

## KÉPEK A MAGYAR KATONAI LÉGIMENTŐ REPÜLÉS TÖRTÉNETÉBŐL II. – A SAVOIA-MARCHETTI SM.75 „MARSUPIALE” REPÜLŐGÉP

**DOI** <https://doi.org/10.29068/HO.2022.3-4.40-54>

**SZERZŐ** Kovács Béla Károly, repülőgépész szakmérnök, a Magyar Repüléstörténeti Társaság tagja

**KULCSSZAVAK** hárommotoros utasszállító, hadiszolgálatba állították, Jugoszlávia elleni hadműveletek, Szovjetunió elleni hadműveletek, ejtőernyős deszant szállító változat, sebesültszállító változat, két halálos katasztrófa

**ABSZTRAKT** *A Savoia-Marchetti SM.75 Marsupiale eredetileg hárommotoros utasszállítónak készült, 24 utas részére. Az elsőnek megérkezett gép a magyar polgári légiforgalomban 1936-ban repült. Rövid 3 éves polgári szolgálat után a Magyar Királyi Honvéd Légierő 1939 szeptemberében átvette és hadiszolgálatba állította. Az 5 gépből a légierő 4 gépet ejtőernyős deszantszállítóvá alakított és védőfegyverzettel látott el, 1 gépet pedig sebesültszállítóvá. A sebesültszállító fedélzetén 8 fekvő és 4 ülő beteget tudtak elhelyezni. Az ejtőernyős deszantszállító változatot a Jugoszlávia elleni hadműveletben, a mentős és deszantszállító gépeket pedig a Szovjetunió elleni hadműveletekben vetették be. A típussal történt két halálos katasztrófa után az SM.75 gépeket kivonták a hadrendből.*

A Fokkerek után az első igazán korszerűnek számító utasgépek a MALERT német Junkers Ju 52 tisztafém utasszállítói voltak. Nem csak a gép sárkányszerkezete számított korszerűnek, de belső felszerelése is. Az első 3 gép 1936-ban érkezett meg és mindjárt elnyerte a hajózók és a gépet kiszolgáló műszakiak tetszését. A 3 gépből kettőt a polgári légiforgalom, a MALERT kapott, a harmadikat a honvédség kapta. Pontosabban az akkor még rejtett állományban lévő légierő. Utóbbi gépet több célra hasznosították, részben a kiképzést szolgálta, részben kormánygép volt és a hangzatos HA-DUR lajstromjelet vi-

selte. Amikor a gép kiváló tulajdonságait a magyar légierő is felismerte, szeretett volna további 20 gépet rendelni, de a németek nem rajongtak az elképzelés iránt. Nemcsak a szovjetekkel történt 1941-es hadbalépés után, de még jóval korábban, az 1937–38-as években sem igazán hagytak jóvá magyar exportrendeléseket. Ezért az olaszokhoz kellett fordulnia a magyar hatóságoknak, ahonnan korábban több hadigépet is vásároltak már, sőt, licenstszerződéseket is lehetett velük kötni repülőgépek magyarországi gyártására.

Budapesten tartották 1938 júliusában a 38. nemzetközi kongresszusukat a lé-

giforgalmi vállalatok, és ugyanekkor volt az V. Magyar Pilótapiknik. Ezekre az alkalmakra hazánkba sok külföldi repülőgép és hajózó, valamint utas érkezett. Ezt az alkalmat kihasználva mutatták be a MALERT új, 24 személyes utasgépét, az újonnan beszerzett olasz Savoia-Marchetti SM.75 hárommotorost. A gép olasz neve „Marsupiale” volt. Érdekessége volt, hogy a gépet 3 db 860 LE-s csillagmotor repítette, amelyeket Csepelen, a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár Rt. épített licenc alapján. A francia Gnome Rhone licenc alapján épített motor típusa Weiss Manfred 14 Kirs NO volt. Ez a motor és továbbfejlesztései aztán több magyar repülőgéptípusba is belekerültek.

A gép elegáns vonalvezetésével, kellemes krémszínével impozáns megje-

lenésű volt és a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság zászlóshajójának számított. Az utaskabinban 24 elegáns bőrülés és külön dohányzó részleg, akkori nevén „osztály” csábította az utasokat. A járatok főleg a német fővárosba és Vellece közbeiktatásával Rómába repültek, de időnként a háború kitörése előtt a lengyel fővárosba is. A MALERT 5 darabot szerzett be a gépből, HA-SMA, -SMB, -SMC, -SMD és -SME lajstromjellel repültek a gépek, ahol az „SM” betűk jelölték a Savoia Marchetti típust.

Az impozáns utasszállító gépet a magyar légitársaságon kívül csak az olasz Ala Littoria légitársaság használta, a típus először 1937-ben repült. Minden repülőnek kell egy idő, hogy kiforrjon, és persze elegendően nagy számban kell építeni, hogy megfelelő tapasztalatokat



*Korabeli reklámplakát, amely bemutatja, hogy az S.75 utasszállító gépen hány utas fér el kényelmesen, mekkora luxuskényelemben utazhatnak, a csomagjaikat hogyan és hol helyezhetik el. A gép típusjelzésére az SM.75 jelzést használják leggyakrabban a mai irodalomban.*

szerelve a típussal, az üzemeltetés során ki lehessen dolgozni a szükséges javító módosításokat. Ma is így van, ezeket a módosításokat hívjuk a repülőiparban bülletineknek, és egy hosszú életű típusnál, mint például a Boeing B-737, egy területen, például a sárkányszerkezetben, akár több mint 1000 módosítást is elvégezhetnek. Sok probléma volt a magyar kívánságra beépített motorok olajozásával. Több mai magyar repüléstörténeti írás ezt a magyar gyártású motor kiforratlanságának tartja, de én érdekes adatokat találtam erre vonatkozólag. A németek által magyar megrendelésre gyártott Junkers Ju 86 kétmotoros bombázókat is ezzel a magyar motorral szerelték, és ugyanilyen problémák léptek fel. A megoldásra az akkori magyar Haditechnikai Intézet repülőmérnöke, nemes Jánky Béla rep. mérnök százados jött rá. A németek a magyar motorhoz tartozó olajrendszeri tartályt és levegőztető tartályt rossz helyre építették be. Ennek megfelelő megváltoztatásával a motor olajozási problémái megszűntek. Az olaszok valószínűleg ugyanezt a problémát okozták a motor beépítésénél. Az olajozási problémák miatt a motorokat sűrűn kellett szervizelni, 100 repült óránként, míg a német Ju 52 gép motorjait csak 1000 óránként.

A Savoia-Marchetti SM.75 volt az első olyan utasgépünk, amely behúzható futóművekkel rendelkezett, ami a gép légellenállását jelentősen csökkentette, ellentétben a Junkers merev dúcos futóműveivel. Modernnek számított, hogy hidraulika működtette a nagyméretű ívelőlapokat (fel- és leszálláskor), valamint a csűrőkormányokat a gép szárnyaiban. De ezzel a hidraulikarendszerrel sok gond volt, részben kiforratlansága, részben az üzemeltetők és a karbantartók ta-

paszlatatlansága miatt. A gépen szintén újdonság volt a német gyártású robotpilóta, amellyel az irányt és a magasságot lehetett tartani a pilóta beavatkozása nélkül. Az ezt működtető elektromos rendszer akkumulátorának viszont kicsi volt a kapacitása, és egy repülés közben (Velence és Róma között) történt töltés következtében a vezeték felizzása miatt a gép majdnem kigyulladt. Időben sikerült a hibát észrevenni – az utasok jeleztek –, és a tüzet a személyzet megakadályozta. A Savoia vegyes építésű gép volt: törzse csővázszerkezetű, elől fém-, hátul vászonborítással, a szárny faszerkezetű, az utaskabin faborítású.

A típus valószínűleg 1939. augusztus 24-én szállt le utoljára a magyar fővárosban mint polgári utasszállító. Akkoriban Budaörs volt a nemzetközi repülőtér, mert Mátyásföldet már a magyar légierő használta 1937 folyamán. A típus gépállományát 1939 szeptemberétől a Magyar Királyi Honvéd Légierő vette át, jórészt a korábbi MALERT pilótákkal. Az 1939. október 10-én a pápai katonai repülőtéren felállt I. ejtőernyős zászlóalj repülőrésze (repülőszázada) vette át a gépeket, és ugyanezen év novemberében már meg is kérték az akkori római magyar katonai attasét, hogy szerezze be a gépek javításához szükséges dokumentációkat az olasz gyártótól. A következő év májusában vezényelték át Pápára az eje. századhoz Kelemen János repülőszázadost parancsnoki beosztásba, mert ő már korábban a MALERT színeiben repült ezzel a típussal. Május végére mind az 5 gép már a légierő kezelésébe került. Mind az 5 gépet a csepeli Weiss Manfred konzern repülőgépgyártó és -javító gyáregységében átalakították hadi célra, a gépek védőfégyverzetet kaptak.



*A HA-SMA gép Dél-Olaszországban, Grottagliéban (DRT, Dél-olasz Repülőtábor), ahol az akkori Magyar Királyi Honvéd Légierő 200 katonáját képezték ki pilótának.*



*A harmadiknak átvett Savoia utasgép, a HA-SMC, a budaörsi reptér fogadóépülete előtt. Ez a műemlék épület ma is áll, és rendszeresen használják.*



*A negyediknek átvett gép, a HA-SMD érkezése egy tábori reptérre.*

A repülőgép a törzse tetején elől egy forgatható, Breda-Safat géppuskával felszerelt olasz gyártmányú lövésztoronyt kapott, hátrább a Ju 86 bombázó plexi áramvonalas tolótetejével ellátott lövészállást alakítottak ki, szintén a törzs tetején. Ugyanakkor a törzs alján, a pilótafülke alatt szintén a német Junkers Ju 86 bombázóról vettek át fontos alkatrészt: annak alsó géppuskagondolóját. Itt már rögzített külső helyzetben, mert az eredeti gépen ez a lövészgondola bevonható volt, ezzel is csökkentve menethelyzetben a légellenállást. A gépeket az akkor használatban lévő álcázó színekre festették: fölül zöld-szürke-barna nagy foltokkal, alul égszínkékre. Az ékalakú nemzeti színű hadijeleket a szárnyakon alul-fölül és a függőleges vezérsíkon is felfestették, és később a központi hatalmak egyezményes sárga jelzőcsíkjával a törzset is körbefestették. A délvidéki hadjárat idején a gépek speciális jelzőfestést kaptak.

Több gépen 1941 januárjában már a Székesfehérvár–Sóstói 4. Honvéd Önálló Repülőgépjavitó Műhely végezte el a soros karbantartásokat és a szükséges javításokat. Ugyanezen év 3-án részleges

mozgósítást rendeltek el a légierő alakulatainál, a Jugoszlávia miatt kialakult politikai helyzetben. Fel kellett készülni egy esetleges fegyveres konfliktusra. Április 12-én a felázott pápai reptérről átrepültek a bakonyi Papod hegy tövével lévő „Nagymezőre”, ahogy a helybeliek hívták a veszprémi hadirepéteret korábban. Másik ismert neve Jutaspuszta volt. A bevetés megkezdését 17:00-ra tervezték, a cél a szenttamási híd elfoglalása volt Délvidéken. Az E.102 jelű gép 16:45-kor kezdett elstartolni.

A fenti fotón bemutatott gép az E.102 lajstromjelet viseli. Ez a gép szenvedett súlyos katasztrófát 1941. április 12-én. Német csapatok megtámadták Jugoszláviát, és ekkor a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságból (Jugoszlávia) kivált Horvátország, ezt követően felbomlott Jugoszlávia. Ezután a magyar honvédség is hadműveleteket indított a volt Jugoszlávia területére, a délvidéki magyarlakta területek visszafoglalására. Az ott lévő csatornákon átvezető hidak elfoglalása érdekében ejtőernyős deszantakciót terveztek, 4 géppel, a pápai ejtőernyős zászlóalj 1. századának (3 századból állt a zászlóalj, ez



*Az E.101 hadilajstromban, hadiszínekben és -jelzésekkel. Ez a gép volt a szenttamási csatornahíd ejtőernyősdeszanttal történő elfoglalására tervezett akció egyik gépe. Az „E” betű a feladatot jelenti: „Ejtőernyős”, az első „1” szám a típust, a „01” pedig azt, hogy ebben a számsorban a hányadik gép. A sárga törzscsík a kabinajtó előtt azt jelenti, ez a fotó a jugoszláv hadjárat után készült. Megjegyzem, sokáig vita volt arról, hogy melyik gép is szenvedett katasztrófát Veszprémben. Sokáig ezt a gépet tartották a lezuhantnak, azonban a képen is látható sárga csík csakis a jugoszláviai események után került fel a gépekre. A délidéki hadjárat idején az SM.75 gépeinken a középső motorburkolat, a törzsvég a teljes függőleges és vízszintes vezérsíkkal, valamint a szárnyak végei az alsó felületükön sárga megkülönböztető jelzőszínnel voltak festve.*



*Bevetés előtti eligazítás. Háttérben a jugoszláviai hadjárat idején alkalmazott festés: a motorburkolat sárga, a farokrész sárga, de a függőleges vezérsíkon az ékjel átüt a vékony sárga festésen. A Jugoszlávia elleni német légi bevetéseken lévő hadigépeken is hasonló jelzőfestés volt, így a magyar hadigépeket is ilyen jelzésekkel látták el. Ez az utolsó fotó az E.102 gépről, de ezen kívül sem leltem fel más fotót erről a gépről, katonai jelzéssel.*



volt a kivonuló század) bevetésével. A kötelék vezérgépe, az E.102 jelű gép a veszprémi repülőtérről történő felszálláskor visszazuhant, a baleset okát ma is találgatják. A rosszul elhelyezett, rögzítetlen terhek elcsúszása, a hidraulikarendszer hibája és hasonló feltételezések születtek, nekem egy, az eseményekhez közel álló repülőműszaki katona elmondása szerint a felszállás előtt nem járták körbe a gépet (ezt kötelező megtennie a pilótának), és nem távolították el a felszállás előtt a kormánylapok mechanikus földi rögzítőit. A kis magasságból visszazuhanó gép kigyulladt és elégett.

A történetet az egyik résztvevő, túlélő eje. tisztt, bárcziházi Bárczy János írta meg. (Bárczy János 1939-ben végezte a Ludovika Akadémiát, a háború alatt

később egy partizánakcióban megsérült. A honvédségnél 1950-ig szolgált, majd felsőfokú polgári végzettségének megfelelően dolgozott, és a Magyar Beruházási Bank beruházási tanácsadójaként 1958-ban nyugdíjba vonult, közben a világháborús sérülése miatt elvesztette látását. Bárczynak 1979 és 1991 között 8 regénye jelent meg.) A Vádindítvány című könyv 1971-ben a Magvető Kiadónál jelent meg. Ebből készítette a Magyar Televíziónál Hajdufy Miklós kétrészes tévéfilmet 1981-ben. E sorok írója a TV megbízásából, friss repülőmérnök diplomásként, tervezte meg és kis csapatával elkészítette a TV-játék felvételeihez a gödöllői ejtőernyős reptéren a lezuhant gép közel teljes nagyságú makettjét, egy Antonov An-2 kétfedelű mezőgazdasági



*Az ejtőernyős-zászlóalj repülőrészlegének E.103 jelű gépe repülés közben. A szépvonalú, elegáns gépen jellegzetesek és jól mutatnak a magyar gyártású csillagmotorokhoz konstruált motorburkolatok. Jól megfigyelhető a katonai célú átalakítás: felül, elöl az olasz Breda lövészakupola, a törzsön hátul az eltolható, áramvonalas fedél a védőgéppuskával, valamint az alsó, mereven beépített gondola, amelyben a rádiós lövész a menetiránynak háttal ülve kezeli a Gebauer típusú géppuskát, miután lemászott ide a rádiósfülkéből.*

repülőgép teljes „átfaragásával”, amit látványosan el is lehetett égetni a filmforgatáskor a katasztrófa megfelelő illúziójához. A makett építéséről a Top Gun újság (ma az Aranyas néven futó, katonai repüléssel foglalkozó sikeres magazin) legelső, 1991/1. számában képes riport jelent meg, a szerző fotóival.

Miután az ejtőernyős-zászlóalj repterén a talajt az eső fölázta, megterhelt gépekkel onnan nem lehetett felszállni, ezért a gépek áttelepültek Veszprémbe, a hadifelszerelést ott tették be, és a deszantoló ejtőernyősök ott szálltak a gépekbe. Április 12-én délután a veszprémi repülőtérrel bevetésre indult az ejtőernyős zászlóalj első százada 4 db SM.75 szállítógépen. A startnál az E.102 jelű vezérgép kis magasságból műszaki hiba miatt lezu-

hant, kigyulladt és elégett. Ebben hősi halált halt a gép 4 főnyi személyzete és 16 ejtőernyős, köztük nemes nagyernyei Kelemen Károly szds. pilóta, a szállító repülőszázad parancsnoka, valamint vitéz Bertalan Árpád őrgy., az eje. zászlóalj parancsnoka is, aki a magyar katonai ejtőernyőzés megteremtője volt, első világháborús hős. Négyen megsebesülve túléltek a katasztrófát. Estefelé a megmaradt három gép (E.101, E.103 és E.104) elstartolt és 3 tisztet és 57 ejtőernyőst dobott le Kiss Zoltán főhadnagy parancsnoksága alatt Újverbász térségében, de 15 km-re a tervezett célponttól, a Ferenc József csatorna hídjától, Szabadka-Nagyfény térségében. A szenttamási hidat az azt biztosító betonerdők leküzdésével, mintegy 35 jugoszláv katona és csetnik



*Az E.104 a reptéren. Ez a gép is részt vett a délvidéki deszant akcióban. A mai szemmel bizarr formájú ajtóban álló ejtőernyős a gépelhagyást gyakorolja a földön álló gépen. Amikor az egyik gépet átalakították katonai mentőgéppé, egy ilyen méretű ajtón nem lehetett könnyű a fekvőbeteget hordággal beemelni.*



foglyot is ejtve, a deszantoló magyar ejtőernyősök segítségével április 13-án végül sikerült elfoglalni. Kiss Zoltán főhadnagy a harcok során katonáival felszerelésben átúszva a csatornát, biztosította a túlpártot is. A katasztrófa során elhunytakon kívül a harcokban további 3 katona esett el, így a bevetési veszteség eredménye összesen 24 hősi halott lett.

A korábbi képen bemutatott E.103 jelű gép is részt vett 1941. április 12-én a délvideki bevetésen, a Szenttamásnál lévő Ferenc-csatorna és Újverbásznál a Ferenc József-csatorna hídjainak elfoglalására tervezett támadásban. A gépet ek-



*Az ejtőernyősök a felszereléssel való beszállást gyakorolják a nem túl széles ajtón. A csövekből hegesztett felszállólépcsőt maguk után felszedték. (Ilyen stílusú és megoldású beszállólépcsőt használnak a Mi-8, Mi-17 helikoptereken is.)*

*Az ejtőernyőegység repülőrészlegének századjelvénye a Savoia orr-részén, a kabin alatt: egy színes esernyőbe rémülten kapaszkodó alak. Ez a századjelvény a mentőrepülővé alakított E.105 gépen is megmaradt.*



kor Szalkai Sándor törzsőrmester pilóta vezette.

Az 5 utasgépből csak 4 gépet alakítottak át ejtőernyősöket és az azok felszerelését szállító géppé, 1-et mentőrepülőgép kivételben szereltek fel, amely 8 fekvő és 4 ülő beteget tudott szállítani, megfelelő ellátó személyzettel és felszereléssel.

A következő oldalon lévő fotó talán az utolsó kép az E.105 jelű sebesültszállítóról. Az 1941. június 26-i magyar hadba lépés után megkezdődtek a magyar csapatok hadműveletei szovjet területen. A magyar légielő már az első napon bevetésre került, majd a csapatok szovjet területen való előrenyomulása után a légielő is megkezdte a csapatok követését hadirepülőterek frontközelbe



*Életkép a hadirepterről. A fenti fénykép érdekessége, hogy azt bizonyítja, nemcsak a sebesültszállító E.105 géppel végeztek betegszállítást. Az E.103 jelű gépről már lekerült a jugoszláv hadjárat sárga festése a farokrésztől és a motorburkolatról, csak a törzsön körbefutó új, sárga hadszíntéri jelzést viseli. A géphez kiérkezett egy katonai mentőautó is és más, bevonultatott személyautók.*



*A mentőgéppé az E.105 oldalszámú gépet alakították át. A tábori reptéren álló gépen műszaki kiszolgálás folyik, a gép szárnyának alsó felületére felkerült a Nemzetközi Vöröskereszt jelzése.*

*A sebesültszállításra átalakított E.105 mentőgép a budaörsi repülőtéri landolás után begurul az állóhelyre.*



A Nemzetközi Vöröskereszt jelzése jól látható módon került fel a törzsvégre és a szárnyak alsó és felső felületére. De természetesen megmaradt az ékalakú hadijel is. Az orr-részen ott a korábbi ejtőernyősegység századjelvénye is, amit büszkén visel tovább. A gép orra alatt távolabb egy magyar Focke-Wulf Fw 58 „Weihe” többfeladatos, kétmotoros gép látszik. Jól látható, hogy a sebesültszállító változatról eltávolították a védőfegyverzetet, jelezve, hogy ez egy fegyvertelen gép. A kabin alatt a törzsről már leszerelték az alsó lövészgondolát és a törzs tetejéről a lövésztornyot is.



A szárny tetején a nagyméretű vöröskereszt a nemzeti színű csíkokból összeállított ékjel mellett. Megfigyelhető, hogy a törzs tetejéről eltávolított forgatható plexi lövészkupolának megmaradt a peremgyűrűje, amit egy fedéllel lezártak.



Az E.105 teljes oldalnézetből. A függőleges vezérsíkon az ékalakú hadijel, a törzs végén a Nemzetközi Vöröskereszt jelzése és a törzsközépen az ún. „tengelycsík”, ami a németekkel szövetséges országok egyezményes jele volt az európai kontinensen (az afrikai hadszíntéren ez fehér volt). Ennek ma az elektronikus IFF-válaszadók, az idegen-barát felismerőkészülékek felelnek meg. A sárga csík azt is jelzi, hogy a jugoszláv hadjárat után készült a kép. A Szovjetunió elleni hadba lépés után is ilyen jelzést viseltek a Savoiaók. Látható, hogy nemcsak a forgatható lövészcupolát szerelték le előlről, hanem a törzs tetejének a végéről az eredetileg Ju 86 bombázóra való eltolható, áramvonalas plexi fedelet is, ami a hadicélra átalakított gép hátsófedélzeti lövését védte a légáramlatoktól. A felületet átdolgozva a lövészállás kivágását megszüntették, csak a helyén látszik egy sötétebb színű átfestés, ami a következő fotón jól megfigyelhető.



A frontra induló gépbe csomagolnak, sokféle egészségügyi felszerelésre volt szükség. Hazafelé pedig a sebesülteket, betegeket hozták.





*Fénykép egy korabeli újságból: „A szárny alatt helyezik el a sebesülteket, mielőtt a gépkocsikra rakják.”*

telepítésével. Ezekre kirepülve nemcsak a harci gépek, de a futár- és szállítógépek is végeztek feladatokat, támogatva a gyorshadtest hadműveleteit.

A magyar Savoia gépek a Szovjetunió elleni hadjárat kezdetekor megindult légihíd részesei voltak és szállító feladatokat végeztek. Az E.105-s gép a frontra kirepülve gyógyszer, kötszert, orvosi felszerelést, csomagokat és különféle feladattal a frontra vezényelt katonákat szállított, visszafelé pedig betegeket és sebesülteket szállított. Utolsó bevetése 1941. november 4-én történt, amikor ezt a gépet is végzetes baleset érte. A budaörsi repülőtérről startolva, ködös időben, felszállás közben a Kamaraerdőnél lezuhant, a gép személyzete és valamennyi utasa életét veszítette.

Ezután a típusra repülési tilalmat rendeltek el, mert a feltételezések szerint ezt a katasztrófát is műszaki hiba okozta. A típus megmaradt 3 gépét 1942-ben újra repülték, de egy harmadik gép 1944 decemberében leszálláskor súlyosan megsérült és használhatatlanná vált. A maradék 2 gépet visszavonuláskor, 1945 márciusában felrobbantották. A két katasztrófa okaként műszaki hibát állapítottak meg. Már a polgári pályafutásuk során jelezték a pilóták, hogy repülés közben sokszor kell újratrimmelni a gépet. Ez a művelet – a gép finomhangolása – a vízszintes vezérsíkon lévő magassági kormánylapátokon elhelyezett állítható, mozgatható, a pilótakabinból (kisméretű trimmelő kézikerekkel) vezérelhető kis kormánylapocskákkal, ún. trimmlapokkal végezhető.



Láthatólag azonban erre dolgozott rá az olasz gépbe szerelt, német eredetű, korai kétcsatornás robotpilóta, ami, miután a pilóta beállította a magasságot és a repülési irányt, automatikusan vezette a gépet. A két lezuhant gép esetében – mindkét lezuhás felszálláskor történt – a trimmelés hibájára hárították a balesetet. Én mint repülőmérnök úgy gondolom, hogy ha útvonalrepülés közben történt a trimmeléssel probléma, az inkább a robotpilóta és a trimm közötti kapcsolat hibája volt. A robotpilóta abban az időben nagy újdonság volt a pilóták és a földi műszaki személyzet számára egyaránt. A hiba megoldását itt kellett volna keresni. A felszálláskor és leszálláskor egyébként semmi szükség a robotpilótára egy kétcsatornás készülék esetén. Csak a mai modern repülőgépeken lehet a robotpilóta segítségével a betonig leereszkedni. Ha ezt felszálláskor bekap-

csolják, akkor ez adott esetben katasztrófához vezethet. A másik probléma a teher elszabadulása felszálláskor. Az E.102 lezuhánásakor az éppen ugyanabban a légtérben tartózkodó gépek személyzete hallotta a pilóta rádiózását, ami arra is utalhatott, hogy a rosszul rögzített teher elszabadult. A mai katonai teherszállító gépeken egy erre kiképzett loadmaster ügyel a súlypontnak megfelelő teherelosztásra és a teher megbízható rögzítésére. A szállítóhelikoptereken, amelyek igen érzékenyek a súlypontra (lásd a nálunk ma is üzemelő Mi-17 helikopter és nemrég kivont elődje, a Mi-8), a fedélzeti technikus dolga a teherelosztás a súlypontnak megfelelően, valamint a szállított teher megfelelő rögzítése. De a mai utasgépeken is ugyanezt teszik, ahol sok tonnányi terhet, konténert, teherárut kell az utastér alatt kiépített nagy csomag-, illetve teherterben elhelyezni.

#### MŰSZAKI ADATOK

**FESZTÁV:** 29,7 m

**HOSSZ:** 21,6 m

**SZÁRNYFELÜLET:** 118,6 m<sup>2</sup>

**ÜRES TÖMEG:** 9500 kg

**FELSZÁLLÓTÖMEG:** 14 500 kg

**MAXIMÁLIS SEBESSÉG:** 370 km/h

**HATÓTÁVOLSÁG:** 1400 km

**MAX. REPÜLŐMAGASSÁG:** 7000 m

**MOTOR:** 3 db 860 LE WM K14, 3 ágú állítható fémlégcsavarral

**EJTŐERNYŐSDESZANT-GÉP – FEGYVERZET:**

3 db mozgathatóan felszerelt védőgéppuska – 3 löállásban,

20 felfegyverzett ejtőernyős (a felszerelést ejtőernyős dobótartályokban vitték magukkal)

**MENTŐVÁLTOZAT:** 8 fekvő és 4 ülő beteg

#### HIVATKOZÁSOK

PUNKA, G: Hungarian Air Force. Squadron/Signal Publications, Carrollton (Texas), 1994.

PUNKA Gy., SÁRHIDAI Gy.: Magyar Sasok. A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1920–1945. K. u. K. Kiadó, Budapest, 2006.

CSANÁDI N., NAGYVÁRADI S., WINKLER L.: A magyar repülés története. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1974.

BONHARD A., SÁRHIDAI Gy., WINKLER L.: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1992.

ZSILLE P.: Azok a boldog békeidők. A Magyar Légiforgalmi Légitársaság száz éve. 3. rész. In: Aeromagazin 35. évf. 2023. február.

HAJDUFY M.: Vádindítvány (kétrészes magyar tévéfilm), 1981. Bárczi János könyve (Vádindítvány. Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1979.) alapján.

## PICTURES FROM THE HISTORY OF HUNGARIAN MILITARY AIR AMBULANCE AVIATION II — THE SAVOIA-MARCHETTI SM.75

**AUTHOR** Béla Károly Kovács

**KEYWORDS** three-engine passenger transport plane, putting into military service, used in the operation against Yugoslavia, used in the operation against the Soviet Union, paratrooper version, ambulance version, two fatal disasters

**ABSTRACT** *The Savoia-Marchetti SM.75 Marsupiale was originally designed as a three-engine passenger transport aircraft for 24 passengers. The first plane to arrive in Hungarian civil air traffic flew in 1936. After a short 3-year civilian service, the Royal Hungarian Air Force took over the type in September 1939 and put it into military service. Of the five planes, the Air Force converted four ones into transport aircraft for airborne troops and equipped them with protective weapons, and one plane into a casualty transport version. The ambulance plane was able to accommodate eight litter and 4 sitting patients. The paratrooper variant was used in the operation against Yugoslavia, and the ambulance and paratrooper transport aircraft were used in the operation against the Soviet Union. After two fatal disasters with the type, the SM.75 planes were withdrawn from service.*