

Tóth Ferenc¹

A Magyar Királyi Honvéd Légierő Bf 109-es vadászrepülőgépeinek nyomában II. rész

ESEMÉNYEK A KÉRDÉSES IDŐPONTBAN

1944. december 11-én, mint minden háborúban álló ország, Magyarország légtere is megtelt repülőgépekkel. E napok harcai három súlyponti részre oszthatók.

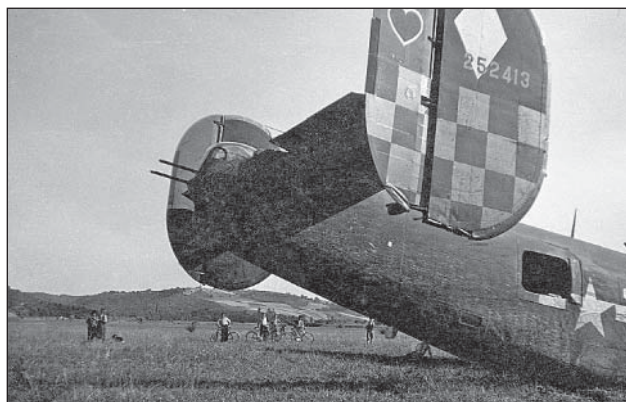


15. ábra. Az Me 109-es gyártása. Hazánkban 723 db-ot gyártottak ebből a típusból a II. világháború alatt

Az amerikai bombázók légi eseményei nem kötődnek az általunk kutatott eseményhez. Aznap, 11-én az amerikai kötelékek a Bécs környéki olajfinomítókat támadták. Kisebbségi kötelékek magyar légtérbe keveredtek. A Gönyűnél horgonyzó SZEGED őrnaszád tüzérsége is lelőtt egy Liberátort, amely a csicsói erdőre zuhant le.¹² A Magyarország légtérébe érkező 451. bombázócsoporthoz (az előzővel együtt) három, a 450. bombázócsoporthoz egy B-24-es Liberator zuhant alá, még a frontvonal átrepülése előtt a mélybe.

1. táblázat

Típus	BG	Sq	SerNo	MACR	Hely	Pilóta
B24G	450	721	42-78454	10493	Zalagalsa	2Lt Berry
B24J	451	725	44-10629	10367	Csicsó, Duna-part	1Lt Campbell
B24J	451	726	42-51585	10391	Sümege É-Ny	2Lt Porter
B24H	451	727	42-50630	10392	Komárom környéke	1Lt Harris
B24G	456	746	42-51548	10363	Zsigárd (Szlovákia)	F/O Kennedy
B17G	483	817	44-8111	10129	Berzence, Böhönye	1Lt Jarrett
B17G	301	32	44-6529		Debrecen, Repülőtér	Lt Morris



16. ábra. Lelövését követően magyar területen kényszerleszállt B-24-es Liberator bombázó (Fortepan 15561)

Az átrepülő repülőgépek közül a 456. és a 483. bombázócsoporthoz további egy-egy repülőgép elérte a szovjet megszállás alatt levő területet, de azok is lezuhantak. Egy repülőgép pedig a 301. bombázócsoporthoz a szovjet kezén levő debreceni repülőtérre szállt le. E repülőgépek sem az amerikai, sem a német jelentések szerint nem találkoztak ellenséges vadászrepülőgépekkel. Az összesített jelentés pontosítja, illetve kiegészíti a történetet. (1. táblázat)

A front akkori állása a Balaton északi csücske, Székesfehérvár-kelet – Martonvásár – Ócsa – Gödöllő – Vác-kelet és a Börzsöny hegységen keresztül Balassagyarmat vonalában húzódott. A Németország felett alighanem megsérült bombázók igyekeztek elérni a szovjet vonalakat. A hét repülőgép közül csak egy érte el célját, a többi odaveszett. A frontvonal déli végén, a Balaton és Dunántúl környékén, a szovjet légierő több bevetést hajtott végre.

A Dunántúlon felélénkülő katonai mozgás a déli órákban a 17. szovjet légi hadsereg vadász- és csatarepülőgép kötelékeinek tevékenységét váltotta ki. A szovjet csatarepülőgép támadások elsősorban a Székesfehérvár–Veszprém–Jánosháza között húzódó, 8. számú főközlekedési út és vasút hadiforgalmát érték. Dél előtt 11 óra előtt a – mozgósított újoncokkal zsúfolt – deveszéri vasútállomást támadó csatarepülőgépek ellen azonnal harc-

¹ Országos Vízügyi Főigazgatóság, Főtanácsos. A Magyar Roncskutató Egyesület és a Magyar Veterán Repülők Szövetsége tiszteletbeli elnöke. Baja Főiskola szakmérnök, vízügyi gépészeti oktató.



2. táblázat

Típus	Csatarepülő		Hely	Esemény
	hadosztály	ezred		
Il-2m3		615.	Ajka Kislőd légterében:	Légi harc vagy légvédelmi találat. Harci bevetésből nem tért vissza.
Il-2m3	136.	715.	Csösz légterében:	Légi harc vagy légvédelmi találat.
Il-2m3	136.	989.	Szabadbattyán-Kelet légterében	Légi harc. Harci bevetésből nem tért vissza.
Il-2m3		615.	Dunántúl légterében	Harci bevetésből nem tért vissza.
IL-2m3		187.	Ismeretlen légterben	Harci bevetésből nem tért vissza.



17. ábra. Magyar Bf 109F-2-es minta vadászpilóta egy színezett fényképfelvételen, 1943-ban

ba vetették Kenyeriből a 101/II. magyar vadászpilóta osztály két repülőgépét. Szecsey Gábor repülő hadnagy Messerschmitt Bf 109 típusú vadászpilótájával az egyik szovjet köteléket megtámadta és az egyik Il-2m3 típusú csatarepülőgépet Ajka-Kislőd térségében lelőtte. A szovjet források pontosítottak és további 4 db szovjet csatarepülőgép lezuhánásáról is tájékoztattak. (2. táblázat)

A vasútállomások és repülőterek támadása mellett egy magányos felderítő repülőgép is tevékenykedett a Dunántúlon. Talán magára maradoottsága okozhatta veszteségét a szerencsétlen sorsú repülőgépnek.

December 11-én 14 óra 53 perckor a 17. légi hadsereg 39. távolsági felderítő repülőezred egy Pe-2PF típusú felderítő bombázóját Helmuth Lipfert szds. (6./JG 51) Balatonkenese felett 4500 méter magasságban meglepte és lelőtte. A levegőben szétrobbant repülőgép Balatonkenesénél a vízbe zuhant. A maradék roncsokat a repüléstörténet-kutatók 1994-ben kiemelték a Balatonból.¹³

A csatarepülőgépek védelmére a szovjet vadászpilótákat is a légterbe küldték. Ezek közül – az eddigi tudomásunk szerint – a 288. vadászpilóta-hadosztály, a 866. vadászpilóta-ezred állományába tartozó kettő Jak-9 vagy Jak-3 típusú repülőgépet Pákozdi – Sukoró légterében a vadászvédelem lelőtte. A szovjet hadijelentések szerint „harci bevetésből nem tértek vissza”.

18. ábra. Bf 109G-14-es vadászpilóta magyar alkalmazásban



19. ábra. Bf 109G-2-es a Magyar Királyi Légierő színeiben, 1943 januárjában

Valószínűleg e helyszíntől kissé eltávolodott a küzdelem. Heinz Ewald hadnagy a 6./JG 52. vadászszázad pilótája, a szovjet 150. vadászpilóta-hadosztály 149. vadászpilótájához tartozó Jak-1 vagy Jak-9 típusú repülőgéppel ütközött meg, amelyet, a német jelentések szerint *Ercsi – Martonvásár* légterében, 4500 méter magasságban lelőtt. Az előző két repülőgépről feltételezhető, hogy azokat szintén a 6./JG 52. vadászszázadhoz tartozó Steins főtörzsőrmester, és Welz őrmester lőhette le, akik 1200 méter magasságban találkoztak a szovjet vadászpilótákkal.

A magyar jelentések egyike szerint, aznap Budapest légterében jelentősebb eseményekre nem került sor. „A délutáni órákban 13 óra 30 perc és 14 óra 55 perc között a Veszprém–Jutas repülőtérről felszálló 101/I. magyar vadászpilóta-osztály kötelékerejű szabadvadászatot végzett a főváros légterében – minden eredmény nélkül.”¹⁴

Ugyanakkor Budapest észak, északkeleti térségében a földön súlyos gyalogsági harcokra került sor. A 30. szovjet lövészhadtest, 36. szovjet gárda lövészadosztálya elfoglalta Gödöllőt. Az Ipoly arcvonalon Drégelypalánk körzetében a 6. szovjet gárda harcokcsihadsereg, 9. gárda gépesített hadtestének csapatai erőltették a támadást Ipolyság általános irányba, hogy áttörve az Ipolyon, Léva felé mérjék főcsapásukat. Aznap este a 10. magyar felderítőosztály katonáit a Gödöllő – Mogyoród vonalra vonták vissza. A 10. magyar kaposvári gyaloghadosztály hadművelési naplójában feljegyezték, hogy „a nap folyamán a hadosztály légterében erős szovjet légi tevékenység zajlott. A hadosztály légvédelmi tüzérsége egy szovjet repülőgépet lelőtt.”

A szovjet hadijelentések szerint Budapesttől északkeletre két repülőgép légi harcban, egy pedig ismeretlen ok miatt veszett el. (3. táblázat)

A német légi csatarepülő és vadászpilóta győzelmi névsor csupán egy repülőgép lelövésével több, mint amit a szovjet jelentésekből ki lehet olvasni. Minden bizonnyal,

3. táblázat

Jak-9	151. gárda vadászrepülő ezred	Fót – Mogyoród légterében	Légi harc. Harci bevetésből nem tért vissza.
Il-2m3	132. gárda csatarepülő ezred	Vácrátót–Észak légterében	Légi harc. Harci bevetésből nem tért vissza.
Il-2m3	90. csatarepülő ezred	Gödöllő légterében	Harci bevetésből nem tért vissza.

mint ahogy többször előfordult, egy repülőgépre ketten rátámadhattak, vagy egy repülőgép kétszer is rátámadt ugyanarra a repülőgépre és így adták be az igényüket.

4. táblázat

Dudszus főtörzsőrmester	8./SG 10	Il-2	2100 m
Neumann őrmester	1./JG 53	Il-2	150 m
Jürgen Harder Stab őrnagy	1./JG 53	Il-2	800 m
Friedrich Haas hadnagy	5./JG 52	Jak-9	800 m
Friedrich Haas hadnagy	5./JG 52	Jak-9	1000 m

A német hadsereg részletesebb repülőgép-bevetésekről szóló jelentései szerint az Ipoly szakaszon vívott harcok-

ban bevetették az I. német repülőhadtest több bombázó, csata- és vadászrepülő kötelékét, valamint a 102. magyar repülődandárhoz tartozó 102. vadászbombázó és 102. gyorsbombázó osztályait. A támadó repülőgépek a nap folyamán tíz szovjet páncélost semmisítettek meg, és ötöt megrongáltak.

A folyamatosan hátráló szárazföldi csapatok megfigyelése szerint „A déli órákban nyolc német bombázó repülőgép jelent meg Bernecebaráti légterében, s bombázták az előrevetett szovjet páncélos éket. A szovjet csapatlégvédelmi tüzérség zárótüzében az egyik német bombázó repülőgép találatot kapott és lezuhant. A többi repülőgép bombái is többségében az Ipoly árterében robbantak”.

A jelentés alapján felmerül a kérdés: ebben az időben vajon mi történhetett Budapest nyugati légterében?

A kutatások során az alábbiakat sikerült feltárni: 1944. december 31-én a 102. magyar repülődandár egységei

20. ábra. Egy 1944-es Messerschmitt naptárban közölt színes fénykép egy magyar álcázó színekre festett, korábban a magyarországi gyártás beindításához küldött, német Bf 109F-1-es mintagépet ábrázol¹⁵ (A felvétel 1943-ban készült)



összefoglaló jelentést adtak ki a decemberi tevékenységükről. A 101. vadászrepülő-erzed szavá tette, hogy „A német pilóták kétes esetekben a magyarokat is megtámadták. A német Focke-Wulf Fw 190 típusú repülőgépek több ízben a magyar repülőgépekre is tüzeltek tévedésből.”

Vajon ennek a december 31-én kiadott összefoglaló jelentésnek lehet valóságtartalma?

A MESSERSCHMITTEK ELLENSÉGGÉ VÁLTAK

A Németországgal szövetségben levő román légierő részére 1943 tavaszán megérkezett a beígért korszerű német repülőanyag második része is. A fél évvel korábban leszállított Bf 109 G-4-es korai változatai mellé ezúttal újabb, immáron Bf 109 G-6 típusú repülőgépek érkeztek.

Az átvett repülőgépek 1944. év közepétől már kerültek a túlerőben levő amerikai és szovjet légierővel történő öngyilkossággal egyenértékű nyílt ütközetet. Augusztus 19-én a román légierőt széttelepítették, így várva be a román király rádióüzenetét, amelyben bejelentette a kapcsolatok megszakítását a tengelyhatalmakkal. Ezzel a román légierő számára a keleti hadjárat véget ért.

1944. szeptember 1-jén a szovjet utasításnak eleget téve, a FARR¹⁶ főhadiszállása az összes román repülőgép felszállását megtiltotta. Az új politikai rendszer megkövetelte, hogy a repülőgépek jelzéseit is megváltoztassák. Az 1941 májusa előtti érvényben levő kör alakú trikolórt vezették be újra. Ez a jelzés 1944. szeptember 3-án lett hivatalos, de a háború előtti négygel szemben, ezúttal hat helyen festették fel ugyanoda, mint ahol a korábbi Mihály-kereszt volt felfestve. A tengelyhatalmak sárga azonosító jelét, amelyet az alsó szárny végére és a törzs hátsó részére

gyűrű alakban vittek fel, a szovjet 5. légi hadsereg jelzéséhez hasonlóan, ekkortól fehér színnel festették fel. A jelzések átfestése a gyártási számokat, és egységek jeleit nem érintette. Fehérre kellett festeni továbbá a felső szárnyvégeket és a motorház alsó részét. Ez utóbbi festés nem minden román gépen lett végrehajtva.

A román kiugrás után az eddigi szövetséges ellenséggé vált. Szeptember 14-én a német Fw 190 típusú repülőgépek már három román Ju 87-es Stukát lőttek le. A Messerschmitt 109 típusú repülőgépek első összecsapására nem kellett sokat várni. Szeptember 18-án két német repülőgép támadott öt román Messerschmittre. A németek saját veszteség nélkül, két román repülőgépet lőttek le.

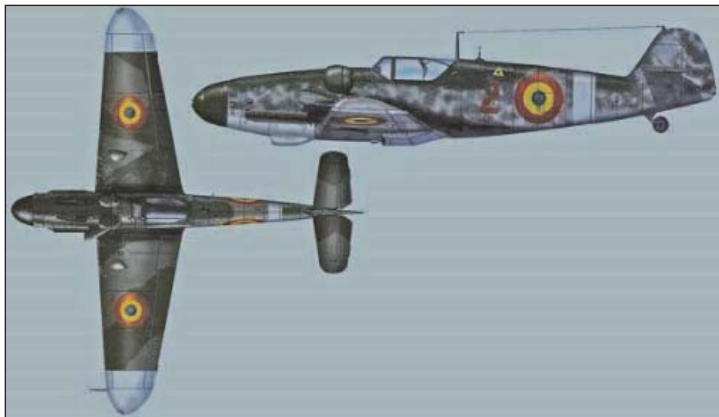
A német jelentések szerint az esemény 19-én történt. Heinrich Tammen főtörzsőrmester és egy másik altisz a 6/JG 52. vadászrepülő századtól 1500 és 5000 méter magasságban támadtak a román repülőkre.

A pálfordulás idején kb. 500 harci repülőgéppel rendelkezett a román légierő, de szeptember végére ez a nagyságrend már lecsökkent 200 darabra. Ebből 27 darab Bf 109 G típusú repülőgép lehetett. A németek, a román átállást hihetetlennek fogták fel. Októberben Magyarország tétova kísérlete következett. A román légierő német gyártású repülőgépei itt harcoltak Magyarország légterében. A román átállást követően, december 11-ig a német légierő már hét román légierő által használt Bf 109-es repülőgép felett aratott légi győzelmet. Elég egy ködös idő, egy hirtelen felindulás, egy „inkább én löjek előbb, mint-hogy engem löjjenek le” látomás és így szembe kerülhettek azok is, akiknek egy oldalon kellett volna állniuk. A német légierő 5./JG 51-es pilótái 1944. december 11-ére három Messerschmitt Bf 109 típusú repülőgép felett aratott légi győzelmi igényt jelentettek be.



21. ábra. A román átállást megelőzően alkalmazott hadijel – Mihály-kereszt – egy Bf 109E-4-es gépen

22. ábra. Az átállás utáni román jelzéseket viselő Messerschmitt Bf 109G-6 típusú repülőgép



5. táblázat

Elias Kühlein hadnagy	5./JG 51	Bf 109	3000 m
Heinisch őrmester	5./JG 51	Bf 109	3000 m
Klein őrmester	5./JG 51	Bf 109	1800 m

A román repüléstörténelmi írások pedig erre a napra még román bevetést sem említenek. Azóta sem tudjuk biztosan, hogy mi történt a felhők felett. Talán hárman is rátámadtak egymás után ugyanarra a repülőgépre. Akkor gyötrelmes volt az élet, már a jelentésekről nem lehetett meggyőződni. Napjainkra a mindent kizáró, értékelhető bizonyítékok is szétporladtak.

JEGYZETEK

12 Ez utóbbi repülőgép a 451 stBomb Group „Buzz Baby” nevű repülőgép volt, amely 23 000 láb magasságban, Bécs légterében a légvédelem eltalált. Chuck Campbell pilóta azonnal meghalt. A repülőgép mégis elvergődött a Duna környékéig. Aviator International 1996. április száma. 24. oldal. A sérült repülőgépek útvonalát tekintve valószínűleg az őrnaszád 1Lt Harris. 42-50630 gyári számú repülőgépére nyitott tüzet, amely felette repült el, és Komárom környékén zuhant le;

13 Haditechnika 1996. évi 4. szám;

14 Veres D. Csaba: Magyarország hadikronikája;

15 A repülőgépet itthon egy elképzelt (tervbe vett) magyar szabványnak megfelelő, a németnél látványosabb és markánsabb színekkel festettek át és magyar felségjelzéssel láttak el. A korabeli nyomdatechnika hiányosságai miatt a színárnyalatok csak hozzávetőlegesek;

16 (FARR) Forțele Aeriene Regale Române (Román királyi légierő).