

S Z E M L E

A. I. POKRISKIN: HÁBORÚS ÉGBOLT

(Budapest, Zrínyi Katonai Kiadó, 1972., 366 p.)

Az utóbbi időben kevés olyan izgalmas, az olvasóval szinte mindvégig kapcsolatot tartó visszaemlékezés jelent meg magyarul, mint A. I. Pokriskin repülő-vezérezredesnek, a Szovjetunió Háromszoros Hőseinek könyve. A memoár műfaj alapvető követelményeinek tett eleget, amikor személyes élményein keresztül hiteles képet tár az olvasó elé a szovjet légierő egészének fejlődését sürítetten visszatükröző ezrede, majd hadosztálya egész történetéről, kezdve a Nagy Honvédő Háború első napjától a hitleri Németország felett aratott győzelemig. A rendkívül gazdag ismeretanyagot a szerző lényegében regény formájában közli, miközben szereplőit talán kivétel nélkül az eredeti nevükön mutatja be. Hasznos lett volna, ha a magyar felelős szerkesztő a borítólapon negyedik oldalán közölt ismertetőjében ezt a motívumot is jelzi. Az itt olvasható szöveg egyébként igen fontos tényekről ad tájékoztatást, például arról, hogy a szerző 156 légiharcban vett részt és ennek során 59 ellenséges repülőgépet semmisített meg.

A. I. Pokriskin bemutatásához kívánom kiegészítésként fűzni még a következőket: mindvégig ragaszkodott ahhoz a kollektívához, amelyben barátai, saját nevelésű repülőársai tartoztak, a könyvben jelzett 16. vadászrepülő ezredhez. Az egységhez 1941 májusában főhadnagyként került. Az említett vadászrepülő ezred a 9. gárda vadászrepülő hadosztály állományában részt vett a moldvai (és nem moldvai, ahogy a könyvben mindenütt tévesen szerepel), az ukrainai, a kurláni, a krími légiharcokban. Szemé-

lyi állománya helytállásáért az egység elnyerte többek között a megtisztelő „gárda” címet.

1944 áprilisától A. I. Pokriskin töltötte be a 9. gárda vadászrepülő hadosztály parancsnoki tisztjét. Vezetésével a magasabbegység további nagyszerű csatákat vívott Ukrajna, Lengyelország, Németország, majd Csehszlovákia légtérében a fasiszta légierő gépei ellen. A kitüntetések gazdagította a Bogdan Hmelnickij Rend elnyerése. Pilótái közül sokan kapták meg az Aranycsillagot és más magas kitüntetést. Pokriskin háromszor nyerte el a Szovjetunió Hőse címet és a háború végén már gárdaezredes rendfokozatban levő vadászrepülő zubbonyát számos kitüntetés ékesítette. 1945. június 24-én Moszkvában, a Vörös téren rendezett győzelmi díszszemlén a szerzőt érte a megtiszteltetés: ő vitte az 1. Ukrán Front zászlaját.

A. I. Pokriskin repülő-vezérezredes háborús életútjának ezek a „száraz” tényei is kétségtelenül felkelthetik az olvasó érdeklődését a könyv iránt. A szerző azonban nemcsak egyike volt a Szovjet Fegyveres Erők nagyszerű parancsnokainak és hős pilótáinak. Ő is fáradhatatlan volt a kötelesség teljesítésében, önmaga és beosztottjai szüntelen továbbképzésében. A harcfeleladatok gyakorlati végrehajtásán túlmenően ugyanakkor tudományos értékű alkotómunkát is végzett saját és társai tapasztalatai általánosításával, elemzésével, a hiányosságok megszüntetésére irányuló ötleteivel. A könyvből az is kiderül, hogy Pokriskin „újításai”, elgondolásai, a háború követelményeit jobban figyelembe vevő

módszerei, nem egy esetben szembe-kerültek a békeidőben kidolgozott szabályzatok egyik-másik formulájával, és az ezekhez ragaszkodó parancsnokai értetlenségét, sőt rosszindulatát váltották ki.

Pokriskin természetesen nem maradt magára, mindig voltak társai, előljárói, akik — mivel maguk is részt vettek a harcokban — nagyon megértették törekvéseit és támogatták ezek megvalósítását. Valójában persze akkor bontakozhatott ki hivatásának művésze, amikor a szovjet nép, óriási áldozatok árán, biztosítani tudta a légi-erő számára is a korszerűbb repülőgépeket, műszereket, a nagyobb kaliberű fegyverzetet, a páncélüveget, a rádió adó-vevőket — tehát olyan technikai eszközöket gyárthatott és olyan tömegben fegyveres erőinek, amelyekkel azok fokozatosan ki tudták vívni a technikai fölényt is a fasiszták felett. A korszerűbb gépekkel könnyebben tudták alkalmazni Pokriskin harcászati elgondolásait is, különösen azt követően, hogy átvette a 9. gárda vadászpilóta hadosztály parancsnokságát és olyan közvetlen támogatói voltak, mint a 6. gárda légi hadtest parancsnoka, A. V. Utyin vezérőrnagy. Majd később, amikor a hadtest az 1. Ukrán Front 2. légi hadseregének állományába ment át, 1944 áprilisában — a légi hadsereg parancsnoka, Sz. A. Kraszovszkij altábornagy.

Kraszovszkij tábornok 1960-ban megjelent *Élet a légierőknél*¹ című könyve 233. oldalán a következőket írta: „Pokriskinnal és alárendeltjeinek harctevékenységében sok új, eredeti elem volt. A híres Pokriskin-féle formula — magasság, manőver, tűz — törvényt vált a 9. gárda vadászpilóta hadosztálynál”.

A Háborús égbolt című könyv lapjain megelevenednek az 1941. június 22-vel bekövetkezett tragikus napok. Pokriskin saját helyzetük bemutatásával érzékelteti a megtámadott Szovjetunió nehézségeit, fegyveres erői gyenge pontjait. Ezrede éppen azokban a napokban kapott új vadász-repülőgépeket, a MIG—3-kat. Pokriskin így jellemzi a gépet: „A MIG—3 vadászgép — amellyel ezredünk június 22-én az ellenség repülőgépeit fogadta — jó

néhány új készséget követelt a pilótától. Ez a gép rögtön megtetszett nekem. Olyan volt, mint egy tűzesvérű, kemény fejű versenyló: a biztos kezű, erős combú lovas alatt nyilvesszőként száguld; de a gyenge lovas elveszti hatalmát fölötte, s a patái alá kerül. A tervezőknek általában ritkán sikerül egyforma hatékonysággal megvalósítani elképzeléseiket a gép repülési tulajdonságait és tűzerejét illetően. Minden konstrukcióban óhatatlanul akad valamilyen gyenge pont.

A MIG—3-as kitűnő harci tulajdonságai mintegy rejtve voltak — néhány fogyatéka mögött. A gép erényeit csak azok a pilóták tudták felszínre hozni, akik képesek voltak felismerni és kihasználni e tulajdonságokat...

A MIG—3 könnyen ment át zuhanórepülésbe, felgyorsulva több mint ötszáz kilométeres óránkénti sebességre, s ezután hétszáz-nyolcszáz méteres ugrásra is futotta az erejéből. Ez nagy függőleges magasságot jelent, a magasság pedig a sebesség tartaléka. Nagyon megszerettem ezt a gépet, amelynek tulajdonságai és felépítése mintegy tanúsították rendeltetését: a rohamot!” (17—18. o.)

Június napjaiban Pokriskin százada felderítéseket hajtott végre a németek nagy romániai repülőterei, Iași és Roman térségében. Az első összecsapások az ellenséges gépekkel sok bajtársa elvesztését is hozták. Hamarosan lehetőség nyílt egy lezuhant német vadászrepülőgép közeli megismerésére. Készen állapították meg a szovjet pilóták, hogy a Messerschmitt gépeknek három olyan előnye van: kabinjának páncélüvege, a nagy tűzerőt képező két gépágyú és a rádió adó-vevő készülék, amelyekkel a szovjet vadászok az adott időszakban csak nagyobb mesterségbeli tudásukat, ügyességüket és bátorságukat állíthatták szembe. Pokriskin és társai józanul és saját tapasztalataik alapján értékelték a fasiszták légi fölényét és mindent elkövettek, hogy minél nagyobb veszteséget okozzanak az ellenségnek. A reális helyzetértékelést azonban nem mindenki fogadta el. A szerző írja a 138—139. oldalakon, hogy 1941/42 telén, pontosabban újév küszöbén a hadosztály-törzsből konferenciát tartottak, ahol a

¹ Zsizny v aviacii. Moszkva, 1960. (oroszul).

hadosztály mérnöke előadást tartott a korszerű légierőről. „Mindenáron be akarta bizonyítani a hazai gépek, a MIG—3, az I—16 és a „sirály” fölényét a német gépekkel szemben. Hogy miért, nem tudom — írja Pokriskin. — Hiszen a jelenlevők mind sokszor találkoztak már Messerschmittekkel és Junkersekkel a levegőben, harcoltak ellenük, tehát jól tudták mire képesek.” A konferencián Pokriskin is felszólalt, de felszólalását hazafiatlannak minősítették, mert nem magasztalta a hazai haditechnikát. Pedig csupán annyit mondott, hogy a MIG—3 a Me—109-cel szemben, sok erőnye ellenére, nagyon nehéz, kis magasságban a Messerschmitténél gyengébb a manőverezőképesége és arra kérte a szovjet repülőgép-tervezőket, hogy mielőbb új és tökéletesebb gépeket alkossanak.

Jelentős mértékben nőtt a szovjet légierő hatékonysága, amikor rádióval szerelték fel a repülőgépeket, és hamarosan megjelent egy új géptípus, a JAK—1. A szerző elismerése az új gépek iránt még tudatosabb lett, amikor alkalma nyílt egy épségben levő Messerschmitt közelebbi megismerésére. A Me—109-es gépen egy horvát pilóta szállt le a szovjet területre és A. A. Naumenko repülő-tábornok kívánságára Pokriskinra bízta a német gép alapos megismerését. A pilóta valószínűleg „letapogatta” az ellenség e veszedelmes fegyverét és repülés közben igyekezett felderíteni előnyös és hátrányos tulajdonságait. Szinte tudományos pontossággal hasonlította össze a Me—109-et az új, JAK—1-gyel és arra a következtetésre jutott, hogy „ez a két gép már vetekszik egymással”. (151.o.)

Az ellenség légi fölénye természetesen nemcsak minőségileg, de főként mennyiségileg is jelentkezett. Pokriskin a 167. oldalon pontos adattal is szolgál: „az egész Déli Front állományában száznál kevesebb gép van az ezer német géppel szemben.” A fasiszta haderő felkészült a támadásra. A Nagy Honvédó Háború első szakaszában élődőben és haditechnikában egyaránt fölényben volt a megtámadott Szovjetunió fegyveres erőihez viszonyítva és ezt a kedvező helyzetet igyekezett fenntartani. Mind heljebb és heljebb nyomult a szovjet földön. Pokriskin egysége is mind keletebbre kényszerült visszavonulni. Könyve 95.

oldalán írja: „Amikor ezredünk elkezdett egyik repülőtérről a másikra vándorolni, elhatároztam, hogy jegyezni fogom azon helységek nevét, amelyekben megállunk. De július végén és augusztus első felében oly gyakran változtattunk repülőteret, hogy le kellett mondanom e szándékomról.”

Ezek a keserű gondolatok mély együttérzést váltanak ki az olvasóból és ugyancsak megérti a szerző örömteli hangvételét, amikor arról számol be, hogy 1943 tavaszán „már nem azért települtünk át egyik repülőtérről a másikra, mert kénytelenek voltunk átengedni az ellenségnek. Már támadásban voltunk, s ezért változtattunk települési helyet”. (215. o.)

Pokriskin egész könyvén végigvonul a harcfeleladatok minél sikeresebb megvalósítására irányuló törekvés. Társai segítségével Pokriskin a vadászrepülés terén több újítást dolgozott ki és tökéletesítette a gyakorlatban. Első eredményük a hármaskötélék alkalmazásának megszüntetése volt. A vezérgép és két kísérője képtelen volt a gyors manőverre az ellenséges vadászgépekkel szemben. A vezérgép váratlan fordulatai következtében az egyik kísérőgép tulajdonképpen fedezetlenül maradt a fasiszta támadókkal szemben. Pokriskin és pilótatársai hamarosan bebizonyították a hármaskötélékkel szemben a géppárrepülés előnyeit, sikeresebben küzdöttek a német gépekkel, nagyobb veszteségeket okoztak a fasiszta légierőnek és kevesebb áldozattal jártak a szovjet harcbavetések.

Új ötletük volt a szovjet bombázók kísérésére is. „A lépcsőzés név pontos képet ad erről a harcrendről. Lent repülnek a bombázók vagy a csatagépek — ez az első szint: utánuk következik a közvetlen fedezet csoportja oly módon, hogy mindegyik géppár lépcsőzetesen magasabban repül az előzőnél — ez a második szint; majd feljebb, az alakzat végén a harmadik, összekötő csoport. A „szintek” közötti együttműködés fő elve: semmilyen körülmények közt sem szabad növelni a megállapított magassági szintkülönbséget, mindenkinek lőtávolságon belül kell maradnia — meghatározott manőverezési lehetőséggel.” (158—159. c.)

Ez a harcrend fokozatosan hozta meg a várt sikereket. Am alig vált rendszerré, máris új feladatok vártak

megoldásra és ennek során újabb és újabb harcászati elgondolások születtek. Később már nemcsak járőrözési feladat hárult Pokriskinékra, nemcsak fedezniük kellett az eget a Junkersekkel szemben, hanem kezdeményezték a harcot az ellenséges gépekkel, elébe mentek és megelőzték a támadását, pontos tűzzel nagy károkat okoztak a fasiszta légierőnek a 9. légi hadosztály hadműveletei légterében. A szovjet gépek váratlan megjelenése és támadása az ellenség számára szokatlan területek felett azt eredményezte, hogy a német gépek nagyon sokszor képtelenek voltak teljesíteni feladatukat. Különösen vonatkozik ez a bombázógépekre, melyek számtalanszor kénytelenek voltak bombaterhüket a kijelölt cél előtt leszární és elmenekülni.

A szerző egyszerű szavakkal tárgyalja az eseményeket és éppen ezzel éri el, hogy az olvasó lépésről lépésre megérti a szovjet légierő működését és tevékenységének fejlődését a Nagy Honvédó Háború éveiben, nehézségeit és egyszerű sikereit, amelyek együttesen vezettek a fasiszták feletti katonai győzelemhez a levegőben is.

A. I. Pokriskin beszámol egyéni tetteiről is — igen egyszerű szavakkal, éppen ezért rokonszenvesen. Más szovjet források ismeretében értékelhető igazán, mit jelentett a szovjet hadvezetés számára, hogy Pokriskin élete kockáztatásával felderítette Kleist német tábornok páncélos csoportosítását, amely Csaltir kisváros térségében rejtőzött és készült fel támadásra. A fasiszta páncélosok felfedezése eredményeként Kleist csoportjának támadását a szovjet csapatok Rosztovnál szilárd védelemmel fogadhatták.

Pokriskin ötlete volt a Breslau (ma Wrocław)—Berlin autósztráda felhasználása repülőgép fel-, illetve leszállóhelyként.² Pokriskin könyvének 345—348. oldalain leírja, hogy 1945 elején a hadosztálya új feladatot kapott, fedezniük kellett Korotyejev tábornok hadseregét, amely Drezda irányában bontakoztatta ki hadműveletét. A ked-

vezőtlen talajviszonyok, az olvadó hó nem tették lehetővé a biztonságos repülőtér gyors létrehozását. Ekkor támadt Pokriskinnak az az ötlete, hogy az autótutat, illetve ennek egy szakaszát építi ki felszálló pályának. Krauszovszkij tábornok, a 2. légi hadsereg parancsnoka, mint mindig, most is egyetértett a szokatlan elgondolással, mert valóban a legmegfelelőbbnek bizonyult a támadó csapatok légi támogatására és biztosítására. Az ötlet megvalósult és teljes sikerrel biztosította Korotyejev tábornok hadseregének tevékenységét.

A háború menetében a 9 gárda vadászrepülő hadosztállyal szembekerülő német pilóták megtanulták tisztelni ellenfeleiket. Az a hír terjedt el, hogy ha Pokriskin felszállt, az éter visszhangzott: „Achtung! Achtung! Pokriskin a levegőben!” (253. o.) „Népszerűségével” kapcsolatban elmond a szerző egy epizódot. Új gépet kapott, amelyen háromjegyű szám volt „és mivel megparancsolták, hogy a rádióban ne nevezsem meg magamat, mert a német pilóták már vadásznak rám, majd belétozott a nyelvem az új szám kiejtésébe. A fiúk jól nevettek furcsa hadarásomon. Mázoljatok nekem egy százast — mondtam. Itt a százast, a százast. Rövid és velős, nem igaz? Azóta a 100-as számú gépen repülök”. (257. o.)

A. I. Pokriskin Háborús égbolt című könyvének ismertetésében kizárólag arra törekedhettem, hogy felhívjam az olvasó figyelmét értékeire, hadtörténelmi, repüléstörténelmi vonatkozásaira. Érdekes, lüktető életteli teli és mély humanizmustól áthatott mondanivalóját tolmácsolni nem lehet.

A könyv magyar fordítása, egy-két esettől eltekintve, hű, kitűnő nyelvezetű, sok helyütt művészi, amiért elsősrban a fordítót, Nyíró Józsefet illeti az elismerés. Dicséret pedig a Zrínyi Katonai Kiadótól A. I. Pokriskin repülővezérezredes emlékiratának kiadásáért.

Godó Ágnes

² A Nagy Honvédó Háború története. V. k. Budapest, 1967., 70. o.