

Kis Csaba 1. éves főiskolai hallgató:

NY KÜLÖNLEGES REPÜLŐGÉP TÖRTÉNETE
- Me. 210-es a magyar légierőben -

Hayden Sándor repülőakadémikus és mindazon Me. 210-es hajózók emlékére, akik az utolsó pillanatig teljesítették kötelességüket.

1944-45-ben a Magyar Királyi Honvéd Légierő - ha mennyiségben nem is - minőségben megközelítette a kor színvonalát. Elmondhatjuk, hogy - az 1939-40-es állapotokhoz képest - egy fejlettebb repülőiparra támaszkodó, korszerű légierőt sikerült kiépíteni, azokban az években.

Ennek a repülőfegyvernemnek egyik érdekes és figyelemre méltó repülőgéptípusa volt a Messerschmitt Me.210. Számos alkalommal és számos helyen vitatkoztak már ennek a repülőgépnek a tulajdonságairól, alkalmazhatóságáról.

Az alábbiakban a Me. 210-es magyarországi történetét kívánom felvázolni.

Gyártás és rendszeresítés

Az önálló, korszerű magyar repülőgépgyártás megteremtésének igénye már a második világháború előtt felmerült, de csak 1940-ben vált igazán fontossá. Ezt német részről is támogatták, hiszen lehetőséget láttak az elszünetelt veszteségek pótlására és az elavult technika korszerűbbre cserélésére. Ehhez nagy segítséget nyújthatott a még nem hadviselő Magyar Királyság ipari potenciálja.

1941. március 10. és 14. között Budapesten tárgyalások kezdődtek arról, hogy hogyan lehetne a magyar repülőipart is bevonni a korszerű repülőtechnika gyártásába. ¹

A tárgyalásokon az - akkor még fejlesztés alatt álló - Messerschmitt Bf. 109 F együléses vadászrepülőgép és a kétmotoros Messerschmitt Me.210-es többfeladatú romboló ² gyártásáról, valamint ezen repülőgépekhez szükséges motorok magyarországi szereléséről volt szó. ³

A magyar üzemek szerződésben vállalták a Me. 210-es típusból havi 50 db legyártását és a hozzá való DB-605 A és B típusú motorok előállítását. ⁴

A gyártásból a Me. 210-es esetében 1:1 arányban határozták meg az elosztást.

A repülőgép sárkányát a Dunai Repülőgépgyár Rt., míg a repülőgépmotorokat a csepeli Weiss-Manfréd Repülőgép és Motorgyár Rt. üzemei szerelték. ⁵

1942-ben került sor a mintadarabok legyártására. Előzben azonban megváltoztak a géptípussal kapcsolatos - alkalmazási és gyártási - tervek. A méretek ugyanis új, 1023 KW (1450 LE) teljesítményű DB-605 motorokat hoztak ki. Így a kétmotoros rombolókat 1 m-rel hosszabb törzsszerkezettel és új motorokkal kezdték el gyártani. ⁶

A Dunai Repülőgépgyár 1943-ra felkészült a Me. 210-es gyártásra. Decemberben már havi három repülőgépet adtak át a típusú repülő alkatulatoknak. ⁷

Az év végéig 484 db motor és 104 db repülőgép készült el. 1944-re felfutott a termelés, így napi 5 db motor és 1 db repülőgép került ki a gyárból.

Az első tíz magyar repülőgépből a kívánságok szerint 2 db-ot távolfelderítőnek, 4 db-ot közelfelderítőnek, egyet nehéz vadásznak, egyet pedig lokátoros éjszakai vadásznak alakították át. ⁹

1944. május 1-én született döntés a Me. 210-es gyártásának leállításáról. Helyette június 16-tól az ún. "vadászprogram" került megvalósításra. ¹⁰

Az 1943-44-ben végrehajtandó hadrendi változás szerint az alakulatok ellátása az új Me. 210-esekkel a következő sorrendben kellett volna hogy történjen: 5/1. éjjeli kísérleti vadászszázad (22 db); 3/2. közelfelderítő század (12 db); a repülőgépszerelő osztály (5 db), valamint a fegyver és bomba-kiképzőosztály párhuzamosan; 1 bombázó kiképző osztály (18 db); a megfigyelő kiképző osztály (12 db). Ezután a 4/2. közelfelderítő századok feltöltése következhetett volna. ¹¹ A tervet végrehajtása azonban számos - a gyártásból adódó - nehézség miatt nem valósulhatott meg maradéktalanul.

1943. áprilisában kezdi el szervezni Krúdy Ádám százados Me. 210 Ca-D gépekkel rendelkező 5/1. éjjeli vadászszázadát, Ferihegyen. Az egység 1944. március 17-től állt a honi légvédelem rendelkezésére. Szintén Ferihegyen települt a Repülő Kísérleti Intézet (R.K.I.) rombolószázada, Me. 210 Ca-1 repülőgépekkel, Dóczy Lóránd alezredes parancsnoksága alatt. ¹²

A Me.210-esek 1945. márciusáig számos bevetésen vettek részt, különböző feladatkörökben. Ezekről a bevetésekről a későbbiekben részletesebben írok.

Nehézvadászként való alkalmazásán kívül a Me. 210-est gyorsbombázóként is repültették, egészen a háború végéig. Az első gyorsbombázó alakulat a 102/1. önálló század volt, ezt követte a 102/2. felállítás.

A 102/1. század 1944. májusában alakult, a volt 3/1. bombázó századból, Hersényi István százados parancsnoksága alatt. ¹³ A 102/1. gyorsbombázó század július közepén kapta meg Me. 210 Ca-1 típus repülőgépeit és kezdte meg működését Bodó Pál százados parancsnoksága alatt. Őt 1944. decemberében Wágner Károly hadnagy követte, aki a háború befejezéséig állt a század élén. ¹⁴

1944. november 1-én Várpalotán a két, mindaddig önálló gyorsbombázó századból megalakult a 102. gyorsbombázó osztály, Martini Albert őrnagy parancsnoksága alatt, a 102. repülőandár alárendeltségében. ¹⁵

Október második felében az osztály három századdá fejlődött, miután a R. K. I. Me. 210-esekből álló nehézvadász századát Péterdi János százados parancsnoksága alatt beolvastották az alakulatba. ¹⁶

Az osztály századai (102/1. "Sas", 102/2. "Tigris", 102/3. "Villám") 1945. márciusáig részt vettek a harcokban.

Alkalmazás-alkalmazhatóság

A továbbiakban a Me. 210-es alkalmazását kívánom vizsgálni, a bevetések részletesebb leírásával, a típus veszteségeinek és az alkalmazhatóság kérdésének figyelembe vételével. A Me. 210-eket először éjszakai, illetve nehézvadászként alkalmazták, tehát elsőként azokkal a bevetésekkel foglalkozom, ahol a típust ilyen feladattal vetették harcba.

A Magyarország elleni első légitámadásra 1944. április 3-án került sor, amikor a 15. Amerikai Légihadsereg 200 négymotoros

bombázója mért csapást Budapest környéki célpontokra. A Brit Királyi Légierő (Royal Air Force) 205. bombázóezrede a támadást az éjszaka folyamán megismételte. Az elhárításra felszállt magyar vadászok között ott voltak az 5/1. éjjeli vadászszázad Me. 210-esei is. Légi győzelmet azonban - 6 bombázó és két kísérővadász lelövésével - csak az együléses gépeken repülő nappali vadászok értek el két fő veszteség mellett. ¹⁷

Április 12-én délután a Wiener Neustadt felé átrepülő amerikai kötelék ellen szállt fel a R.K. I. rombolószázada, de űk is légigyőzelem nélkül tértek vissza, sőt elszenvedték első veszteségüket, hősi halált halt a fiatal Hayden Sándor repülőakadémikus. ¹⁸ A támadó amerikai kötelékek pedig szinte minden alkalommal elérték céljukat és ledobták bombaterhüket, kivévelt azok az esetek képeztek, amikor időjárási okok, vagy szervezési hiba miatt kellett a feladat végrehajtásáról lemondaniuk.

Egy nappal később délelőtt 11 órától a 15. Amerikai Légihadsereg gépei több hullásban, összesen 353 bombázó bevetésével intéztek támadást magyarországi célpontok ellen.

A Légvédelmi Parancsnokság minden bevethető vadászt a támadók ellen vezényelt. Így a 2/1., 5/3., 1/1. vadászszázadok Me. 109-esei mellett felszálltak az 5/1. éjjeli vadászegység és a R. K. I. rombolói is. ¹⁹

A Me. 210-esek válogatott, profi személyzetei bátran harcoltak a több százszoros túlerőben lévő amerikai kötelékek ellen. Dóczy alezredes és lővésze Stark szakaszvezető egy P-38-ast és egy B-24-est lőtt le. ²⁰

A túlerőben lévő amerikai kísérővadászok azonban szétszórták a magyar rombolókötelékeket.

Vadászaink veszteségei súlyosak voltak. Az 5/1. század kilenc gépéből hármat lelőttek, a R. K. I. tizenkét 210-eséből hatot veszített. Három pilóta és öt lövész halt hősi halált. ²¹

Az április 13.-i véres harcok krónikájához tartozik még, hogy Dóczy alezredes 210-esét rögtön a "Liberator" lelövése után több amerikai vadász támadta meg. Az állandóan tűz alatt tartott romboló kigyulladt, a lövész ejtőernyővel elhagyta a gépet, míg a pilóta sikeresen kényszerleszállt. ²²

Boskovits főhadnagy gépét két P-38-as támadta meg. A nagy repülőtudással rendelkező, kitűnő pilótának sikerült a lángoló nehézvadászt hasra tenni. Azonban miközben a két hajózó a kabint igyekezett elhagyni, a Me. 210-es felrobbant, a személyzet hősi halált halt. ²³

Papp Árpád hadnagy, Nagy Kornél főhadnagy és Parcsami József hadnagy szintén kényszerleszállt, több repülőgép pedig sérülésekkel tért vissza. ²⁴

Összegezve tehát, a Me. 210-esek két nagy bevetésen vettek részt, ezeken elérték 2 légi győzelmet 10 repülőgép veszteség mellett. Mielőtt ítéletet mondanánk a 210-esek légvédelmi alkalmazhatósága felett, vizsgáljuk meg a korabeli légiharcjelzést is.

A korszerű légiharc mozzanatai a német vadászok harcjelzése alapján:

- az ellenség felderítése, megpillantása;
- az ellenség megközelítése, előnyös helyzet elfoglalása;
- támadás, célzás, lövés,
- sikertelen támadás esetén a harc félbeszakítása ²⁵

Az első mozzanattal nem kell foglalkoznunk, mivel ennek sikeressége a légtérfigyelés szervezettségétől, a kötelék tagjaitól, valamint a földi vadászirányítástól függ.

Az ellenség megközelítése sem okozhatott gondot a Me. 210-esnek. A két DB-605-ös motor ugyanis ehhez elegendő sebességet (560 km/h) biztosított a nagy repülési időtartam mellett.

A problémák sora a harmadik mozzanatnál kezdődik. A 210-es ugyanis nem volt képes csak felülről és hátulról támadni, fegyvereinek irányozása, valamint gyenge emelkedőképessége miatt. ²⁶ Alulról és hátulról, csak az egymotoros vadászgépek tudtak támadni. Ennél a pontnál tehát már hátrányos helyzetbe kerülhetett a Me. 210-es a zárt tüzrendszert alkotó kötelékben repülő bombázókkal szemben.

A legnagyobb gond a 210-es hajózói számára az utolsó mozzanat, a harc megszakítása és a harc színterének elhagyása lehetett. A bombázók elleni támadás után vagy közben túlerejű kísérő vadászkötelékek "zúdultak" a magyar rombolók "nyakába". A nehézkes, kevésbé fordulékony és gyengébb emelkedőképességgel rendelkező Me. 210-es rombolónak pedig nem volt esélye az amerikai vadászgépekkel szemben.

Hasonló következtetésre juthattak a légierő vezetői is, mert a Me. 210-es típust nem vetették be többet, nappal.

A 210-esek éjszakai vadászként való alkalmazásáról meglehetősen kevés adat maradt fenn. 1944. szeptember 1-én sikerült az 5/1. éjjeli vadászszázadnak négy, éjszaka átrepülő ellenséges repülőgépet megsemmisíteni, saját veszteségről nincs feljegyzés.

²⁷

A Me. 210-es harmadik és talán legsikeresebb alkalmazása a gyorsbombázóként való bevetés volt.

Egyes bevetések részletes leírása terjedelmi okok miatt nem lehetséges, mivel a 102. gyorsbombázó osztály gépei kb. 300 bevetést teljesítettek, melyek egy része bombázás, más része pedig alacsony-támadás volt. Eközben 10 légi győzelmet arattak és 11 gépszemélyzetet, valamint 1 fő pilótát veszítettek. ²⁸ Visszaemlékezések alapján tudjuk, hogy a reflex-célzó készülékkel (Reflex visiev) felszerelt Me. 210-essel nagyon pontosan lehetett bombázni, ha nem volt erős a szél. Hátézer métertől háromezerig tartó zuhanás után is lehetett egy 20 méter átmérőjű körben találatot elérni. A személyzet jó kiképzettsége természetesen elengedhetetlen volt. ²⁹

A gyorsbombázó osztály gépeit 1945. március 26-án Parn-dorfban (Ausztria) felrobbantja, így a Me. 210-esből egy példány sem maradt meg.

A vélemények lehetnek különbözőek, egy azonban biztos - és ezt a most következő műszaki leírás is alátámasztja - hogy a Me. 210-es kora egyik kiemelkedő repülőgéptípusa, jó és rossz tulajdonságaival együtt, ugyanakkor számos korszerű megoldással.

A Me.210-es műszaki jellemzői

A Me. 210-es egy hosszúfejlesztési munka során kialakított dűr-alumínium héjszerkezetű, nagy teljesítményű, jó műszerezettségű és az akkori legfejlettebb működéstechnikai megoldásokkal (pl. hátrátüzelő géppuska mozgó mechanizmusa, elektromos tüzkiváltás) ellátott repülőgép volt.

A gép két DB-605-ös motorral (ill. annak különböző változataival) volt felszerelve.

Kabinja egymás mögötti ülésekkel volt berendezve úgy, hogy a rádiós-lövész a pilótának háttal ült és így tudta a törzs oldalára szerelt, hátrátüzelő, mozgatható, 13 mm-es géppuskákat vezérelni.

Fesztáv: 16,34 m
Hossz: 12,13 m
Magasság: 4,28 m
Szárnyfelület: 36,2 m²
Szerkezeti tömeg: 5.400 kg
Felszálló tömeg: 8.900 kg
Maximális sebesség: 560 km/h
Hatótávolság: 1600 km
Maximális repülési magasság: 10 000 m

A motor jellemzői:

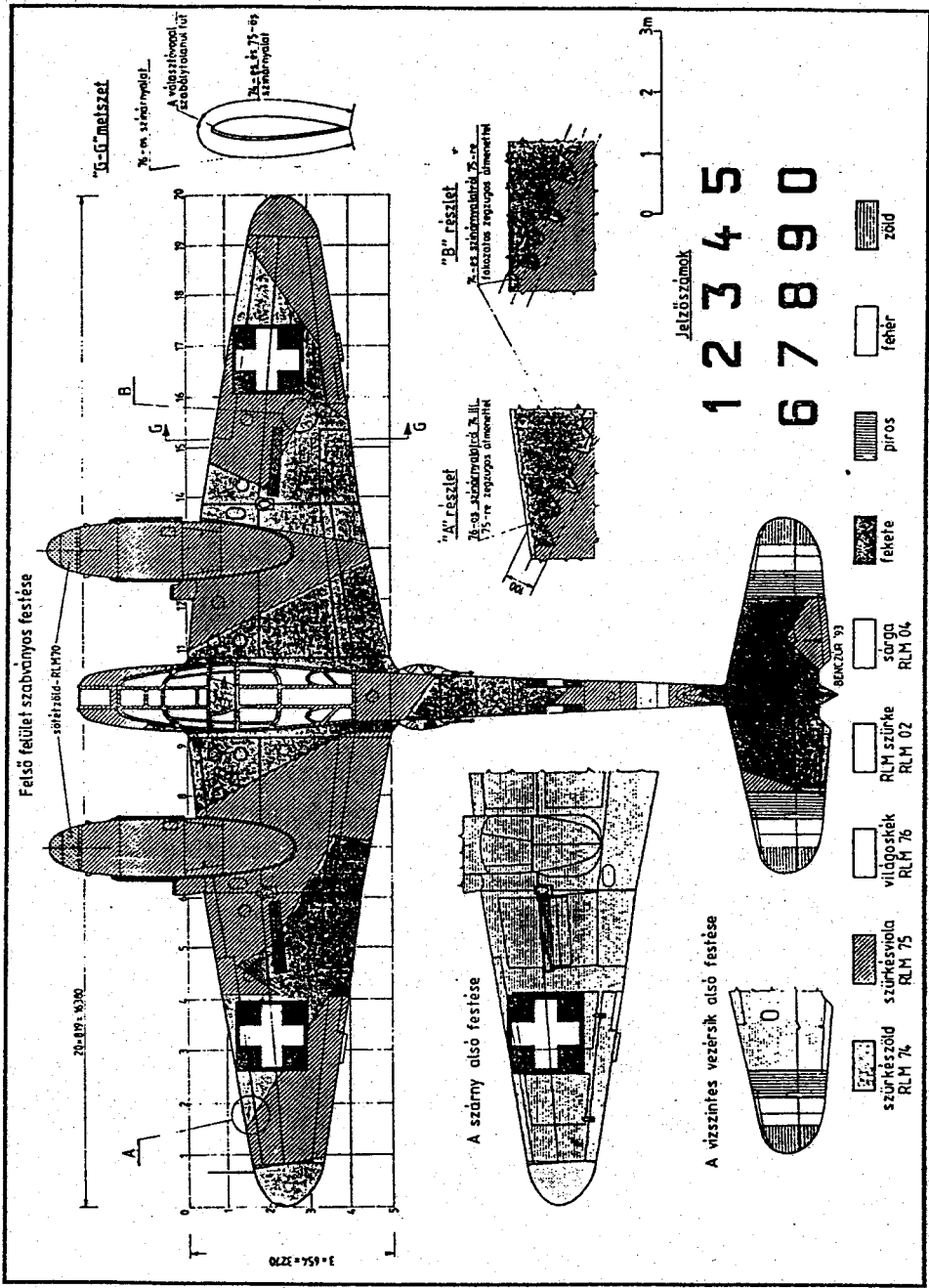
DB-605 A/B, folyadékűtéses
2 x 1475 lőerős, háromgú állítható, fém légcsavarral.

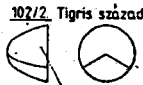
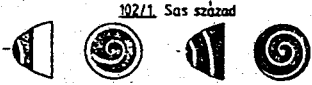
Fegyverzet:

- 2 db 7,9 mm űrméretű MG-17 géppuska
- 2 db 20 mm űrméretű MG-151/20 előretüzelő gépágyú
- 2 db 13 mm űrméretű MG-131 hátrátüzelő géppuska
- 1000 kg bomba teher

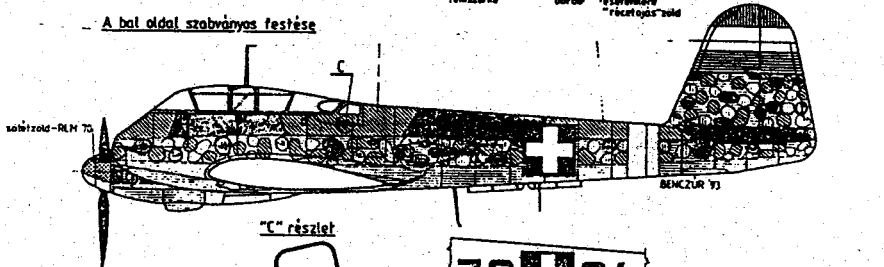
30

Személyzet: 2 fő (pilóta, hajózó távirász).

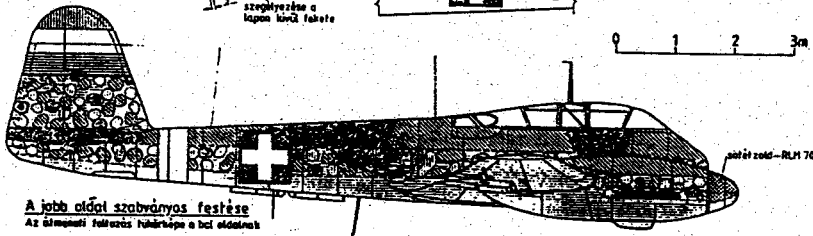




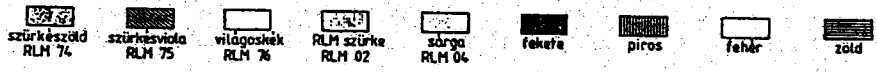
A bal oldal szabványos festése



Minta a jelzőszámokhoz

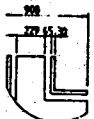
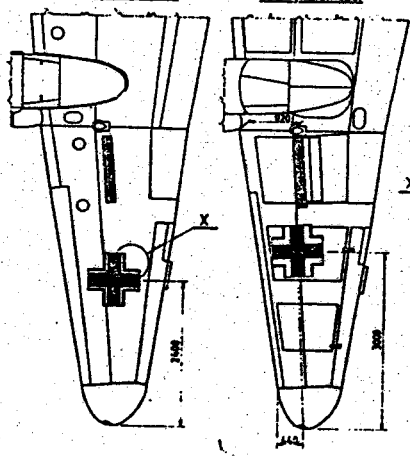


Az átlátszó felületen tükröződő a bal oldalé

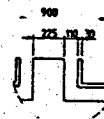


Szárny felülről

Szárny alulról



"X" részlet

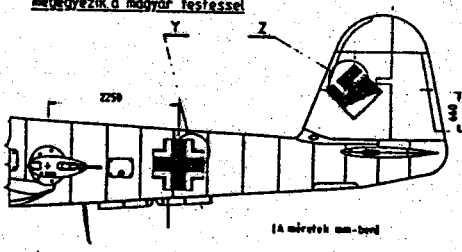


"Y" részlet

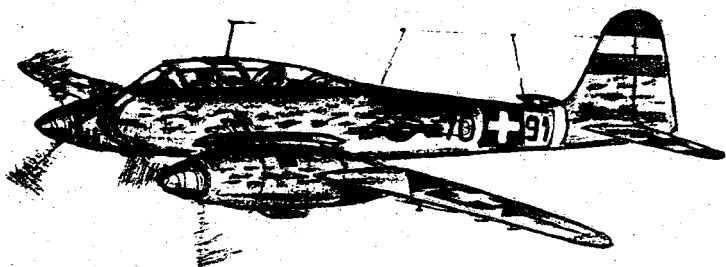


"Z" részlet

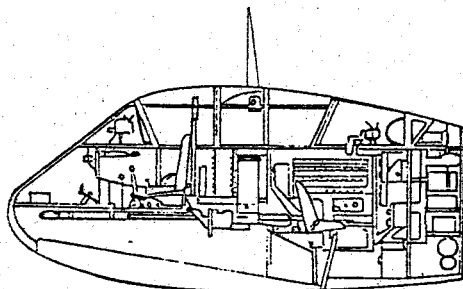
A sárkány szabványos festése megegyezik a magyar festéssel



A Magyarországon gyártott német Me 210 Ca-1 gépek szabványos jelzései

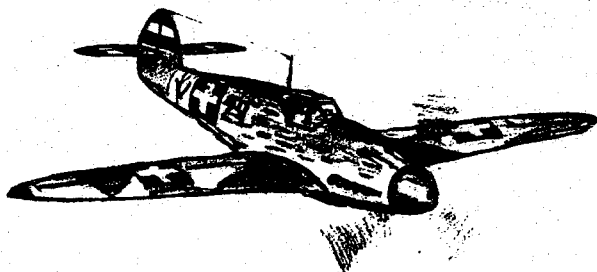
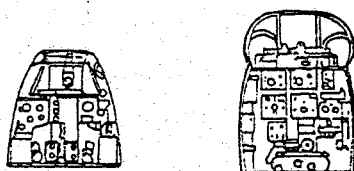


Me 210 gyorsbombázó (a szerző rajza korabeli fotók alapján)



Me 210 Ca-1. Jól látható a bombaszekrény kialakítása.

Az Me 210 kabinberendezésének rajza



Me Bf.109 vadászrepülőgép (a szerző rajza)

Jegyzetek

- 1 Nagyváradai Sándor - M. Szabó Miklós-Winkler László:
Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből
Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1986.
- 2 A romboló megnevezést sok esetben - főként a típust
egykor repülő hajózók - nem tartják megfelelőnek. Mo-
gyorossy Sándor vezérezredes a légierő akkori parancs-
noka, emlékirataiban "nehézzadász és egyben bombázó"
elnevezéssel említi. Repüléstörténeti írásokban azonban
megmaradt a romboló kifejezés, ezért a továbbiakban én
is használni fogom.
- 3 Honvédelmi Levéltár, Vezérkarfőnökség Elnöki 1. osztály
1941/6064, 1941/5564.
- 4 Nagyváradai 213.o.
- 5 A Dunai Repülőgépgyár Rt-től a Pestvidéki Gépgyárig ir-
HADITECHNIKA 93/3 29. o.
- 6 Nagyváradai 214. o.
- 7 U.o. 222. o.
- 8 A Dunai Repülőgépgyár ... 30. o.
- 9 U.o. 30. o.
- 10 U.o. 30. o.
- 11 Nagyváradai 233. o.

- 12 HL. VKF. Elnöki 1.o. 1942/5598
- 13 Visszaemlékezés: A magyar királyi 102/1. honvéd gyorsbombázó század megalakulására, működésére és megszűnésére.
In. Magyar Szárnyak 1990.
5.o. (A továbbiakban: MSZ/90)
- 14 A M. Kir. 102/2. honvéd gyorsbombázó század megalakulása és működése in. Magyar Szárnyak 1991.
39.o. (A továbbiakban: MSZ/91.)
- 15 MSZ/90. 6.o.
- 16 Nagyváradi ... 237.o.
- 17 U.o. 263. o. és Punka György: Éjszakai vadászok in. Aero Historia 1992.
- 18 Punka: idézett mű 8.o.
- 19 Punka: idézett mű 8.o.
20. Bernárd Dénes - Mujzer Péter - Hangya János: Horrido (-Légicsaták a keleti fronton) OMTKK - Bp. 1992. 52.o.
- 21 Punka: idézett mű 8.o.
- 22 Bernárd 57.o.
- 23 Uo. 52.o.
- 24 Punka: idézett mű 8.o.
- 25 U.o. 5.o. alapján

- 26 A gyenge emelkedőképesség nyilván kihat a második mo-
zanatra is, hiszen a pilótának úgy kell a közelítés
irányát és magasságát megválasztania, hogy rombolójával
lehetőleg magassági fölényel és hátulról indítson tá-
madást.
(Punka: idézett mű 6.o. alapján)
- 27 Nagyváradi ... 220.o.
- 28 MSZ/90 és MSZ 191. alapján
1. o. 74.o.
- 29 Gaál Gyula: Gyorsbombázók: adalékok és kérdések
In Magyar Szárnyak 1991. 39. o.
30. A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete
Zrinyi 360.o.