parancsnokának, ahol közel hatvan növendékem volt. 1950-ben Békéscsabán az első oktatóképző iskola tanára, majd a GANZ-gyári repülőklub hivatalos motoros repülő-oktatója lettem, ahonnan pár hónap után váratlanul kirúgtak. Mondhatom, hogy amilyen hamar rám találtak, olyan hamar meg is

szabadultak tőlem! A háború után hiánycikknek számítottak a tapasztalt pilóták, akik kiképezhették a következő generációt, ám ahogy ez megtörtént, rögtön fasiszták meg horthysták lettünk, és megbélyegzetteké váltunk.

Szóval pályát kellett módosítania?

Nemcsak pályát, hanem közeget is, mert a levegőből bekerültem egy irodába: a Felvonójavító-, később Felvonógyárban lettem műszaki rajzoló. 1956-ban végre felvettek a Műszaki Egyetem gépészmérnök karára levelező tagozatra, amit korábban már kétszer elutasítottak, mert akkor még beírtam a jelentkezésemkor, hogy pilóta voltam. Harmadszor már nem tettem, sikerült is. 1962-ben diplomáztam, de közben kirúgtak a Felvonógyárból, így akkor már az UVATERV (Út-, Vasúttervező) alkalmazásában álltam. Ez idő tájt költöztem Óbudára, amely akkor még a régi arcát mutatta, később – ahogy a lakótelep megépült – átköltöztem egy tízeletes panel-lakásba a Flórián tér mögé. Az UVATERV-nél ipari kötélpályák tervezése volt a feladatomban. Véletlenül sem kérkedésből mondom, de az 1970-ben átadott János-hegyi Libegő ötlete és megtervezése az én nevemhez fűződik: én voltam a felvonó fő-, egyben gépésztervezője. Innen az ALUTERV-hez kerültem, ahol indiai drótkötélpályákat terveztem áruszállítás céljából. Egy évtizeden keresztül minden évben eltöltöttem három-négy hónapot ebben a hatalmas országban, amelyet a végére teljesen bejártam. A második évben mást akartak kivinni, de a helyiek annyira ragaszkodtak hozzám, hogy végül tíz év lett belőle. Nagyon szerettek az ottaniak, előfordult, hogy saját pénzemmel szálltam be az építkezésbe, meggyorsítva ezzel a kivitelezést.

Közel a kilencvenöthöz, hogy érzi magát? Mivel tölti a mindennapjait?

Köszönöm szépen, a rövidtávú memóriám már nem az igazi, de a régi dolgokra – ahogy ebből a beszélgetésből is kiderül – mind emlékszem. Fizikálisan szerencsére nincs okom panasza, pedig nem éltem kimondott aszkéta életet: ha megkínáltak egy pohár borral, elfogadtam, ha megkínáltak még eggyel, azt is elfogadtam. Az indiai utazásaim hatásaként sokáig



AZ IDÉN BEMUTATOTT PORTRÉFILM PLAKÁTJA

FRANKÓ ENDRE A RÓLA ÉS SZENTIVÁNYI JÁNOSRÓL SZÓLÓ VETERÁNFILM DÍSZBEMUTATÓJÁN, MELYET A MÁSIK SZEREPLŐ MÁR NEM ÉLHETETT MEG



szőttem otthon szőnyegeteket a saját szórakoztatásomra, amiket még értékesíteni is tudtam. Nagyjából öt éve lakom a békásmezei Gaudiopolis Evangélikus Szeretetotthonban, ahol jól érzem magam, de a szövést itt értelem szerűen már nem folytatom. Az elmúlt években sok repülés eseményre, élménybeszámolóra vittek el, és most, hogy egyedül maradtam, ezek száma csak nő. Öt éve például a kecskeméti repülőnapon Hende Csaba akkori honvédelmi miniszter tüntetett ki Szentiványi János bajtársammal egyetemben „a honvédelemért kitüntetett cím I. osztályával”, tavalyelőtt meg kint jártunk a németországi Ingolstadt-Manching légi bázison, ahol beülhettünk egy olyan Messerschmitt Bf 109-be, amelyet a háború alatt repültünk. Tíz éve jelent meg önéletrajzi könyvem Egy élet viszontagságai címmel. Akit az itt elhangzottak részletesebben is érdekelnének, és be tudja szerezni, annak jó szívvel ajánlom.

RORBACHER ISTVÁN