

---

## JELENKOR

### MiG-3-as ászok a második világháborúban

Az Osprey Publishing – oxfordi székhelyű kiadó – gondozásában idén jelent meg a MiG-3-as ászokról szóló könyv. A szerzőpáros első tagja *Dimitrij Khazanov*, a szovjet második világháborús repüléstörténet egyik legnevesebb oroszországi szakértője. Már 15 könyvet és még több tanulmányt jelentetett meg Oroszországban, Nagy-Britanniában, Németországban, Finnországban, Franciaországban és Japánban. *Alekszander Medved*, az orosz légierő nyugalmazott őrnagya 11 könyvet írt a második világháborús szovjet és nemzetközi harci repülőgép-fejlesztésekről. A szerzőpáros már korábban is adott ki három közös könyvet a MiG-3-as vadászgépről, a Pe-2-es zuhanóbombázóról és az Er-2-es távolbombázóról. Meg kell említeni *Andrej Jurgensont* is, aki Oroszország elsősorú repüléstörténeti grafikusja. A szovjet repülőgépeket ábrázoló méretarányos röntgenrajzai és illusztrációi az 1990-es évek elejétől orosz és külföldi magazinokban jelentek meg (*Avions*, *Batailles Aeriennes*, *Klassiker Fluhthart*, *Le Fana d'Aviation*, *Aeroplane*). Jungerson 20 könyvet látott el illusztrációkkal, ábrákkal, az Osprey kiadón belül ez a harmadik munkája. Ezek a szerzők nem csak hazájukban, de a nemzetközi körökben is a repüléstörténet elismert szakemberei. A kiadó kizárólag hadtörténeti munkákat jelentet meg, 1969-ben kezdte meg tevékenységét. Több mint 1800 könyvet adott már ki. Szerzői témakörük legjelesebb szaktekintélyei. A hadtörténeti munkák az őskortól napjainkig terjedő időszakot dolgozzák fel. Figyelembe véve a kiadott könyvek minőségét és számát, ezt a teljesítményt nehéz lesz felülmúlni.

A MiG-3-as ászokról szóló munka a kiadó *Aircraft of the Aces* sorozatának a 102. darabja. Idén még négy könyv jelenik meg ebben a szériában. A koncepció alapja, hogy egy-egy vadászrepülőgép-típus történetét dolgozzák fel monografikusan, bemutatva a gép tervezését, tesztelését, gyártását és harci alkalmazását, ismertelve az adott típuson legeredményesebben repülő pilótákat. Akad olyan kötet is, amelyik kisebb nemzet ászairól, például bolgár, román, magyar, szlovák vadászpilóták második világháborús szerepéről szól. Olyan repülőgép típus is adott, például a Bf 109-es német vadászgép, amiről több könyv megjelent eddig. Külön kötetben tárgyalják a keleti front, nyugati

front légi eseményeit, sőt az altípusoknak is külön könyveket szenteltek (Bf 109E, Bf 109F, Bf 109G, Bf 109K).

A 90-es évektől kezdve több könyv jelent meg a szovjet légierő repülőgéptípusairól és a második világháborús, valamint a koreai háborúban játszott szerepükről. Ez azért különleges, mert a hidegháború alatt szovjet forrásokat kellő forráskritikával nem lehetett publikálni, pedig ez segítette volna árnyalni a képet. Például számtalan könyv jelent meg a koreai háború amerikai pilótáiról, de a szovjet pilóták koreai bevetéséről a 90-es évekig nem olvashattunk.

Khazanov és Medved könyve hat fejezetre tagolódik, számos korabeli fotóval és rajzzal gazdagon illusztrálva. Az első fejezet a vadászgéptípus fejlesztéséről és szolgálatba helyezéséről szól. A spanyol polgárháborús tapasztalatok rámutattak arra, hogy az 1930-as évek végére a legmodernebbnek számító szovjet repülőgéptípusok lépéshátrányba kerültek a német gépekkel szemben, ezért a szovjet felső vezetés 1939 februárjában a légierő modernizálása mellett döntött. A márciusban kiírt vadászrepülőgép pályázatra, amiben egy fejlett, gyors és nagy magasságot elérni képes vadászgép tervezése volt a cél, az összes nevesebb szovjet repülőgép- és repülőgépmotor tervezőiroda nyújtott be terveket. Úgy gondolták, hogy a legígéretesebb terv a Polikarpov tervezőiroda pályázata lesz, mert korábban a szovjet légierő géppálmányának jelentős részét kitevő I-16 és I-15bis is Polikarpov főmérnök keze alól került ki. Az újgenerációs vadász gyártását végül is nem a Polikarpov iroda, hanem a belőle kiváló Mikoljan és Gurevics tervezőpáros által alapított iroda nyerte el. Az AM-35A repülőgépmotort pedig Mikulin tervezte. Később – más tenderek kiírása után – a Jak és a LaGG tervező irodák újgenerációs vadászait is elkezdték gyártani. Az újgenerációs vadászok közül a Jak-1-es volt a legjobb minőségű (1941-ben alacsony magasságban egyenrangú volt a Bf 109F típussal), utána következett a MiG-3-as, míg a LaGG-3-as a maga 30 másodperces fordulóidejével nem volt több repülő koporsónál.

A MiG-3-as kifejlesztésére lényeges hatást gyakorolt az időközben javuló szovjet-német viszony, az a tény, hogy a tervezőiroda mérnökei végiglátogatták a német repülőgyárakat. A tervek 1940 februárjában nyertek végleges formát. Megszületett az alsószárnyas, behúzható futóműves, teljesen zárt kabinnal rendelkező vadászrepülőgép. 1940. április 5-én felszállt az első prototípus. Az erőltetett ütemű fejlesztés miatt gyakoriak voltak a motorhibák. 1940. május 24-én a prototípus 6900 méteren 648,5 km/h sebességet ért el. A vadászgép a szárnyai alatt két 100 kg-os bombát is vihetett, illetve 6 RS-82 földi célpontok elleni rakétát is hordozhatott. 1940 folyamán megkezdték ezzel a típussal felszerelni a repülőiskolákat. A szovjet pilóták többségének nehézséget okozott átállni az újgenerációs vadászgépre. A zárt kabintető, a megnövekedett sebesség és a korábbi kétfedelű gépekhez képest kisebb horizontális manőverező képesség

szokatlan volt a pilótáknak. További problémát jelentett a korábbinál kevesebb fedélzeti fegyverzet. A MiG-3-ast két 7,6 mm-es és egy 12,7 mm-es géppuskával látták el, ami a motorházatetőre volt építve. A korábbi kétfedelű vadászokhoz képest ez gyengébb fegyverzet volt, és kevesebb lőszer is társult hozzá. A csökkentések oka, hogy csak így tudták tartani a gép tömegét, ami az előírt teljesítmény eléréséhez szükséges volt. Ez a kényszerű kompromisszum az összes, ebben az időszakban tervezett szovjet gépre jellemző volt. Csak 1943-ban tudott a szovjet ipar a németekkel (alacsony magasságban) egyenértékű vadászokat gyártani, és 1944-ben már jobbakat. 1941 első negyedévére 283 MiG-3-ast adtak át a Moszkvai Katonai Körzetnek, 1941 júniusára összesen 917 MiG-3-assal készültek el, ez a teljes állomány egyötödét tette ki.

A német támadás után két nappal már csak 1821 vadászgép maradt, ebből 234 volt MiG-3-as. Utóbbi flottához még hozzá kell adni azt a 150 MiG-3-ast, amelyek az Odesszai Katonai Körzetben állomásoztak. Itt egyedülként a német támadás előtti éjszakán végre merték hajtani a kiürítési parancsot, így gépállományuk nagy része nem vált a német és román bombázók áldozatává a támadás első napjának reggelén. A legnagyobb veszteség a 9. szovjet vegyes repülőhadosztályt érte a teljes állomány megsemmisülésével. A parancsnokot, S. A. Csernyiket, a Szovjetunió hősét a rögtönítélő bíróság tárgyalása után azonnal kivégezték. A szovjet pilóták nagy része, ha sikerült felszállniuk, elszántan harcolt, többségük hősi halált halt. Ha a fedélzeti fegyverzet csődöt mondott vagy kifogyott a szűkös lőszer, a szovjet vadászok tarannal próbálták meg elpusztítani ellenfeleiket.

A taran kifejezés a második világháború során vált ismertté a vadászpilóták körében. A szovjet pilóták alkalmazták ezt a módszert az ellenséges bombázók elpusztítására. Mivel a szovjet vadászgépek kis kaliberű fedélzeti fegyverzettel rendelkeztek, gyakran előfordult, hogy a német bombázókat csak megrongálni tudták, de elpusztítani nem. Ekkor, ha a bombázó védelmi fegyvereit sikerült kiiktatni, a szovjet vadászok minimális sebességkülönbséggel a bombázó mögé repültek, és a légcsavarral igyekeztek szétrombolni a gép kormányfelületeit. Ezt a módszert a szovjet pilóták több mint ötszáz jelentett esetben alkalmazták a háború során, de mégsem nevezhető kamikaze-akciónak, mert az esetek felében a támadó pilóták túléltek az akciót. Volt olyan szovjet pilóta is, aki négyszer hajtott végre sikeres tarant, és mindig sikerült ejtőernyővel kiugrania a gépéből. Akad példa arra is, hogy a taran után a szovjet pilóta megrongálódott légcsavarja ellenére sikeresen szállt le vadászgépével. Azonban a német Bf 109F-2/4 típusal szemben – egy-két kivételtől eltekintve –, még a szovjet ászpilóták sem boldogultak alacsony magasságon, de ennek ellenére a nagy honvédő háború első 8 napján a MiG-3-asok 35 légi győzelmet arattak. Elsősorban a német

bombázókra voltak halálosan veszélyesek. Július, augusztus folyamán a megmaradt MiG-3-asok intenzív bevetéseket hajtottak végre, melynek során harmaduk odaveszett. Sok áldozatot szedtek a gyártási hibás vadászgépek is.

1941 augusztusában 36 bevethető MiG-3-as vett részt Kijev légtérének védelmében. Az elavult I-16-osoknál gyorsabb vadászgép utol tudta érni a német bombázókat 5000 méteres magasságban is. A nagymagasságú bevetésekre szánt vadászgép ebben a szerepkörben talált igazán magára, ezután elsősorban nagyobb városok légtérének védelmére csoportosították át azokat. A szovjet elavult taktika is megbosszulta magát. 1941. július 11-én a 146. szovjet vadászrezred parancsnoka, Farafonov százados két társával együtt szállt fel bevetésre Voronkovo repülőterén. Rudolf Schmidt törzsőrmester a felszálló köteléket meglepve lelőtte a vezérgépet, mely a másik két szovjet vadásznak ütközött, mindhárom gép pilótáival együtt elpusztult. A szovjet vadászpilóták – a kudarcokból levonva a keserű tanulságokat – újítottak az alkalmazott taktikákon. Az újítások legnagyobb úttörője Pokriskin, a szovjet vadászpilóták egyik legeredményesebb vadászpilótája volt, aki ekkor szintén MiG-3-ason repült.

A MiG-3-asok Leningrád légtérének védelmében is kiténtek, ahol a város védelmére 1941 nyarán 339 bevethető szovjet vadászgép állt rendelkezésre. A német támadás első két hónapjában német felderítő gépekre vadásztak, amelyek nagy magasságban repültek el a város felett. Az első ilyen légi győzelem július 6-án születet meg, Csacsenko őrnagy egy Ju-88-as felderítőgépet lőtt le. Ahogyan közeledett a frontvonal, a német bombázók és kísérő vadászaik is megjelentek a város felett. A szovjet vadászpilóták finn gépekkel is összecaptak. A legválságosabb időszak augusztus és október között volt, amikor a német előrenyomulás miatt a város légtérének védelme helyett a MiG-3-asok alacsony támadásokat hajtottak végre. A város védelmében esett el a legeredményesebb MiG-3-ast vezető pilóta, Dimitrijejev alhadnagy, aki öt hónap alatt 15 légi győzelmet ért el ezen a repülőgéptípuson.

A legnagyobb hírnévre a géptípus Moszkva védelmében tett szert. A német támadás első három hónapjában Moszkva felett átlagosan 8000 méteres magasságban német felderítőgépek repültek át. Ezeknek elfogására voltak hivatottak a MiG-3-asokkal felszerelt szovjet vadászegységek. A szovjet pilóták két hónap után 147 város feletti légi győzelmet jelentettek, de ez jelentősen eltúlzott adat. A szovjet vadászok nem ismerték a német típusok hibáit, gyenge pontjait, nem tudták, hol kell löni azokat. A kétmotoros német bombázók nagyon jól túrték a kiskaliberű szovjet vadászgépek fedélzeti fegyverzetének tüzét. A szovjet pilóták távolról tüzeltek, a sérült német gép rendszerint egy motorral is képes volt elrepülni. Mindenesetre a szovjet vadászok gondoskodtak róla, hogy a német gépek hajózoí ne sétarepülésként éljék meg a Moszkva feletti bevetéseket.

1941. szeptember végére a Moszkva védelmére csoportosított 6. szovjet repülőhadtest 10 repülőszázadában 459 MiG-3-as vadászgépből 175 volt bevethető. Eleinte német bombázók ellen vetették be a MiG-3-asokat, majd mikor a hirtelen beállt fagyok miatt a Luftwaffe a tábori repülőterein földre kényszerült, a szovjet légi főlény kiaknázásában vettek részt, saját csatarepülőgépek és bombázók védelmét ellátva. Ahogyan az ismertetett kötet szerzői megállapítják, a MiG-3-asok október 11-én repültek legeredményesebb bevetésüket. Tizenkét Il-2-es csatarepülőgép és 6 kísérő MiG-3-as Orel repülőterén 60 német repülőgépet semmisített meg a fagyos földön veszteglő 200 német gépből, és 9 légi győzelmet jelentett. A német támadás Moszkva kapuinál a légtérben is kifuladt.

A MiG-3-ast szovjet haditengerészeti repülőegységek is alkalmazták, a Balti és a Fekete-tengeri Flotta kötelékében. Részt vett a harcokban a Krím-félszigeten, a Balti-tenger és Jeges-tenger fölött is. Legutoljára a Távols-Keleten vetették be. Sztálin a MiG-3-as gyártását 1941 októberében leállította. Ennek egyik oka az volt, hogy a légi harcok többsége nem nagy magasságban zajlott, a másik pedig, hogy a vadászgép ugyanazt a repülőgépmotort használta, mint az Il-2-es csatarepülőgép, amire jóval nagyobb szükség volt a harctéren. Ennek ellenére a legyártott gépek 1942 közepéig csapatszolgálatban voltak.

Összesen 13 szovjet pilóta aratott 8-nál több légi győzelmet MiG-3-as típusal (Dimitrijev 15 légi győzelemmel a legeredményesebb volt), további 46 szovjet pilóta ért el ötnél több légi győzelmet ezzel a típusal, és ásszá vált. Így végződött a szovjet légierőhöz a legkritikusabb időszakában csatlakozott MiG-3-as karrierje. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy gyakran felülmúlták ellenfelei a harcban, ami nem mindig a tervezés hiányosságainak, hanem olykor a pilóták tapasztalatlanságának tudható be. A nagy magasságú bevetésekre tervezett vadászgép alacsony és közepes magasságokban kényszerült légi harcokra, és ilyen helyzetben lassúnak és nehézkesnek bizonyult. Sok veszteség következett be gyártási hibák, a pilóták nem megfelelő kiképzése és a rugalmatlan taktika alkalmazása miatt. Alkalmazási ideje alatt a Mig-3 a szovjet légierő legmodernebb gépének számított, és jelentős mértékben hozzájárult a honvédő háború kezdeti erőfeszítéseéhez. Karrierjének csúcspontja a moszkvai légtér védelme volt 1941–42 telén, amikor a Luftwaffe ellen először sikerült kialakítani a légi főlényt, és a Wehrmacht elszenvedte első vereségét.

Dimitrij Khazanov – Alexander Medved: MiG-3 Aces of World War 2 (A második világháború MiG-3-as ásszai) Osprey Publishing, Aircraft of the Aces 102, Oxford, 2012. 100.

*Novák Zoltán*