



1. ÁBRA. A légsavar maradványai a kiemelés után (Fotó: HM Zrínyi Nkft. / honvedelem.hu / Szováthy Kinga)

MAGÓ KÁROLY*

MAGYAR GYÁRTÁSÚ ME 109 RONCSÁNAK KIEMELÉSE A BALATONBÓL

Összefoglalás: A Balaton légtere a második világháború idején súlyos harcok helyszíne volt, mivel a támadó amerikai kötelékek a tavat navigációs pontként használták. A kialakult légi harcokban sok repülőgép zuhant a Balatonba, közülük az egyiknek Beregszászi Sándor szakaszvezető volt a pilótája, aki hősi halált halt. A holttestet kiemelték, azonban a magyar gyártású Me 109G-6 roncsa a víz alatt maradt közel nyolc évtizedig. A cikk a Magyar Honvédség egyik legjelentősebb roncskutatósi és roncsmentési akcióját mutatja be, amelynek legfontosabb eseménye 2023. október 26-án zajlott a sárkányszerkezet roncsának kiemelésével.

Kulcsszavak: Balaton, repülőgéproncs, Me 109G-6, Beregszászi Sándor szakaszvezető, roncskutató

Abstract: During the Second World War, the airspace of Lake Balaton saw heavy fighting because the pilots of attacking US aircraft formations used the lake as a navigation point. These aerial battles resulted in many warplanes crashing into the lake – one of them was flown by Senior Airman Sándor Beregszászi, who got killed in action. His body was recovered, but the wreckage of the Hungarian-made Me 109G-6 remained under water for nearly eight decades. The article presents the most significant wreck hunting and recovery action of the Hungarian Defence Forces, the key event of which was the raising of the wrecked airframe on 26th October 2023.

Keywords: Lake Balaton, aircraft wreckage, Me 109G-6, Senior Airman Sándor Beregszászi, wreck hunting

ELŐZMÉNYEK

A második világháború idején a földbe csapódott repülőgépek sárkányszerkezetének nagyobb darabjait a honvédség, a Repülő Kísérleti Intézet vagy a helyi lakosok szállították el. Általánosságban elmondható, hogy a roncsoknak azon nagyobb méretű és tömegű részei maradtak a földben napjainkig, amelyeket megfelelő emelőeszköz hiányában nem tudtak mozgatni. Minden roncskutató olyan roncsot szeretne találni, amelynek jelentős része viszonylag jó állapotban megmaradt. Magyarországon erre re-

* Zászlós, Magyar Honvédség Kiss József
86. Helikopter dandár, Szolnok; roncskutató.
ORCID: 0009-0009-4077-4311

ális esély a víz alatt nyugvó roncsok esetében van. 20 éve foglalkozok roncsok felkutatásával, és azóta gyűjtöm az adatokat a Balatonba zuhant repülőgépekről. Lehet egy kutató alapos, kitartó, de a roncskutatásban a szerencsének van a legnagyobb szerepe! Sok településen jártam szemtanút keresni, de áttörő sikert nem értem el, mert sok esetben a visszaemlékezések pontatlanok voltak, vagy olyan roncsokról volt szó, amelyeket az elmúlt évtizedekben már kiemeltek.

A szerencse Fiel László személyében szegődött mellém 2011. május 23-án, az Aranyas magazin szakmai napján (ilyet több alkalommal is rendeztünk a Szolnoki Repülőmúzeumban). Elmondta, hogy 2010 őszén egy ismerőse a Balatonban horgászott, és a csónak horgonya beleakadt valamibe. Amikor nagy nehezen felhúzta a horgonyt, egy lemezdarab került a felszínre. Úgy vélte, egy repülőgép roncsa lehet a víz alatt. Tájékoztattam, hogy a kutatás beindításához bizonyítékra van szükség, mivel korábban több esetben kiderült, hogy az informátorok tévedtek. Eltelt kilenc év, aztán 2020. február 23-án újra megkeresett a RepTárban, és átadott néhány bizonyítékot. Átnéztem a korábban begyűjtött információkat, illetve a levéltári kutatási eredményeimet, és kiderült, hogy a megadott térségtől nem messze az 1950-es években Hollósy Lajos irányítása mellett kiemelték egy Me 109-es repülőgép motorját, a szárnyának és a törzsének egy részét. Horváth Gábor kutatásai alapján tud-

ható, hogy a német Me 109 veszteségekből legalább 14 olyan gép ismert, amely a Balaton térségében zuhant le vagy tűnt el. Sok esetben nincs pontos információ a helyszínről, ezért az sem kizárt, hogy a roncsuk a víz alatt található.

A kutatások jelenlegi állása szerint a Magyar Királyi Honvédség Légierő két gépe hajtott végre kényszerleszállást a Balatonba, egy pedig belezuhant. Nánási Kálmán hadnagy és Cserny Miklós hadnagy kényszerleszállt a vízre, de mindketten a part menti nádas közelében, ezért kizárható, hogy az ő gépük lett volna a parttól 3,5 kilométerre megtalált roncs. 1944. július 2-án az amerikai 15. Légi Hadsereg több mint 620 B-17 és B-24 típusú bombázóval, emellett jelentős vadász kísérettel támadta hazánkat. Az Egyesült Államok a 8. Légi Hadsereg P-51-eseit is harcra küldte azzal a feladattal, hogy a célterület felett kiiktassák a magyar és a német vadászrepülőgépeket. A támadók ellen 18 gép szállt fel 9 óra 40 perckor Hepes Aladár őrnagy vezetésével. Komárom légterében csatlakoztak a német kötelékhez, de Budapest légterében a magyarok elszakadtak a németektől, ezért a magyarok önállóan megtámadtak egy kb. harminc bombázóból álló csoportot. A magyar pilótáknak öt B-24-es, egy B-17-es és egy P-51-es lelövését igazolták. Kilenc magyar Me 109-est lőttek le, hősi halált halt Karnay Ernő hadnagy, Beregszászi Sándor szakaszvezető, illetve Takáts Pál szakaszvezető. [2] A csendőrség há-

rom nappal később, július 5-én jelentette, hogy Balatonkenese határában légi harc során egy magyar Messerschmitt vadászgép lezuhant, a pilótája meghalt. Beregszászi szakaszvezető halotti anyakönyvi kivonatát Balatonkenesén állították ki július 5-én, így a csendőrség valószínűsíthetően az ő halálesetét jelentette. A kutatások jelenlegi állása szerint az első dokumentum, amelyben lejegyezték, hogy a Balatonba zuhant egy magyar Me 109-es, az 1944. július 11-i csendőrségi jelentés volt: „Balatonkenese (...) Légi harcban egy magyar Messerschmitt 109-es vadászgépet lelőttek. A gép és pilótája a Balatonba zuhant, a pilóta meghalt.” [1] Ezzel (és a családnak 1944-ben adott tájékoztatással) bizonyítható, hogy Beregszászi szakaszvezető a tóba zuhant a gépével.

AZ ELSŐ RONCSDARABOK KIEMELÉSE ÉS ELEMZÉSE

A Me 109-es felkutatására Virágos-Kis Sándor alezredes irányításával a *Jackal Cave 2020* nemzetközi gyakorlat keretében merültek először az MH 1. vitéz Bertalan Árpád Különleges Rendeltetésű Dandár búvárai. 2020 szeptemberében négy kiképzési nap alatt elvégezték a roncs felmérését. Kiderült, hogy a törzs a pilótafülke mögött eltört, a törzsben elhelyezkedő berendezések pedig a roncs mellett hevertek az iszapban. A felszínre hozott leleteket kutatótársammal, Almási Balázssal elemeztük, és megállapítottuk, hogy egy magyar gyártású Me 109-es

2. ÁBRA. A személyzet tagjai egy Me 109 startja előtt
(Fotó: Magyar Repüléstörténeti Társaság / Zsák Ferenc)



3. ÁBRA. Az első kiemelt roncsdarabok egyike
(A szerző felvétele)



roncs darabjai kerültek elő, mert a gépágyú burkolatán megtaláltuk a magyar szervizfeliratot. Ezenfelül a motorburkolat adattábláján a gyártó cég nevét kicsiszolták, amely jellemző volt a Magyarországon licenccben gyártott Me 109 és Me 210 típusú repülőgépeknél. A motorburkolaton talált piros színű 12-es szám maradványa, valamint a légcsvarkúpon az egyharmad rész piros festés bizonyította, hogy a gépet a Magyar Királyi Honvéd Légierő használta, és a 101/1. századnál szolgált Veszprémben. [3]

PIROS 12

A Magyar Futár című folyóirat 1944. május 24-én megjelent számában látható egy fotó Beregszászi Sándor szakaszvezetőről, aki a piros 12 jelzésű gép előtt áll. [4] Halála után a sírjára egy stílizált, zuhanó Me 109-est faragtattott a család, amelynek motorburkolatán a 12-es szám látható, ezért biztos, hogy a piros 12-es a saját száma volt a századon belül. [5] A motorburkolaton talált szám és a rendelkezésre álló dokumentumokkal szemben állt a közismert történet, amelyet nem lehetett figyelmen kívül hagyni. Az első és a legfontosabb, hogy a köztudatban lévő információk szerint Beregszászi szakaszvezető gépét kiemelték az 1950-es években. Tóth Ferenc roncskutatónak Várnai Levente mondta el, hogy a balatonkenesei honvéddülő előtt egy Me 109-es hajtott végre kényszerleszállást. A gép nem süllyedt el egyből, ezért csónakokkal siettek a helyiek a pilóta mentésére, aki toroklövést kapott, beszélni nem tudott már, csak hörgött. Nehezen tudták kiemelni a holttestet a roncsból, mert be volt kötve, de végül sikerült, és csónakkal a partra vitték. A szemtanú elbeszélése alapján Tóth Ferenc egy grafikát is készített az eseményről, melyen a magyar Me 109-es orra állva lebeg a vízen. [6]

Az ismert tény volt, hogy Beregszászi Sándor szakaszvezető halotti anyakönyvét Balatonkenesén állították ki, így a helyi lakosok emlékezetében a vízre szállt gépet a magyar pilótának tudták be. Beregszászi szülővárosában, Túrkevéen, 2015-ben rendeztek egy kiállítást, ahol a helyi lakosok második világháborús szerepvállalását és kiemelten a szakaszvezető életét mu-

tatták be. Az újságíróknak is azt mondták, hogy a pilóta „toroklövést kapott, a balatonkenesei honvéddülő előtt mintegy ötszáz méterrel tette le a gépet a vízre. A mentésére sietők azonban már nem tudtak rajta segíteni, a repülőgépében halt meg 21 esztendősen”. [7] Ezek alapján a Hollósy Lajos által vezetett roncskiemelésnél Balatonkenese előtt kiemelt Me 109-est Beregszászi Sándor szakaszvezető gépének gondolták, mivel akkor nem készült pontos jegyzőkönyv a roncsokról.

PÓTTARTÁLY

Minden lezuhant repülőgép roncsának feltárásánál egyértelműen tisztázni kell, hogy ki volt a gép pilótája. A felderítő merülések során előkerült póttartálydarab miatt ezt különös alapossggal kellett elvégezni, mert felvetette annak a lehetőségét is, hogy nem is harci feladat közben, hanem gyakorló repülés során zuhant le a Me 109-es. Több visszaemlékezés is bizonyítja, hogy sok esetben fent maradt a repülőgépen a póttartály, főleg műszaki hiba miatt. Ha a légi harc előtt nem volt ideje a pilótának leoldani vagy nem vált le a tartály, akkor ezzel a plusz teherrel kellett harcolnia. Az előkerült lövésszámlálón megtisztítás után látszik, hogy a számláló a 300-as skála alatt áll, amely arra utal, hogy a pilóta kipróbálta a fegyvereket felszállás után – ami a bevetések során előírt feladat volt –, így kizárható, hogy olyan gépről lenne szó, amely nem harc feladat közben zuhant le.

Horváth Gábor, Völgyesi Viktor és Zámboi Péter kutatótársaimmal közösen átnéztünk minden rendelkezésre álló forrást – különösen az arcnum.hu, a hungaricana.hu és a hadisir.hu adatbázisait – abból a szempontból, hogy Beregszászi szakaszvezetőn kívül volt-e másik magyar pilóta, aki a Balatonba zuhant. Egyedül Hemmert László hadnagy jöhetett szóba, mert Prantner András (Szekszárd), a Magyar Nemzet olvasója az újságnak írt – és 2003. június 20-án közzétett – levelében beszámolt arról, hogy Hemmert hadnagy kétszer is kényszerleszállást hajtott végre a sérült gépével a Balatonra, majd ki tudott úszni a partra. [8] Tólosi Zoltán helytörténeti ku-



4. ÁBRA. Beregszászi szakaszvezető a piros 12 jelzésű gépe előtt [4]

tató kérdésemre elmondta, hogy jó kapcsolatot tartott fenn Hemmert László leszármazottaival, de sohasem említették neki, hogy a pilótának lett volna kényszerleszállása a Balatonba. A kiemelés bűvárparancsnokának, Virágos-Kis Sándor alezredesnek a véleménye szerint katonai egyenruhában, bőrcsizmában és bőrkabátban, a most megtalált roncs helyszínéről (a legközelebbi parttól 3,5 kilométerre) önerőből kiúszni képtelenség. Egy pilótának csak akkor van esélye a partra úszásra, ha igen jó úszó, és van annyi lélekjelenléte, hogy a víz alatt leveszi a két csizmát és a kabátot, valamint azokat a felszerelési tárgyakat, amelyek nehezítik a mozgását a vízben. Hivatalos dokumentum vagy olyan visszaemlékezés, mely az egykori bajtársaktól származik, és említi Hemmert hadnagy Balatoni eseteit, nincs, így ezeknek a történeteknek nincs valós alapja. Összegezve a rendelkezésre álló bizonyítékokat, a piros 12 jelzésű Me 109-es pilótája Beregszászi Sándor szakaszvezető volt, aki 1923. március 14-én született Túrkevéen.

Dr. Debreceny Sándorné visszaemlékezése szerint „Már nyolcéves korában állandóan papír repülőt hajtogattott, minden áron repülni akart. Eleven gyerek volt, de jól tanult. Negyedik után polgári iskolába került, ahol színészi képességével és rajzaival kitűnt a többiek közül. Később levante lett és a levante szövetség támogatásával került pilótaképzésre.” [9] A Kassai Repülő Kiképző Kerethez került motoros pilótaképzésre. 1941. június 26-án a

5. ÁBRA. Beregszászi Sándor szakaszvezető
(Fotó: Dinya József)



HA-LDI lajstromjelű Bü 131-es iskola-géppel repült először egyedül. [10] 1944-ben a ferihegyi 2/1. vadászrepülő-század állományában szolgált, és 1944. április 3-án Hemmert László hadnaggyal közösen, Kajdácstól északra lelőtt egy B-24-es bombázót. Április 13-án éppen akkor bombázták a repülőterét, amikor leszállt. Kiugrott a gépből, amelyet ezután telibe talált egy bomba. Május 24-én, már a 101/1. vadászrepülő-század tagjaként ismét légi harcba keveredett, megsebesült, majd július 2-án hősi halált halt.

Sajnos a végzetes légi harcról nem maradt fenn jelentés vagy visszaemlékezés, így a rendelkezésre álló hiányos adatok alapján próbáltuk összerakni a végzetes bevetés eseményeit. Forró Pál hadnagy visszaemlékezése alap-

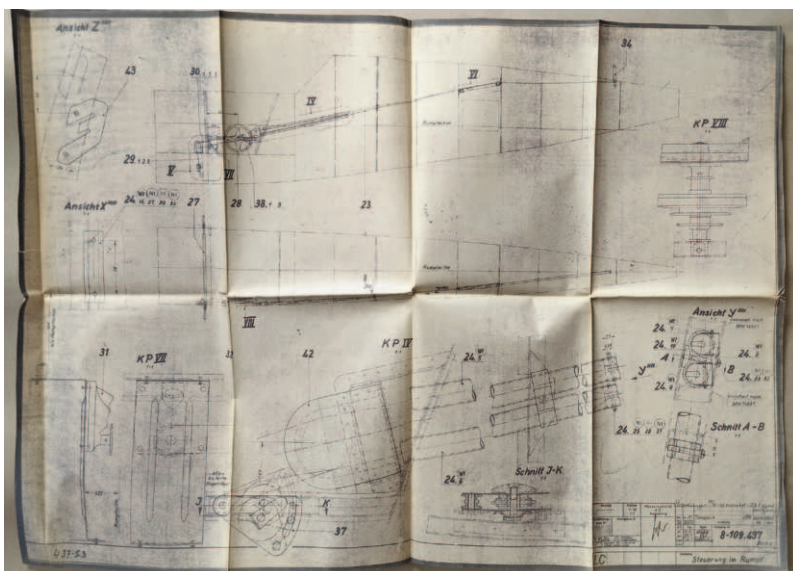
ján tudható, hogy gépe Enying mellett ért földet az amerikaikkal vívott légi harc után. A csendőrség 1944. július 5-i jelentésében szerepel, hogy Balatonszabadinál: „*Légi harcban egy magyar Messerschmitt vadászgépet ellenséges vadászok lelőttek, mely 4 darabban összetörve ért földet. Pilótája ejtőernyővel megmenekült, aki ellenséges találatok következtében sérülést szenvedett.*” [1] Ez minden bizonnyal Forró hadnagy kényszerleszállásának jelentése volt, mert a pilóta a visszaemlékezésében leírta: „*Egy sorozat eltalálta a bal vállam, bal kézfejem és a bal lábam, az oxigénpalack felrobbant és szétvetette az amúgy is sérült törzset.*” [2] A csendőrek július 7-én jelentették, hogy (a július 2-ai légi harcban) Kajár (ma: Balatonfőkajár) mellett a 808 jelzésű Me 109 motorhiba miatt lezuhant, a pilóta megmenekült. Ezek a bejegyzések egyértelmű bizonyítéka annak, hogy a Balatontól délre, délkeletre zajlott az összecsapás a magyar és az amerikai vadászok között. Mivel a piros 12-es a tóba zuhant, minden bizonnyal ebben a harcban sérült meg. Forró hadnagy visszaemlékezése szerint P-38-asokkal csaptak össze először, ami egyezik az amerikai 82. Vadászrepülő Csoport jelentésével, mert a légi harcok a Balatontól északra, 10 mérföldre (kb. 16 kilométerre) kezdődtek, és a Balatontól délre, 30 mérföldre (kb. 48 kilométerre) értek véget. Azonban a Forró hadnagy visszaemlékezésében említett P-51-esek jelentéseiben nem szerepel, hogy a Balaton környékén harcoltak volna.

A kutatások jelenlegi állása szerint az a legvalószínűbb, hogy Beregszászi szakaszvezető gépét az amerikai 82. Vadászrepülő Csoport pilótái közül lőtte le valaki. Ford őrnagy, Darrow, Griffith és Holloway hadnagyok egy-egy Me 109 lelövését jelentették, Biggs hadnagy pedig egy Me 109-est megrongált. [16] Lehet, hogy az összecsapás a tó felett is folytatódott, de lehetséges az is, hogy a pilóta a légi harc után a sérült géppel próbált eljutni Veszprémbe, de végül a Balatonba zuhant. Biztos, hogy a póttartály nehezítette Beregszászi szakaszvezető manőverezését, amely közrejátszott abban, hogy az amerikaiak eltalálták. Heppes őrnagy és Forró hadnagy visszaemlékezése alapján a támadást a magyarok kezdték, azaz lett volna ideje a pilótának a póttartály leoldására, így biztosra vehető, hogy az műszaki meghibásodás miatt maradt a helyén. A pilóta holttestét kiemelték a vízből, majd július 6-án vasúton szállították Túrkevére, ahol július 9-én örök nyugalomra helyezték. [11] Dr. Debreceny Sándorné, Sárika néni visszaemlékezése: „*A szerelmét 1942-ben eljegyezte. Amikor a temetése volt, a menyasszonyával együtt a fiatal lányok is siratták. Az egész város gyászba borult, a város hősi halottja volt. Mindenki fekete ruhában volt, a lányok fekete szalagot viseltek. Rengeteg katona volt a temetésen, ők vigyáztak mindenre.*” [9]

IPARTÖRTÉNETI HÁTTÉR

A roncs megtalálása után indokoltan láttam egy alapos levéltári kutatást, amelynek célja, hogy a lehető legtöbb információt gyűjtsük össze a győri licencgyártásról. Az 1941. június 6-án megkötött német-magyar államközi szerződés alapján hazánkban elkezdődött a felkészülés a Me 109 típusú vadászrepülőgépek gyártására. A sárkány fődarabjainak előállításával a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt.-t, a gépekbe építendő Daimler-Benz DB 605 motorok gyártásával pedig a Dunai Repülőgépgyár Rt.-t bízták meg. [12] A repülőgép-sárkányszerkezetek gyártásának beindításával és a követlen kapcsolattartással a Messerschmitt A.G. bécsi leányvállalatát, a Wiener Neustädter Flugzeug-

6. ÁBRA. Eredeti gyártási részletrajz - vezérlés a törzsben 8-109-437.
Blatt 3. (A szerző gyűjteményéből)



werkét (WNF) bízták meg. 1942. december 30-án repülték be az elsőnek elkészült Me 109-est, mely a 91001 gyártási számot és a GI+LA lajstromjelzést kapta. Az első 25 darab elkészült Me 109-esből az első Ga-2, a többi Ga-4 változatú volt, ebből 17-et az RLM-nek (Reichsluftfahrtministerium – Birodalmi Légügyi Minisztérium), nyolcat pedig a Honvédelmi Minisztériumnak adtak át. Ezután a gyártást átállították az erősebb fegyverzettel felszerelt Ga-6 változatra. [13]

Hazánkban ekkor az ipar képes volt az egyik legmodernebb fegyver gyártására. Győrben jól képzett szakmunkások dolgoztak, kiváló színvonalon. Ezt azért lehet magabiztosan kijelenteni, mert sok esetben a külföldről beérkezett alkatrészeket itthon javítani kellett, ugyanis nem feleltek meg a minőségi elvárásoknak. Az amerikai bombázások miatt a Magyar Waggon- és Gépgyár üzeimait a Győr környéki településekre, később pedig a kőbányai pincékbe helyezték át. A kutatások jelenlegi állása szerint hazánkban 577 darab Me 109 készült el, melyből 360 darab magyar gyártású volt, a többi külföldről érkező fődarabokból építettek össze. A megállapodás szerint 2:1 arányban kapták a németek és a magyarok a gépeket.

RONCSKIEMELÉS

A Honvédelmi Miniszter feladatszerzése alapján elkezdődött a kiemelés szervezése. Kijelölt hadtörténeti örökségvédelmi felelősként az első feladatom az emelőkeret megtervezése volt. Mivel az előzetes feltárás során a motor és a törzs egymás mellett feküdt a mederben, olyan keretet láttam célszerűnek, amely biztosítja, hogy a két szerkezeti elem egyszerre, sérülés nélkül kiemelhető legyen. Kondor Zoltán százados, a hídépítő század parancsnoka végezte el a szükséges számításokat, majd a berendezést legyártották a szentesi MH II. Rákóczi Ferenc 14. Műszaki Ezrednél. A műszaki és a bűvár szakemberek javaslatait figyelembe véve kidolgoztam a feltárási és a kiemelési tervet, amelyet Soós Péter alezredes, a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum igazgatóhelyettese jóváhagyott.



2023. október 6-án kezdődött a feladat végrehajtása Vörös Mihály őrnagy szakmai koordinátor irányításával. Ez volt a Magyar Honvédség eddigi legjelentősebb roncskiemelési vállalkozása, melyben kilenc katonai szervezet 76 katonája vett részt, szoros együttműködésben a civil szervezetekkel. A katonai bűvárok 17 merülési napon keresztül átlagban napi 6–8 órát dolgoztak a víz alatt. A vízmélység átlagosan 4,5–5 méter volt, a roncsot 80–150 cm vastag iszap borította. Először két pontonból elkészült a munkaplatform, ahol elhelyezték az iszap eltávolításához és a merülésekhez szükséges felszereléseket. Megfelelő időjárás esetén a kompról, szeles időben pedig (kényszermegoldásként) csónakokból merültek a bűvárok. Minden merülésnél egy roncskutató is a pontonon tartózkodott, és a felszínre kerülő tárgyakról fotódokumentációt készített. Ennek kettős célja volt: az első, hogy azonnal megtörténjen a roncsdarab beazonosítása, amely azért volt fontos, mert ebből lehetett tudni, hogy a roncs a sárkány melyik részéhez tartozott; a második, hogy elkészüljön a kiemelési napló.

A felszínre került darabokat a parton a Magyar Roncskutató Egyesület kutatói a katonákkal közösen rögtön megtisztították és konzerválták. Először lépésben az iszap letisztítása és az iszapban fekvő kisebb darabok kiemelése zajlott. Hamar kiderült, hogy a vízben eltöltött hosszú idő alatt egyes ötvözetek teljesen elkorrodáltak, viszont voltak olyan alkatrés-

szek vagy sárkányelemek is, amelyek meglepően jó állapotban maradtak meg. Sajnos a motortartóbakok és az áttételház is eltűnt a kristálykőzi korrózió miatt, ezért az a döntés született, hogy a gép elejétől hátrafelé haladva külön-külön kell a légcsovaragyt, a motort és a sárkány egyben lévő részét kiemelni. Október 10-én került a felszínre az első jelentősebb darab: a légcsovaragya a két légcsovarattal.

Ezután a bűvárok megtisztították a motor környékét, ahol előkerültek az MG 131-es géppuskák. Október 12-én a bal motorburkolat darabját hozták fel a bűvárok, amelyen tökéletesen megmaradt a piros 12-es jelzés. A változékony időjárás miatt a daru pontonra helyezése késett, azonban a motorkiemelésre való előkészítése már befejeződött, így elég egyedi módon, az egyik PMP hídelemet szállító KrAZ-255B típusú teherautó daruját használtuk.

A motor elejénél az egyik emelési csomópont tökéletes állapotban megmaradt, így az emelőkötelet erre kötötték rá a bűvárok. A motor elejének emelésével a motor lassan emelkedett és távolodott a törzstől, ami miatt kisebb volt a sérülés esélye. A daruzást közvetlen közlőre, egy csónakból figyeltem, és rögtön láttam a motor oldalán a 00400342 gyártási számot, amelyet jó állapotban őrzött meg az iszap. A DB 605A motor baloldalán a gyártási szám, jobb oldalán pedig a „3.A.1” jelzés töredéke maradt meg. Mindkét oldalon a számsor és jelzés elé egy piros „M”

7. ÁBRA. Útban a roncsához (Fotó: V. S.)



8. ÁBRA. Az iszap által megőrzött piros 12-es
(A szerző felvétele)

betűt festettek fel, amely feltehetőleg azt jelzi, hogy a magyaroknak átadásra kerülő repülőgépbe kellett beépíteni. Ezután a bűvárok jobban hozzáfértek a fő roncselemhez, és könnyebb lett az iszap letisztítása.

A motor kiemelésével párhuzamosan haladt tovább a feltárás, mert folyt a fődarab előkészítése a kiemeléshez, illetve a kutatás a hiányzó részek után. A Norbit Hungary Kft. NORBIT i80s (batimetrikus) és WBMS FLS (Forward Looking Sonar) szonárral pásztázta át a medret, de további, iszaptól kiálló darabokat nem talált. Mivel látható nyoma nem volt a törzs hiányzó részének, a bűvárok körkörös tisztították a roncs környékét, iszapszivattyúval. Ahol roncsot találtak, ott addig folyt

a munka, amíg minden darabot a felszínre nem hoztak.

Az időjárás miatt folyamatosan csúszott a fő elem kiemelése, melyet végül október 26-án sikerült a felszínre hozni. A bűvárok munkáját dicséri, hogy a néhány centiméteres látótávolság ellenére úgy helyezték el az emelőköteleket, hogy probléma nélkül sikerült a roncsot a pontonra helyezni. A partra szállítás és a sajátátjékoztató alatt is merültek a bűvárok, átkutatták a roncs környékét, és folyamatosan mosták a roncs helyét. Az utolsó jelentősebb lelet a fülke páncélüvege előtti fegyverburok volt, majd az egyik bűvár koszorút helyezett el a mederben, és csendes megemlékezést tartottunk a hősi halált halt pilóta tiszteletére a pontonon.

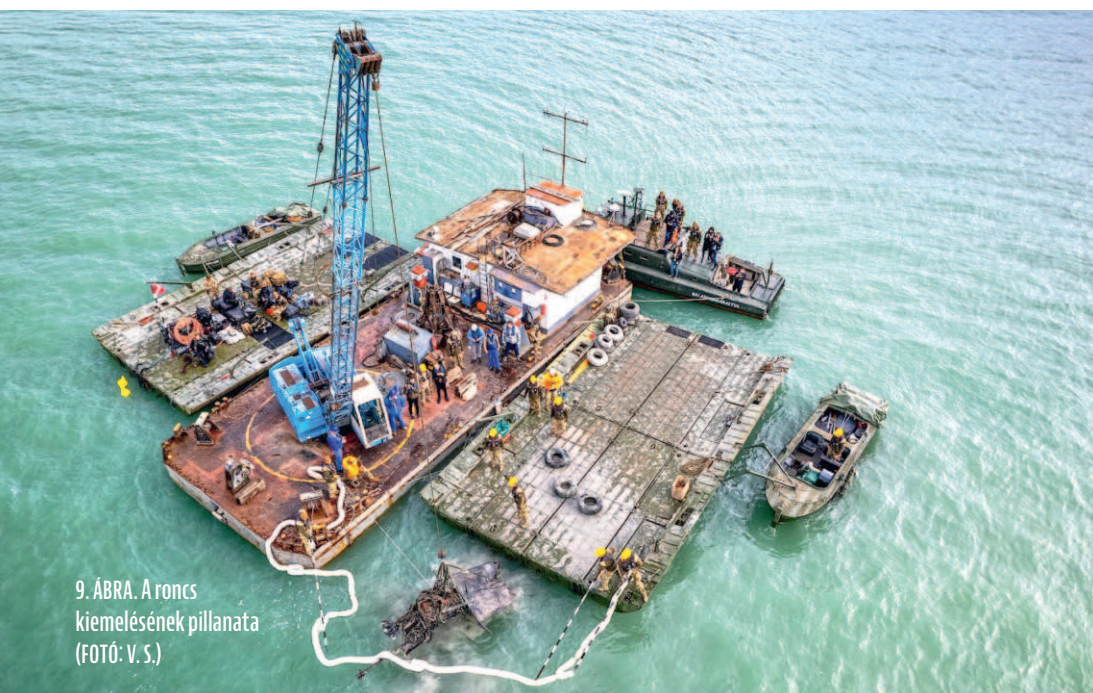
A törzs fülke mögötti részéből nem került elő jelentős darab, pedig a törzsben elhelyezett berendezéseket a roncs mellett találtuk meg. Felmerülhet a kérdés, hogy a hiányzó részekkel mi történhetett. Két lehetőség adódik: vagy kivették már a törzs hiányzó darbjait az elmúlt évtizedekben, vagy a becsapódáskor a fő roncslemeztől távolabbra kerültek, és az iszap alatt nyugszanak. Terv szerint a későbbiekben víz alatti mélykereső detektorral átvizsgáljuk a helyszínt, abban a reményben, hogy a hiányzó törzsdarabok az iszap alatt vannak, és ezért nem észlelte azokat a szonár.

A RONCS ELEMZÉSE

A fő elem, a törzs eleje a két szárny-csonkkal viszonylag korróziómentesen maradt meg. A sérülések egy része a becsapódáskor keletkezett, más része pedig később, az elmúlt majdnem nyolc évtizedben, amikor a csónakok vagy hajók horgonyai beleakadtak. Emiatt a szárny felső borításának egy része felszakadt, illetve több helyen kisebb-nagyobb lemezek is leszakadtak. A három évvel ezelőtti felméréshez képest is hiányosabb volt a roncs, mert a szárnyból egy nagyobb lemez már hiányzott.

A harci sérülések nyomait keresve azonosítottuk két, burkolaton látható sérüléssel javítás nyomát, amely bizonyítja, hogy a gép egy korábbi légi harcban is részt vett, ahol találatot kapott. A szélvédőn és a szárnytőben lövésnyomokat találtunk. Feltehetőleg a hűtővíz is elfolyt, mert a hűtőrendszer egyik csövét átlőtték. Mivel a légcsavarlapátok vitorlaállásban álltak, a motor biztosan üzemképtelen volt. A motor bal oldala megsérült, a bal szárny szerkezete jelentősen roncsolódott, a bal szárnyfőtartó felső bekötése ki is szakadt a törzsből, amely azt bizonyítja, hogy először a gép bal szárnya érte a vizet, és ezután csapódott a vízbe a motor. Ezt erősíti meg a vitorlában álló visszahajlott légcsavarlapát is, valamint az, hogy a törzs a pilótafülke első harmadánál szétszakadt, a fülke eleje pedig lehajlott, amikor a motor kiszakadt. A vízre szállástól a motorba épített gépágyú csőve jelentősen elgörbült, ami bizonyítja, hogy a vizet érés igen durva volt. Az ilyen súlyos roncsolódások kizárják, hogy a pilóta önerőből el tudta volna hagyni a fülkét, így biztosan nem Hemmert hadnagy egyik állítólagosan kényszerleszállást végrehajtott gépét találtuk meg.

A jó állapotú, piros színű 12-es jelzés elemzése során kiderült, hogy az alakja nem egyezik a Magyar Futárban szereplő gépen láthatóval. Elemelve a magyar Me 109-esekről készült eredeti fotókat, kijelenthető, hogy volt egy számsablon, amelyet Ferihegyen használtak, és létezett egy másik, amely az áttelepülés után Veszprém-ben készült. Az is biztos, hogy a Ferihegyen bevezetett századon belüli számokat tovább használták Veszprém-ben is, mert a légcavarkúpon a



9. ÁBRA. A roncs kiemelésének pillanata
(FOTÓ: V. S.)



10. ÁBRA. A parton bemutatott leletek (A szerző felvétele)

piros jelzés és a motorburkolaton a szám egyszerre volt a gépen. [14]

Szerencsére a törzs bal oldalán megtaláltam a vastag iszap és kagylóréteg alatt a gép adattábláját. Kiderült, hogy a repülőgép gyártási száma 95286, a jelzése pedig V.830 volt, és 1944. június elsején készült Győrben. Fontos tisztázni, hogy a korábban említett 360 darab sárkány nem teljesen magyar gyártású volt, amit a levéltári kutatások már egyértelművé tettek. Azonban arról nem volt pontos információ, hogy melyik burkolatokat készítették külföldi beszállítók. A sárkány fődarabjain és alkatrészein megtalált adattáblák bizonyítják, hogy a polsnitzki Neue Kühler- u. Flugzeugteile-Fabriken Kurt Hordermann Zweigwerk repülőgépalkatrész-gyár jelentős beszállító volt.

A roncs legértékesebb ipartörténeti információja, hogy a sárkány fődarabjain három győri adattábla megmaradt. Minden gépnek három adata van a gyár irataiban: gyártási szám (95286), egyéni jelzés (V.830) és megbízási szám (pl. 39/91-16). A törzs gyártási száma 91-17-9, a bal szárnyé 91-15-22 és végül a féklapé 91-15-24. A gyártás során úgy tartották nyilván a legyártott sárkányszerkezeti elemeket, hogy a 91 jelölte a Me 109-es típust, altípustól függetlenül. A következő szám a megrendelési szériát jelenti 1-től kezdve egyesével emelkedő sorrendben, a harmadik szám pedig megmutatja, hogy a szérián belül hányadik a legyártott gép. A kiemelés után sikerült 17 darab Győrben használt, eredeti gyártási rajzot elcserélnem Kis Józseffel a Hármashatárhegyi Sportrepülő Egyesület tagjával. Ezek

a rajzok is fontos bizonyítékok, mert van olyan, amelyiken feltüntették a megbízási számokat, ami egyértelművé teszi, hogy a gyáron belül a megbízási szám alapján tartottak nyilván mindent. Az Almási Balázs gyűjteményében lévő, győri Me 109 gyártási tábla felső sorába a megbízási szám került: 91-13-25, az alatta lévő sorba a gyártási szám 95110, az alsó sorba pedig az M.F.D., a Magyar Waggon- és Gépgyár jelzése került feltüntetésre. A Balatonból kiemelt roncson különböző megbízási számok láthatók a táblákon, és a gyártási tábla felső sorában már „ME 109” szerepel. A V.830 jelzésű gép tehát egy, a németeknek szánt törzset kapott (95413), a V.817 jelzésű (95247) gép bal szárnyát, és egy, a németeknek szánt (95249) fék-szárnyat. [15] Feltehetőleg 1944. áprilistól a repülőgépgyár széttelepülése után a raktáron lévő, eltérő számozású törzsekből és alkatrészekből építettek össze komplett gépeket, és az eltérő megbízási számú alkatrészek miatt került a felső sorba a típusjelzés.

ÖSSZEGZÉS

Ez a roncs jelenleg az egyetlen ismert magyar gyártású Me 109-es. Az internetes fórumokon több helyen is felmerült, hogy az Amerikai Egyesült Államokban, Valle-ban található Me 109 G-10/U4 típusú repülőgép szintén magyar gyártású. Bizonyítható, hogy annak a gépnek a gyártási száma 128379, az RLM száma pedig (amely rá is van festve) 611943. [14] Győrben nem gyártottak és nem szereltek össze 128-as számcsoportba tartozó Me 109-eseket. A Valle-ban kiállított gép a ma-

gyar 101. Vadászpilóta Ezrednél szolgált, mert az 1945. április 23-án kiadott 65. ezredparancsban a III. osztálynak utalták ki. [15] Tehát ez a gép a Magyar Királyi Honvéd Légierőben szolgált, de nem Magyarországon készült.

A szerző köszönetet mond a cikk elkészítéséhez nyújtott segítségért a cikkben szereplő személyeknek, valamint Gál Balázsnak, Létai Jánosnak és Szeles Sándornak. ■

HIVATKOZÁSOK

- [1] HM HIM Honvédelmi Levéltár, Personalia, Andreánszky-hagyaték;
- [2] Pataky Iván, Rozsos László, Sárhida Gyula. Légiháború Magyarországon felett. Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest 1992.;
- [3] Dániel László visszaemlékezése, Winkler Archiv;
- [4] Magyar Futár 1944. május 24. IV. évf. 21. szám p. 4.;
- [5] Beregszászi síremléke Túrkevény, a Vasúti temetőben <https://www.kozterkep.hu/41648/beregszaszy-sandor-siremlke> (Letöltve: 2024.4.23.);
- [6] Szijjártó Gabriella. Roncsok a hullámsírból. Szabad Föld, 2017. október 13. 12. o. https://adt.arcanum.com/hu/view/SzabadFold_2017_2/?query=Szabad+F%C3%B6ld%2C+2017.+okt%C3%B3ber+13.+&pg=571&layout=s (Letöltve: 2024.3.22.);
- [7] Beregszászi Sándorra emlékeznek a kevek. Új Néplap, 2015. november 3. 11. o. www.arcanum.hu (Letöltve: 2024.3.22.);
- [8] Tisztelt Szerkesztőség! Magyar Nemzet 2003. június 19. <https://magyarnemzet.hu/archivum-magyarnemzet/2003/06/tisztelt-szerkesztoseg-5-5> (Letöltve: 2024.4.23.);
- [9] Dr. Debreceny Sándorné visszaemlékezése 2023. november 14.;
- [10] HM Beregszászi Sándor hagyatékában leírás (Mihály Zsolt István tulajdona);
- [11] Jász-Nagykún-Szolnok Vármegyei Levéltár Túrkeve polgármesteri iratok 6123/1944.;
- [12] HM HIM Hadtörténelmi Levéltár, HM Légügyi Csoport. 1941. eln.31.o/4393.;
- [13] Győr-Moson-Sopron Vármegye Győri Levéltára. Magyar Waggon- és Gépgyár iratai.;
- [14] Kárpáti Endre szíves közlése (1970) 2020. október 20.;
- [15] HM HIM Hadtörténelmi Levéltár 101. Vadászpilóta Ezred iratai/110. doboz;
- [16] Air Force Historical Research Agency – AFHRA Iris: 00247974 Call: 670.332 Mohos Nándor (1971) kutató szíves közlése. 2023. október 21.