

Repülőgépgyártás a Pestszentlőrinci Ipartelepek R. T. vállalkozás keretében 1942- 44-ben

Az első világháborút követő években a német Hugo Junkers által alapított repülőgépgyár kiemelkedő eredményeket mutatott az utasszállító repülőgépek fejlesztése és fémszerkezetű kivitelben történő sorozatgyártása területén. Ez a fejlesztés saját aerodinamikai és statikai kísérleti részlegére alapozva folyt, aminek eredményeként 1930-ra sikerült a formai és szilárdsági igényeknek megfelelő legkedvezőbb kompromisszumot megtalálniuk egy nagy befogadóképességű szállító repülőgép kialakítására.

A *Junkers Ju-52* szállító repülőgép hullámlemez borítású fémszerkezetű sárkánya közel 30 m fesztávolságú, erősen keskenyedő trapéz szárnyával, nagy befogadóképességű belső törzskialakítással és a Junkers-féle réshatásra épített kormánysszerveivel adta ezt a legjobb megoldást. Ez időben, Németországban problémát jelentett egy ilyen nagy, két tonna hasznos teherbírású repülőgéphez s megfelelő hajtómű megtalálása. Junkers saját gyártású *L88* típusú, 12 hengeres, 800 LE-s (650 kW-os) motorját építette az első elkészült öt gép orrába. A gépek ezzel az egy motorral is már kiválónak mutatkoztak az előírt teherszállítási feladatra. A Lufthansa azonban a személyszállításnál - biztonságból - 3 motor alkalmazásához ragaszkodott. Szerencsére a BMW gyár erre az időre már berendezkedett az amerikai Pratt & Whitney Hornet 680 LE-s (kb. 500 kW-os) könnyű, léghűtéses csillagmotorjának licencia gyártására, így a sorozatban gyártott mintegy 350 db személyszállító *Ju-52/3 m* gépbe már három ilyen *BMW-132A* motor kerülhetett beépítésre. Ezekből 231 db került a Lufthansa szolgálatába, a többi már a német légierők szállító- és bombázókiképző alakulataihoz került 1933-tól.

A *Junkers Ju-52/3m* típusú repülőgép a megrendelők kívánságára több változatban is épült, így a típus meghatározás gyári módja szerint a 17 utas üléses standard Lufthansa változat (jele *Ju-52/3mp3e*) után az egyes kiemelkedő társadalmi személyiségek- mint pl. Bibesco herceg az FAI főtitkára, Horthy Miklós kormányzó és a német állam vezetői - részére¹ a luxuskabinos kialakításban, tárgyalótermet *Ju-52/3mg4e* változatban is gyártották. A változatok között volt teherszállító, csapatszállító, ejtőernyős-szállító, sebesültszállító, rohamcsapat-szállító, repülőtanterem, szállító-vitorlázó vontató, ellátmányledobó, stb. Mind speciális felszereléssel és igények szerinti motor- és légcsva-kialakításokkal, futóművekkel, úszókkal, sítalpakokkal stb. épült.

Hazánkban a repülőgéptípust 1936-tól használták, amikor a felajánlott német hadfelszerelési hitel terhére egy teljes kivitelű (HA-DUR jelű) és két légiforgalmi változatú (HA-JUA és HA-JUB jelű) *Ju-52/3m* gépet rendeltek, illetve két magyar pilótának a gépre történő teljes kiképzését biztosították. A két magyar pilóta: Krudy Ádám és Timár Gyula főhadnagyk még ebben az évben megkapták kiképzésüket Berlin-Tempelhof repülőtéren és az Askanie műszerüzemben a géptípussal történő rádióirányítású és teljes műszerrepülő (vakrepülő) feladatkörre.

¹ HA-DUR 1936-ban érkezett Mátyásföldre

1939-ben és 1940-ben újabb 2-2 repülőgép megrendelése történt, mégpedig két standard személyszállító, kettő pedig rövidebb futószárú, kis kerekű futóművel és erősebb *BMW-132L* motorokkal, állítható légcsonnyal, és ezeknek megfelelően nagyobb utazósebességgel. Érdekessége ezeknek a megrendeléseknek, hogy még 1940-ben is 1400 USA-dollárt kellett a BMW (Hornet-licencia) motoronként külön fizetni az anyagnak. A Junkers gyár egyben közölte, hogy a típus gyártását beszünteti, és további megrendelést már nem fogad el.¹

Ez a közlés lesújtó volt a HM részére is, mert az ejtőernyős alakulat szállítórepülőgép-igénye éppen ebben az időben égető sürgősséggel jelentkezett. Az átmeneti megoldásként használt *Caproni Ca-101* és *Savoia SM-75* szállító repülőgépek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, más olasz típust pedig nem tudtak ez időben ajánlani.

1941-re azonban a németek helyzete is megváltozott, a második világháború eddigi harcaiban sok szállító-repülőgép veszett el, és az afrikai, valamint a szovjet hadszíntér óriásira növelte az e téren jelentkező igényt. A leállított Junkers gyártása helyett sürgősen partnereket kellett keresni. Mivel Junkers és a többi német repülőgépüzem is a harci repülőgépek gyártásával és fejlesztésével volt lekötve, elsősorban a megszállt Franciaország és a még intakt Magyarország bekapcsolása jött számításba.

Az 1941. évi német-magyar repülőgép-gyártási együttműködési megállapodás kiegészítéseként már 1942. elején megállapodás történt a *Ju-52/3mgl4e* változatú megerősített fegyverzetű és felszerelésű szállítórepülőgépek magyarországi összeszerelésére, majd fokozatosan a fődarabok gyártásának megvalósítására is.

Ugyanakkor a megtartott hitelfedezetek ellenőrzéséből kiderült, hogy 636 millió pengő póthitelre van szükség, még 100 db *Héja* vadászgép, valamint a tervezett 5 szállító repülőgép-század részére készülő 60 db *Ju-52 gép* hazai előállításához és az ehhez szükséges repülőtéri létesítmények megvalósításához. A HM ezt azonnal biztosította.²

A második ejtőernyős-zászlóalj szervezésével kapcsolatos egyik jelentésből az is kiderült, hogy 1943 végére számoltak az első hazai összeállításból származó *Ju-52* gépekkel a Légerőknél.³

A részvénytársaság formai megalakulása után javaslatot kértek a Műegyetem Aerotechnikai Intézetétől műszaki igazgató személyére. Ennek alapján dr. Lettner Ferenc okl. gépészmérnök, műegyetemi tanársegéd kapott kinevezést, aki részt vett az intézet több repülőgép tervezési munkájában, és ez időben Székesfehérvár-Sóstón a fémháj szerkezetű *X/H* kísérleti romboló-repülőgép építését irányította. (1932 óta a légierő III. fokú pilóta vizsgát tett tartalékos repülőtisztje volt.) Az általa adott jelentések nyújtanak képet a Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. repülőgép-gyártási helyzetéről, és az ez ügyben tett intézkedésekről.

A nagy szerelőcsarnok és az azt kiszolgáló üzemszárnyak, az egykori Pestszentlőrinci Fonó- és Szövőgyár területén, a Ferihegyi repülőtérről vezető út mentén létesültek. Így a könnyen szerelhető kész *Ju-52* gépek törzse, szárnyai és törzsvég-kormányos rendszerű gépkocsin vagy vasúton kigördíthető volt a repülőtérről. A *Ju-52 gép* konstrukciós adottságai e téren is kiemelkedők voltak, mert eleve számoltak a vasúti szállítás lehetőségével is, és így ezek a fő részek 5-8 csavar segítségével oldható kötésben csatlakoztak.

A gyár jelentéseinek egy része mutatja a gyártás helyzetének alakulását.

Jelentés 1943. május 13-án az építés helyzetéről:

"A nagy szerelőcsarnoknak április közepére kellett volna készen lennie. Ebben 8-10 heti késedelem van. Szerszámgépekből német közlés szerint 140-nek kellett volna beérkeznie, a mai napig csak 79 jött. Szerszámok, szerszámrajzok hiánya is késlelteti a gyártást. Hiány van szerszámkészítő munkásokban.

Repülőgép-alkatrészekből beérkezett eddig 20 komplett kormánymű. A szárnyból és törzsből eddig anyagot még nem kaptunk, a terv szerint ezek szállítását április közepén meg kellett volna kezdeni.

Munkáshelyzet: Saját üzemünkben kiképzett munkás 450 fő. Németországban kiképzett munkás 320 fő. Németországban kiképzésen van még munkás 130 fő. Munkáshiány jelenleg nincs."

Jelentés 1943. június 1-jén:

"Szerszámok és készülékek nagy részét nekünk kell megszerkeszteni, de nincs hozzá szakember."⁴

Jelentés 1943. július 20-án:

A Ferihegyi repülőtér forgalmi hangárjában fele alapterületen a PIRT berendezkedett az ideérkező új *Ju-52* gépek készre szerelésére, a hangár másik fele a védelmi vadászosztály rendelkezésére áll, A meglevő munkahelyiségek és irodák 60%-át a vadászosztály, 20%-át a PIRT, a többit még az építésvezetőség használja. A MALERT-nél vizsgázott Piufszich Gábor I. o. forgalmi pilóta a PIRT állományába lépett, mint *Ju-52* berepülő főpilóta.

Jelentés 1943. július 23-án:

"A szerelőcsarnok építése a módosított terv szerint folyik, középső részében megkezdtek a szerelőkészülékek felállítását. A lemez megmunkáló gépek viszont Németországból még mindig nem jöttek meg.

Repülőgép-alkatrészekből: A terv szerint eddig be kellett volna érkezni Németországból 50 teljes kormányműnek, 20-20 komplett szárnynak és törzsnek. Ezekből csak 10-10 darab jött. A terv szerint július végéig el kellene készülni legalább 7 teljes kormánymű-készletnek. A valóságban azonban 12 magassági vezérsík, de csak 7 csűrő (14 helyett). 7 fűkszárny (14 helyett) 7 oldalkormány, 7 függőleges vezérsík és 2 magassági kormány (14 helyett) fog erre az időre készen állni."⁵

Jelentés 1943. október 2-án:

"Az első, teljesen Németországból érkezett anyagokból, alkatrészekből és szerelvényekből összeszerelt gépet az itthoni berepülések és próbák után Németországba vizsgálatokra kiszállították."⁶

A Repülő Átvételi Bizottság (RÁB) PIRT Kirendeltsége 1943. november 22-én jelenti:

"A mintagép alapján a *Ju-52/3m14e* PIRT szerelésű repülőgépből 260 darabra van megrendelés. (Szállítás kezdete 1944-ben.)

Tekintve, hogy a kész gép gyártása csak most kezdődik, és az elmúlt három hónap alatt egy mintagépet és 30 komplett kormányművet tudtak Németországba szállítani, a havi felfutást a következők szerint tervezik:

1944. I. hó 1 gép, V. hó 3 gép, IX. hó 9 gép,

1944. II. hó 1 gép, VI. hó 6 gép, X. hó 13 gép,

1944. III. hó 3 gép, VII. hó 6 gép, XI. hó 15 gép,

1944. IV. hó 3 gép, VIII. hó 7 gép XII. hó 15 gép

Vagyis 1944-ben 82 kész gép összesen.

Jelenleg a sorozatgyártás előtti két teljes gép készítése határidő szerint folyik, és azokat az RKI és RLM mint 0-széria gépeket veszi vizsgálat alá.

A sorozatgyártás előkészületi helyzete:

A sorozathoz szükséges alkatrészek gyártását már májusban el kellett volna kezdeni, de ez csak augusztus közepén vált lehetségessé. Az első hazai gyártású szériagép így határidőre aligha fog elkészülni.

Lemez megmunkáló gépek Németországból még mindig nem jöttek. Az összes 293 db szerszámgépből eddig csak 206 db érkezett be.

Munkáshelyzet: Minimum heti 60 új szakképzetlen munkást kelt felvenni kiképzés végett. Az Ipari Minisztérium eddig csak egy 70 éves embert tudott adni. Sok munkást behívnak."⁷

Jelentés 1944. január 28-ról:

"Az első 150 géphez 100%-ban Németország adja az alkatrészeket, a további 110 géphez 90%-ban Németország, 10%-ban Magyarország (alumínium anyagot és könnyűfém félgyártmányokat). Az első 150 db gép anyagának kb. 30%-a Németországból már beérkezett. A további 110 gép anyaga július 1 -től lesz esedékes."⁸

Jelentés 1944. július 8-án:

"Újabb 100 *Ju-52* gépre érkezett megrendelés a gyárhoz. Az új megrendelés gépeinek szállítását 1945 márciusától kell megkezdeni, a következő évi ütemezésben:

1945. III. hó 1 gép	VI. hó 2 gép	IX. hó 3 gép
1945. IV. hó 1 gép	VII. hó 2 gép	X. hó 3 gép
1945. V. hó 1 gép	VIII. hó 2 gép	XI. hó 4 gép
		XII. hó 4 gép

(Összesen 1945-ben pluszként gyártandó: 23 db gép."

"Eddig Németországba leszállítva 5 gép. A HM részére egy gép átadva, a másik a következő napokban átadásra kerül. Ez a gép ugyanis a július 2-án történt bombatámadásnál Ferihegyen kisebb kárt szenvedett, ennek kijavítása még folyamatban van. A gyárat eddig nem érte bombatámadás.

A bombatámadások várható kárainak megelőzésére a kormányművek gyártását az Aero-Ever esztergomi gyárába telepítettük ki. 46 szerszámgéppel egy üzemrészt Solymár közelébe, egy kiépített bombabiztos aknában helyeztek el. Amint a transzformátorállomás működésbe lép, ezek itt folytatják a termelést.

A raktári anyagok Ceglédbercelen és Albertirsán nyertek elhelyezést.

A gyártási program: 13 hét késés van szakmunkások és szerszámgépek hiánya miatt."⁹

A hivatalos jelentéseken túlmenőleg is ismeretes, hogy alkatrészeket gyártottak a szövőgyárak és harisnyagyárak egyes részlegeiben, ahol a teljes műszerfal összeállítása is zajlott a pilótakabin berendezéséhez. Mindez nagyon komoly szállítási és üzemszervezési rendet követelt, amivel sikerült elérni, hogy mindig csak egy-két gép időzött a bombázásnak kitett repülőtéri végszerelésben, és amint összeszerelték, kigurult vagy elrepült kitérő repülőtérre. Érdekes megemlíteni, hogy tapasztalt szakemberek sem értették meg ennek fontos hadászati értékét, és nevetve mesélték, hogy Lettner igazgató nem merte beszerezletni az üzemben a kényes műszereket és alkatrészeket, nehogy kiszállítás közben azok összerázkódjanak. Dr. Lettner Ferenc később a Budapesti Műszaki Egyetem gépgyártás-technológia professzora lett, de szervezőtehetsége már ekkor, a végtermékre koncentrált gyártás és anyagmozgatás területén megnyilvánult.

A PIRT-nél szerelt és fokozatosan hazai gyártásra előkészített repülőgép főbb műszaki jellemzői a következők voltak:

Típusa: *Junkers Ju-52/3mgl4e* megerősített fegyverzetű és felszerelésű szállító repülőgép.

A normál változattól lényeges eltérései: Az utastér fedett ablaknyílásokkal épült, az utolsó ablakok lemezeltolással nyithatók 1-1 db 8 mm-es (Stange) géppuska beépíthetőségre. A törzs hátsó részén felül körsínes, 12,7 mm-es nehézgéppuska-állás volt. A géppuskaállásból jelzőkapcsolat volt kiépítve a pilótákhoz. Az utastérbe nagyteljesítményű rádiókészüléket helyeztek, amely miatt a nagyobb méretű keretantenna hátrább került beépítésre. A megerősített futószerkezet nagyobb átmérőjű kerekekkel, jól áramvonalazott rudazattal épült. Személyzeti ejtőernyőtartályok és ejtőernyők kerültek beszerelésre. A szárnyakon ledobható ellátótartályok külső felfüggesztő készülékei voltak. A törzs jobb oldalán nagyméretű

rakodóajtó és nagyméretű beszállóajtó került alkalmazásra. A főpilóta és a lövész testének védelmére védő páncéllapot terveztek, amelyet azonban általában nem szerelték be.

Fő méretek és adatok: Fesztávolság: 29,95 m, hossza: 18,90 m, magassága: 5,80 m, üres tömege: 5800 kg, repülőttömege: 10 500 kg, szárnyfelülete: 110,50 m², motorok: 3x485 kW-os *BMW 132A (Hornet)* max. sebessége: 280 km/h, utazósebessége: 240 km/h, leszállósebessége: 101 km/h. Csúcsmagassága: 6300 m, repülési táv: 1280 km, személyzete: 4 fő, nekifutás: 500 m, kigurulás: 300 m.

A PIRT szervezett tevékenysége folytán ezeknek a gépeknek a szállítása 1944 közepétől már folyamatosan történt a német és a magyar szállító alakulatokhoz. A szovjet csapatok gyors előretörése 1944. november elején a Férihegyi repülőtér kiürítését tette szükségessé. Eddig az időpontig kb. 20 repülőgép került átadásra a 102/1. és a 102/2. magyar szállítórepülő századok részére. (Ez utóbbi volt a MALERT személyzetéből szervezett szállítórepülő-század.) Ezt igazolja, hogy a korabeli jelentésekben az S-202-től az S-222-ig terjedő gépjelzésekkel találkozhattunk.¹⁰

A tervezett német szállításból kb. 50 repülőgép kerülhetett teljesítésre. A PIRT teljes szerelési munkája 70 repülőgépre tehető. Az utolsó gépek szerelését azonban már részben Budaörsön, részben a csákvári kitérő repülőtér tábori szerelőüzemében fejezték be.

Winkler László

Forrás:

/ant/book.php?konyv-cim=haditechnika-1988-januar-december&ID=158461&gb_w=t