

Dikácz Csaba

Bombák Berlinre, 1940. június 7–8.

Adalékok Berlin első szövetséges bombázásához

A cikk a repüléstörténet egyik kevésbé ismert légi eseményének, a hitleri Németország fővárosa, Berlin első – a francia haditengerészeti légierő részéről történő – bombázásának körülményeit, meglepetésszerű és vakmerő végrehajtását és az azt lehetővé tevő nagy hatótávolságú Farman bombázó géptípusát mutatja be.

Kulcsszavak: második világháború, légierő, bombázás, Franciaország, Berlin, légvédelem

1. Bevezetés

Ha egy kvízműsorban megkérdeznék, vajon hogyan kapcsolódik össze Jules Verne francia író és Berlin, Németország fővárosa, akkor valószínűleg kevés versenyző tudná a helyes választ. Azok közül is, akik jól ismerik a második világháború történetét, kevesek számára ismert egy, a francia haditengerészeti légierőhöz kapcsolódó esemény.



1. ábra
A „Jules Verne” legénysége [4]

A második világháború történetéből általában úgy ismeretes, hogy a hitleri Németország fővárosának, Berlinnek első bombázását 1940. augusztus 25-ről 26-ra virradó éjszaka – egy Londont előző éjszaka ért, valószínűsíthetően tévedésből bekövetkezett német bombatámadásra

válaszul – a Királyi Légierő (Royal Air Force – RAF) bombázói hajtották végre.¹ Ezzel szemben azonban az „elsőbbség” a francia tengerészeti légierő (*Aéronautique Navale*) kötelékébe tartozó, tengerentúli repülésekre használt polgári utasszállítóból bombázóvá átalakított, a híres francia regényíró nevével „Jules Verne”-re keresztelt Farman NC. 223.4 repülőgépet vezető Henri-Laurent Daillière korvettkapitányt és legénységét² illeti [7, p. 452].

2. Előzmények

1940. május 10-én kezdetét vette a „Fall Gelb”, azaz a német támadás Hollandia, Belgium, Luxemburg és Franciaország ellen.

Ugyanezen a napon került sor a német légierő, a Luftwaffe Párizs elleni első, közel 300 repülőgéppel végrehajtott bombázására a 28. Bombázóezred (*Kampfgeschwader 28*) részéről (*Operation Paula*). A több száz polgári áldozatot követelő támadásért a franciák bosszút kívántak állni [4]. A francia légügyi minisztérium parancsot küldött a Farman bombázókkal Bordeaux-ban állomásozó Daillière századosnak Berlin mielőbbi bombázására. Habár első hallásra igen kockázatos, mondhatni öngyilkos küldetésnek tűnt, Daillière rövid időn belül megtervezett egy meglepetésszerű támadást, amelyet a típus egyetlen erősségére, a kivételes hatótávolságára épített.

3. A támadás

Június 7-én kora délután 15:30 körül,³ a Bordeaux melletti Mérignac repülőteréről körülbelül 18 000 l üzemanyaggal feltöltve, továbbá a 8 db 250 kg-os, valamint 80 db 10 kg-os gyújtóbombával a fedélzetén, 6 fős személyzettel felszállt a „Jules Verne”. Ezt követően északi irányban haladva az atlanti partok mentén repült, majd az Angol (La Manche) csatornánál keleti irányban a belga, holland és északnémet partvonalat követve, a légvédelem figyelmét elkerülendő alacsony magasságon érte el az Északi-tengert.

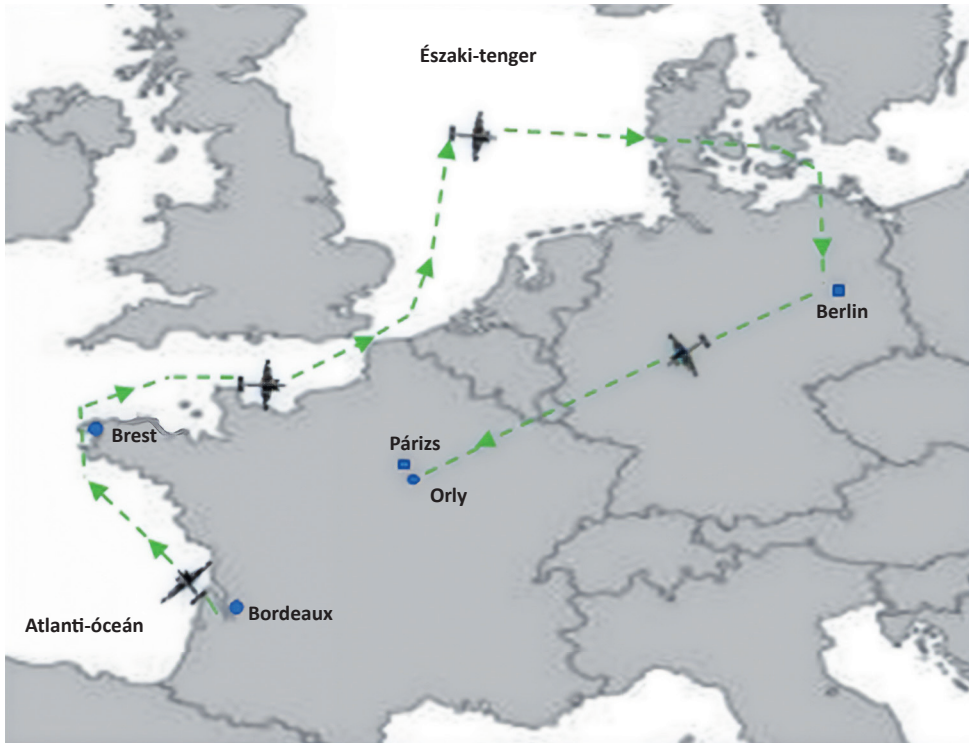
Az április óta németek megszállta Dánia déli részén keresztül átrepültek a Balti-tenger felé, végül Stettinnél (ma Szczecin, Lengyelország) déli irányba fordulva célba vették a Harmadik Birodalom fővárosát. Bár a háborús állapotokra tekintettel a gép személyzete egyfajta navigációs kihívásra számított az elsötétítés miatt, legnagyobb meglepetésükre a horizonton feltűnő főváros fényárban úszva fogadta „kéretlen látogatóit”. A németek nyilvánvalóan nem számítottak ellenséges támadásra, legkevesbé talán a Balti-tenger irányából. A bombázó valamikor éjfél környékén, a felhők borította Berlin keleti külvárosához érve és megpillantva Tempelhof reptérének fényeit – a német légvédelem megtévesztésére – leszállást szimulált, majd északi irányba, Tegel felé vette az irányt. Mintegy 350 km/h sebességgel, mindösszesen 100 m magasan repülve percek alatt elérték a Berlin északi

¹ Az első nagyobb, 82 közepes bombázóból álló kötelékkel végrehajtott tömeges bombatámadásra Winston Churchill brit miniszterelnök személyes parancsára került sor.

² Névsor (balról jobbra): Corneillet altiszt fedélzeti mérnök, Comet zászlós navigátor, Daillière korvettkapitány gépparancsnok, Yonnet törzsörmester pilóta, Scour altiszt rádiós és Deschamps altiszt géppuskás-bombázó.

³ A felszállási időt annak megfelelően választották meg, hogy a cél (Berlin) fölé tervezetten, valamikor az éjszaka közepén érkezzenek.

külvárosában, Pankow kerületben található Siemens-Werke üzemét, ahol útjára indították a negyedtonnás bombákat. A bombázás technikai feltételeiről P. Comet navigátor így számolt be később: „Készen álltam a bombázásra, amikor észrevettem, hogy a célzóberendezés nem megfelelően került beszerelésre, ezért orromat a pilótafülke üvegére tapasztottam.” Eközben Corneillet és Deschamps az utasok számára kialakított ajtón keresztül kézzel dobálták ki a több tucat gyújtóbombát, és – a történet szerint – Corneillet cipőjét is, Hitlernek címzett „jókívánság” kíséretében.



2. ábra
A repülés útvonala [6]

A bombák becsapódásai nyomán megszólaltak a légtalmi szirénák, életre kelt a meglepetéséből ébredő berlini légvédelem. A koordinálatlan elhárító tüzet és a kereső reflektorok fénycsóváit összezavarandó, ahelyett, hogy újra északra fordultak volna, délnyugat felé vették az irányt. Végül minden viszontagság ellenére, jelentős károsodás nélkül, biztonságosan elérték a francia határt, majd a háborús övezeten átrepülve június 8-án reggel, közel 3000 mérföldet (kb. 4828 km) megtéve, 13 és fél órányi repülést követően épségben leszálltak a Párizs melletti Orly repülőtérre. Daillière és legénysége kimerülten, de feladatukat teljesítve annál boldogabban, elégedetten fogadhatták feletteseik gratulációit.



3. ábra
Berlin első bombázása (Roy Grinnel festménye) [8]

4. A repülőgép

A Farman és Hanriot repülőgépgyár 1936-ban kezdett el dolgozni egy nagy hatótávolságú bombázó, az F.223 építésén, amely a francia légierő számára készült 24 db F.222 továbbfejlesztett változatának tekinthető. Bár még csak a tervezőasztalon létezett ez a régi formatervezésű típus, a légügyi minisztérium ennek ellenére egy prototípust rendelt az Air France légitársaság részére, hogy ezzel tudjon majd menetrend szerinti járatként közlekedni Párizs és New York között (az Azori-szigetek érintésével). A bombázó terve – néhány változtatással – megfelelőnek tűnt a nagy távolságú polgári légi közlekedéshez.

Az F-APUZ lajstromot kapott F.223.1 megnevezésű civil prototípus tesztrepülései 1937. június 12-én kezdődtek meg. A „nem túl formatervezett” gép kialakítása a kilenc példány legyártása során alapvetően nem változott; egyfedelű (monoplán), felső szárnyú, kúpos törzsű, külső merevítésű, dupla függőleges vezérsíkkal. A külső merevítésű szárnyak alá párban egy-egy 720 LE teljesítményű Hispano-Suiza 12 hengeres soros motort szereltek. A törzsben elhelyezett tartályaiban 3091 gallon (kb. 14 000 l) üzemanyagot tudott befogadni, aminek köszönhetően a gép – kortársaihoz képest – kirívóan magas, közel 5000 mérföldes (kb. 8047 km) hatótávolsággal rendelkezett. Bár 1937 szeptemberében az ismert francia pilóta, Paul Codos vezette repülőgép részt vett az Istres–Damaszkusz–Párizs-útvonalon zajló légi versenyen, a mindösszesen 233 mérföld/óra (kb. 375 km/h) sebességével utolsóként ért célba. Azonban a következő hetekben a rakomány nagyságával rekordot állított fel az ilyen távolságú szállításban.



4. ábra
Az NC 223.4 (felül) és az NC 223.3 (alul) közötti különbség [9]

A Laurent Guerrero névre keresztelt géppel Codos és legénysége 1937. november 20-án 2 nap, 10 h és 41 min alatt elrepült Istres-ből Chile fővárosába, Santiagóba. A nagy távolságú szállítási képességét bizonyítva az Air France átvette a gépet észak-atlanti viszonylatú postaszállításokra. Kiseb változtatásokkal három gépet rendeltek. A Laurent Guerrero 1938 szeptemberéig teszt- és képzési célokra szolgált.

Az Air France három F.2230 (később NC.2230) jelölésű szállítógépet rendelt transzatlanti utakra. Az elsőként elkészült, az F-AQJM lajstromot viselő példány 1938. április 28-án teljesítette első repülését. Ez hasonló volt a bombázó változathoz, de a teherszállítás miatt meghosszabbított és kiszélesített törzzsel rendelkezett. 1939 elején a típus új motort, négy, egyenként 920 LE-s Hispano-Suiza 12Y-38/39-et kapott. Az új típusmegjelölése NC.223.4 no. 01. A módosított gép először 1939. március 15-én emelkedett a levegőbe. A típus másik két példánya szintén abban az évben készült el. A három gép a Camille Flammarion (polgári lajstromjele F-AJQM), a Jules Verne (polgári lajstromjele F-ARIN), és a Le Verrier (polgári lajstromjele F-AROA) neveket kapta.

A katonai változat egy prototípusának, az F.223.01-nek az első repülésére 1938. január 18-án került sor. Habár hasonló volt a korábbi változatokhoz, ezt 4, egyenként 1100 LE-s Hispano-Suiza 14 AA csillagmotor hajtotta. Amikor azonban ezek a motorok nem váltak be, lecserélték őket 910 LE-s, soros elrendezésű Hispano-Suiza 12Y-29 motorokra [1]. 1938. október 15-én a gép az NC 223.3 jelölést kapta. A motor hűtési problémái mellett egy leszállás közben bekövetkező baleset 1939. március végéig késleltette a tesztrepülések befejezését. Franciaország 15 ilyen típusú gép legyártására kötött szerződést, azonban 1940 májusáig csupán 9 darabot adtak át. Egyiküket sem vetették be Európában.

A három gép tesztrepüléseit a világháború kezdetén fejezték be. A Camille Flammarion azonnal a francia haditengerészethez került nagy hatótávolságú felderítési feladatokra, Daillière százados parancsnoksága alatt. 1939. október 10-én Bordeaux-ból Dakarba repült,

majd folytatta a felderítést a dél-atlanti térségben. A repülés hivatalosan egy Dél-Amerikába vezető kereskedelmi út volt, valójában azonban keresték a német zsebcsatahajót, az Admiral Graf Spee-t és az Admiral Scheer kísérő cirkálót, akik a szövetségesek hajóira vadásztak.

Október közepén, egy üzemanyag-feltöltést követően felszállás közben a gép balesetet szenvedett, de kijavították, és november 13-án visszatérhetett Párizs-Orly repülőterére. Ezután mindhárom NC.223.4 példány a Daillière parancsnoksága alatt álló, a francia haditengerészet Brest közelében található Lanvéoc-Poulmic tengerészeti bázisról üzemelő B5 századába került, ahol nagy hatótávolságú felderítő járőrgépként alkalmazták őket. A Jules Verne első harci bevetésére április kezdetén került sor konvojkísérési feladat formájában, majd 1940. május 6. után megkezdtek alkalmassá tételét a bombázófeladatokra. A módosítás során mintegy 4000 l befogadására alkalmas további üzemanyagtartályokat, 2 t teherbírású, 8 rombolóbomba rögzítésére szolgáló bombatartót, védelmi fegyverzetként a szárny mögötti hátsó toronyban, a gép jobb oldalán egy 7,5 mm-es „Darne” mozgatható géppuskát, valamint a törzs alsó részén és a szárnyakon fekete álcafestést kaptak az éjjeli „lopakodás” érdekében [6].

A Jules Verne első bombázóbevetését 1940. május 13-ról 14-re virradó éjszaka, az előrenyomuló német csapatok lassítása céljából az aacheni rendezőpályaúdvár és maastrichti vasúti csomópont elleni támadással teljesítette, majd bevetései az azt követő napokban is tovább folytatódtak, a hollandiai Flessingue-ben és Middleburgban található célok ellen. Május 26-án egy Dunkerque felé tartó német katonai konvojt támadtak, jelentős károkat okozva. Június 3-án, különleges feladatként, a fedélzetén Franciaország nemzeti aranytartálékát szállító, Pasteur nevű utasszállító hajót és az Emilé Bertin cirkálót kellett Martinique-ra kísérnie. 1940. június 6-án áttelepült a Bordeaux melletti Mérignac repülőterére, ahonnan elindult másnap a korábban részletezett bevetésére a Harmadik Birodalom fővárosa fölé.

A szerencsés visszaérkezést követően pihenésre és a gép karbantartására nem sok idejük maradt, mivel az új parancs szerint június 10-ről 11-re virradó éjszaka – az előzővel közel azonos útvonalon repülve, a parthoz közel eső – a rostocki Heinkel műveket kellett bombáznuk, amit bár komolyabb sérülésekkel, de ugyancsak sikeresen teljesítettek. Két nappal ezután – az olasz hadüzenetet követően – már a Velence melletti Porto Marghera finomítóit támadták, majd a rákövetkező napon Livornót bombázták. A bombázásokon kívül – mindkét esetben – röplapokat is szórtak Rómára [5].

A sikeres bevetések június 18-án befejeződtek. A június 22-én megkötött fegyverszünetet követően – mivel Bordeaux is a német megszállási zónába került – június 24-én mindhárom Farman (NC 223.4) gépet átrepülték a meg nem szállt Toulouse-ba. 1940. augusztus 7-én a B5 századot – amelynek kötelékébe a Jules Verne is tartozott – feloszlatták, és a gépet a provence-i Marignane-ba „rejtették”, ahol Daillière parancsba adta a gép megsemmisítését, amennyiben a németek megjelenének.

Maga Daillière hősi halált halt egy Glenn-Martin 167A3 típusú géppel végrehajtott felderítő repülés során 1942. október 11-én a Sierra Leone-i Freetown felett. A volt francia gyarmat, a mai Szenegál fővárosában, Dakarban temették el.

A gépek sorsa a háború folyamán végül a következőképpen alakult. A Camille Flammarion egy futómű-károsodást eredményező, 1941. január 19-én bekövetkezett balesetet követően Bejrútban a „földön ragadt”. A Le Verrier olasz vadászrepülőök áldozatává vált 1940. november 27-én, úton Szíria felé [2].

A fent részletezett repüléstörténeti eseményt végrehajtó Jules Verne-t végül – a szövetségesek 1942. novemberi, észak-afrikai partraszállását követően, a Vichy-területek német

megszállására indított művelet megindulása után – a francia ellenállás borította lángba, hogy az ne kerüljön a németek kezére.

5. Zárszó

A Berlin elleni támadás katonai értelemben vett eredménye (az okozott anyagi kár) viszonylag csekély volt, de a repülőgép legfőbb erényére (nagy hatótávolság) és a legénység bátorságára épülő merész tervezésen alapuló, a meglepetésre épülő lélektani (sokk)hatás sikert hozott a repülés végrehajtóinak.⁴

Különösen igaz ez a megállapítás annak fényében, amit még a háború előtt Hermann Göring, Németország légügyi minisztere magabiztosan (hencegve) kijelentett: „Ha egyetlen bomba is a Birodalomra hullana, a nevemet Maierre változtatom!” Ez minden ellenkező értelmezéssel szemben nem egy antiszemita kijelentésnek tekinthető, hanem arra utalt, hogy a Maier gyakori név volt (különösen Bajorországban), így személyes jelentőségét csökkentené a felkínált névváltoztatással. Ezért a német propagandaminisztérium által felügyelten megjelenő német híradásokban légi támadási gyakorlatként szerepelt az akció, leplezve ezzel az események valódi okát, s vele együtt a német légvédelem kudarcát.



5. ábra

Berliniek vizsgálják egy bombatölcserét 1940-ben a Brandenburgi kapu közelében [2]

Ezzel szemben – érthető okból – a francia sajtóban erről a veszélyes, bár szimbolikus jelentőségű küldetésről megjelenő híradások valószínűleg kielégítették a francia katonai és politikai vezetés bosszúvágyát. A francia admirális a támadást követő napon kiadott közleményében egy nagy hatótávolságú bombázó kötelékkel Észak-Berlin ipari negyede ellen végrehajtott

⁴ Hasonló hatást váltott ki az amerikai légierő 1942 áprilisában Tokió ellen végrehajtott első légitámadása (az ún. Doolittle akció), amelyre a Pearl Harbour elleni támadás bosszújaként tekintettek.

akcióról számolt be, a közvélemény számára így vált ismertté a valóságban csupán egy bombázógéppel, Daillière parancsnok és személyzete által végrehajtott bátor tett [3, p. 80]. Szimbolikus jelentőségén túl azonban a bombázás a háború menetét nem befolyásolta, a német hadigépezet villámháborúban lerohanta a Benelux-államokat és Franciaországot, rövidesen horogkeresztes zászló került a párizsi Diadalívre.



6. ábra
A támadásról tudósító szövetséges napilapok (Le Figaro francia [balra] és a The Sun brit lap [jobbra])

Felhasznált irodalom

- [1] Wikipedia, *Hispano-Suiza 12Y*. Online: https://en.wikipedia.org/wiki/Hispano-Suiza_12Y
- [2] G. Sweeting, Target Berlin: The First Air-Raid on the German Capital. *Historynet*, 2017. január 23. Online: www.historynet.com/target-berlin-the-first-air-raid-on-the-german-capital.htm.
- [3] J. Piekalkiewicz, *The Air War 1939–1945*. Dorset, Blandford Press, 1985.
- [4] Les Marins français Bombardaient Berlin. *Berlin Luft Terror*, 2017. május 1. Online: www.berlinluftterror.com/blog/les-marins-francais-bombardaient-berlin
- [5] F. R. Kirkland, French Air Strength in May 1940. *Air Power History*, Spring 1993, 40. évf. 1. sz. p. 26.
- [6] The French Bomb Berlin: June 7-8, 1940. *Two Voyagers*, [é. n.]. Online: <http://twovoyagers.com/blinkynet.net/wwii/verne.html>.
- [7] A. D. Harvey, „The French Armée de l’Air in May-June 1940: A Failure of Conception,” *Journal of Contemporary History*, 25. évf. 4. sz. pp. 447–465. 1990. Online: <https://doi.org/10.1177/002200949002500404>
- [8] 10 Obscure Air Attacks, *Hush Kit*, 2020. december 2. Online: <https://hushkit.net/2020/12/02/9-bombing-raids-mishaps-you-probably-havent-heard-of/>
- [9] <https://ostfront.forumpro.fr/t3924-l-incroyable-epopee-du-jules-verne>

Bombs on Berlin, 7–8 June, 1940 – The Circumstances of This Daring Action

In this article I would like to introduce the first allied bombing against the capital of the Third Reich, Berlin in early June 1940 by a French Navy Aviation unit. Beside the chronological description of the bombing operation, I will show the type and the characteristics of the bomber that has been transformed from a civilian version with a long range and finally the history (fate) of the combat versions.

Keywords: *World War 2, air forces, France, Berlin, air defence*

Diká cz Csaba alezredes
osztályvezető
Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar
Katonai Tanfolyamszervező Intézet

dikacz.csaba@uni-nke.hu
orcid.org/0000-0002-7729-7733

Lt. Col. Csaba Diká cz
Head of Department
University of Public Service
Faculty of Military Science and Officer
Training
Institute of Military Course Management
dikacz.csaba@uni-nke.hu
orcid.org/0000-0002-7729-7733

