



▲ Un troupeau de vaches pâit tranquillement au milieu des bombes destinées aux Me 210 du 102/2. *Gyorsbombázó Század*, à Hajdúböszörmény, en août 1944. Le Z099 sera détruit par les Américains le 21 août et de nombreux pauvres ruminants, qui n'avaient rien demandé à personne, périront dans le raid. (Collection de l'auteur)

**D**ANS LE COURANT DE L'ÉTÉ 1941, au terme de longues négociations, le gouvernement hongrois obtient de l'Allemagne la cession d'une licence de production des Messerschmitt Bf 109 et Me 210, ainsi que du moteur Daimler-Benz DB 605. Cet accord permet d'envisager de moderniser la force aérienne et l'industrie aéronautique hongroises dans un futur proche.

## LES ME 210 HONGROIS

Une nouvelle société est fondée dans la banlieue sud de Budapest pour produire le Me 210 : la Dunai Repülőgépgyár Rt. (Société anonyme de construction aéronautique du Danube). Le nombre d'exemplaires à construire change constamment et il est même envisagé d'abandonner le Me 210 C en faveur des Me 410 B et C en septembre 1944, mais ces plans seront abandonnés. La Dunai Repülőgépgyár Rt. est durement touchée lors d'un premier raid aérien US le 3 avril 1944 et d'un second dix jours plus tard, qui causent la mort de 189 ouvriers et endommagent à des degrés divers 59 cellules en cours de montage. Les divers ateliers de l'usine sont alors dispersés dans plusieurs quartiers de Budapest, ce qui entraîne

une rupture du plan de charge. En conséquence, dans le courant de l'été 1944, la décision est prise d'arrêter la production du Me 210 et d'affecter l'usine à celle du Bf 109.

En tout, 270 Me 210 sont assemblés entre le printemps 1943 et l'automne 1944, dont 160 sont pris en compte par la Magyar Királyi Honvéd Légierő (MKHL) ou force aérienne royale hongroise, et le solde livré à la Luftwaffe. Ultérieurement, 19 appareils seront rachetés à l'Allemagne. La MKHL attribue au type les immatriculations Z001 à Z160.

Les exemplaires livrés à la Luftwaffe portent les SKZ RF+PA à PZ, PD+VA à VZ, PH+JA à JR, CJ+QA à QV et DR+OA et OB.

Le Me 210 est considéré comme un avion polyvalent, pouvant être utilisé pour le bombardement en piqué, la chasse de jour et de nuit, la reconnaissance et l'observation. Baptisé Me 210 Ca-1, il est armé de deux canons MG 151/20 et de deux mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm fixes tirant vers l'avant et de deux mitrailleuses MG 131 dans des tourelles télécommandées par le radio-mitrailleur. Il peut transporter diverses charges offensives, pour un total maximum de 1 000 kg, dans la soute à bombes et sous les ailes. Avec ses

deux DB 605 B, sa vitesse de pointe est de 560 km/h. Il est équipé de freins de piqué en série.

Quatre prototypes spécialisés sont construits en Hongrie :

- a) chasse de nuit avec un radar hongrois Turul dans le nez;
- b) reconnaissance à long rayon d'action avec des caméras à la place des MG 17;
- c) observation, avec des caméras et un observateur logé dans la soute à bombes modifiée;
- d) chasse lourde équipée d'armes pouvant tirer hors de portée des mitrailleurs des bombardiers américains : un canon Beaufort de 40 mm dans l'ancienne soute à bombes et six roquettes de 15 cm sous les ailes.

En fait, ces versions ne seront construites qu'à dose homéopathique, respectivement un, trois ou quatre, trois et cinq exemplaires.

Fin 1943, la Luftwaffe constitue une unité particulière, l'*Ausbildungskommando-Zerstörer (Ungarn)*, pour former les pilotes de la MKHL. Ce *Kommando*, installé sur l'aérodrome de Budapest-Ferihegy, est placé sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hans-Armin Weirich et va permettre de former les pilotes de quatre escadrilles.

Les deux premières, la 5/1. *Éjjeli Vadász Század* (escadrille de chasse





# Le Me 210 en Hongrie

par Csaba Becze

**Très heureux de moderniser leur flotte de combat avec le Me 210, les Hongrois vont vite déchanter.**

**Ils finissent par l'utiliser comme avion d'appui tactique, mais ce contre-emploi coûtera très cher en matériel et en vies humaines.**

de nuit) et la section de chasse lourde du *Repülő Kísérleti Intézet* (RKI, Institut de recherches pour l'aviation), entament leur instruction au début de l'année 1944. Ces deux unités, commandées respectivement par les *Százados* (capitaine) Ádám Krúdy et *Alezredes* (lieutenant-colonel) Lóránd Dóczy, sont basées à Ferihegy.

## AU COMBAT

Le 3 avril 1944, la 15th *Air Force* américaine venue d'Italie commence sa campagne de bombardement diurne au-dessus de la Hongrie, tandis que le N° 205 *Group* de la RAF prend le relais la nuit.

Les premiers engagements du 3 avril montrent que le Me 210 est largement inférieur aux chasseurs d'escorte US. Si le RKI a été tenu à l'écart, quelques appareils de la 5/1. ont pris contact avec l'ennemi, en même temps qu'un pilote d'essais de la *Dunai Repülőgépgyár Rt.* Les Me 210 se retrouvent bien seuls au milieu d'une nuée de P-38 *Lightning* qui en abattent deux, dont celui du pilote d'essais. Ce dernier réussit à se poser sur le ventre, mais il est mitraillé au sol par les chasseurs américains qui tuent son radio-mitrailleur d'une balle en pleine tête et le blessent à un œil.

Le second appareil, de la 5/1., s'écrase au sol sans survivants.

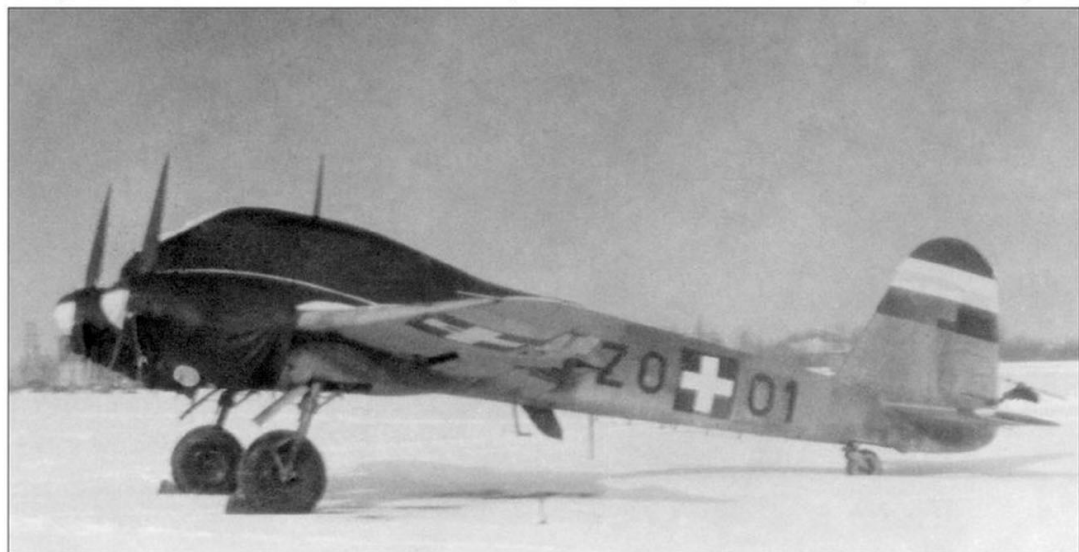
Cependant, un B-17 a été abattu : ce sera l'unique victoire de la 5/1. pour tout le mois d'avril 1944. Dans la nuit, cette escadrille tente d'intercepter les bombardiers britanniques qui attaquent Budapest, mais sans succès.

Le 12 avril, les Me 210 décollent pour s'en prendre aux avions américains qui bombardent l'Autriche. Douze appareils du RKI lâchent sur les bombardiers des bombes à fragmentation de 50 kg munies d'une fusée de retarde-

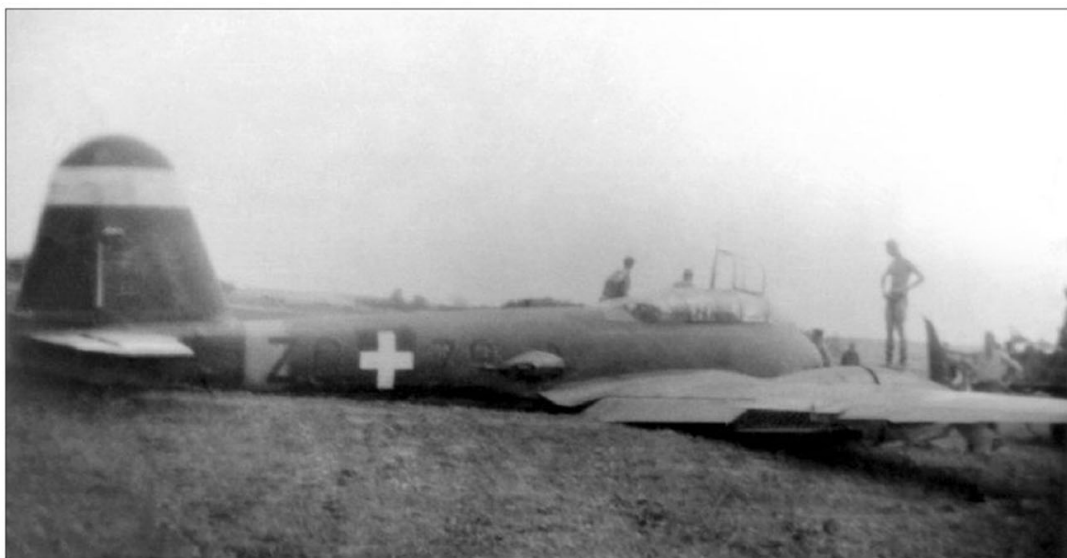
ment pour éparpiller leurs « boxes ». Pendant ce combat qui s'étend jusqu'à la Yougoslavie et l'Adriatique, un pilote est grièvement blessé par une balle de 12,7; il parvient à se poser d'urgence à Székesfehérvár, mais décède de ses blessures le lendemain.

Le 13 avril, la 15th AF revient en Hongrie avec la ferme intention d'aplatir l'aérodrome de Budapest-Ferihegy. Le résultat est dévastateur, de nombreux avions sont détruits au sol et on dénombre six tués et seize blessés parmi les mécaniciens du RKI.

▼ Le tout premier Me 210 Ca-1 (Z001) livré à la MKHL dans le courant de l'hiver 1943/44. (Collection de l'auteur)







▲ Le Z079 du pilote Gyula Szilaj Varga de la 5/1. *Éjjeli Vadász Század*, après une rencontre avec des chasseurs d'escorte américains. Budapest-Ferihegy, avril 1944. (Szilag)

Toutefois, les pertes les plus sérieuses surviennent en l'air, lors des combats entre les Me 210 et l'escorte. Les P-38 du 82nd *Fighter Group* revendiquent cinq « Ju 88 » et trois Me 210 et les P-47 du 325th FG deux « Me 410 ». Du côté hongrois, les pertes s'élèvent à sept appareils. La 5/1. laisse dans l'affaire quatre Me 210 et sept navigants tués, maigre compensation pour deux victoires revendiqués (un bombardier lourd et un Lightning), qui ne seront d'ailleurs pas confirmées. Trois appareils du RKI s'écrasent au retour, parmi lesquels celui du commandant. L'un d'eux explose en se posant sur le ventre près de Dömsöd, ne laissant aucune chance à ses deux occupants. Un troisième aviateur, un radio-mitrailleur, se tue en heurtant l'empennage de son avion. Le RKI revendique six victoires (quatre Liberator et deux chasseurs). Sept avions perdus, dix tués, le bilan est plutôt lourd et l'état-major de la MKHL comprend qu'il est urgent de retirer le Me 210 de jour. Peu après le raid dévastateur du 13 avril, toutes les unités station-

nées à Ferihegy sont réparties sur d'autres terrains. La 5/1. *Század* s'installe sur le terrain auxiliaire de Tápiószentmárton. En raison de ses pertes du mois d'avril (neuf tués en tout) et de l'absence de radar dans ses avions, l'escadrille est peu utilisée pour les interceptions nocturnes, rôle abandonné aux III./NJG 6 et II./NJG 100 de la Luftwaffe. Une section de quatre appareils est détachée à Debrecen fin août 1944, après que la Roumanie a retourné les armes contre ses anciens alliés. Ces appareils effectuent plusieurs missions de bombardement et de mitraillage en Transylvanie, principalement dans le secteur de Torda. La quasi-totalité de l'escadrille est repliée fin septembre 1944 en Silésie, où les équipages sont formés sur des Bf 110 G-4 équipés du radar SN-2 avec lesquels ils commencent leur missions de guerre en décembre. La section du RKI, évacuée de Ferihegy, se retrouve à Várpalota (Inota) à la fin du mois d'avril 1944. Elle n'effectue aucune mission de guerre au cours de l'été, mais elle est

victime d'un épouvantable accident, le pire jamais enregistré au sein de la MKHL de toute la guerre. Le 27 juillet, lors d'une manœuvre de chargement, une bombe à fragmentation de 50 kg explose sous un Me 210, faisant 24 tués, dont 15 appartenaient à la RKI. Le 24 octobre, la section du RKI effectue les premiers essais en vol du prototype de la version de chasse lourde du Me 210. Le 1er novembre, elle est rattachée au 102. *Gyorsbombázó Század* (escadrille de bombardement rapide) et devient la 102/3.

## BOMBARDIER RAPIDE

La 102/1. *Gyorsbombázó Század* « Sas » (aigle) est formée le 1er mai 1944 avec les restes du 3e groupe de bombardement, sous les ordres du *Százados* (capitaine) István Herszényi, tandis que la 102/2. « Tigris » (tigre) du *Százados* Pál Bodó est constituée le 20 mai à partir de la 3/2. *Közelfelderítő Század* (escadrille d'observation). Les deux escadrilles sont entraînées à Ferihegy par l'*Ausbildungskommando-Zerstörer (Ungarn)* au printemps et perçoivent leurs Me 210 à partir de juin. Le 8 juin 1944, le Z088 transporte le Prince Miklós Odescalchi en Italie. Sa mission est de préparer l'arrivée d'une délégation de la Résistance hongroise pour négocier avec les Alliés. Cependant, ayant décollé de Hajdúböszörmény, le pilote s'égare et se pose à Fermo dans les lignes allemandes, où il est arrêté. Peu après cet incident, la 102/1. part pour le front de l'Est, à Klemensov d'abord, puis à Mielec. La plupart des équipages n'ont jamais été engagés combat et une courte formation complémentaire est dispensée par les Allemands qui veulent rendre cette unité opérationnelle dans les



► Vol en formation de Me 210 Ca-1 de l'escadrille « Tigris » ou 102/1. *Gyorsbombázó Század*. (Szilag)



1941  
1944

◀ Des membres du RKI avant une mission à Budapest-Ferihegy. (Collection de l'auteur)

plus brefs délais. Cependant, prétextant l'inexpérience de ses pilotes, le commandant d'escadrille réussit à retarder le processus suffisamment longtemps pour que son unité soit renvoyée en Hongrie au mois de juillet sans avoir accompli la moindre mission de guerre. Elle rejoint la 102/2. à Hajdúböszörmény.

Le temps du repos prend fin le 23 juillet, quand le flanc gauche du 1er Front d'Ukraine lance une vaste offensive contre la 1ère Armée hongroise au pied des Carpathes. En appui des troupes hongroises en retraite, la 102/2. effectue ses premières missions de guerre le 29 juillet. La plupart des premières sorties sont des reconnaissances aériennes au profit du haut commandement. Les pilotes de la 102/2., venant d'une ancienne escadrille d'observation, possèdent

une solide expérience en la matière et ont donc logiquement précédé leurs camarades de la 102/1. au combat. Leur plus haut fait d'arme est une attaque en piqué de six Me 210 contre le terrain de Kolomea, le 16 août. Les photos prises après l'attaque montrent que 80% des appareils soviétiques stationnés sur l'aérodrome ont été détruits.

Toutefois, les reconnaissances aériennes alliées ont décelé une forte activité sur le terrain de Hajdúböszörmény. L'impossibilité d'y cacher ou protéger les avions et l'absence de DCA coûteront cher aux deux escadrilles hongroises.

Le premier raid est exécuté par le 205 Group de la RAF dans la nuit du 12 au 13 août. Soixante-et-un bombardiers s'en prennent au terrain sans perte, mais aussi sans succès.

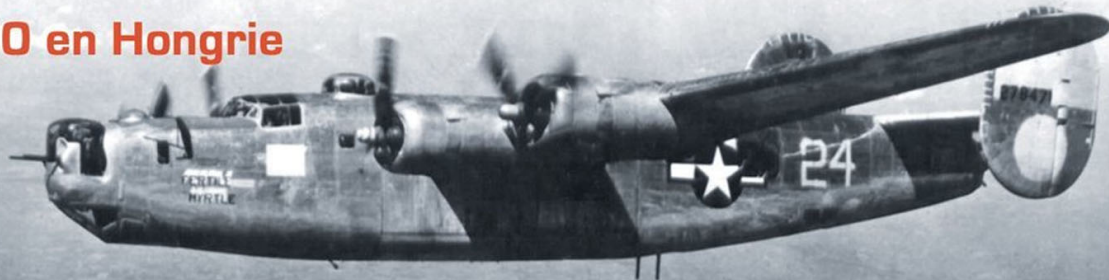
La 15th AF prend le relais le 21 août. Cent deux B-24 Liberator du 304th Bombardment Wing, escortés par 90 P-51 Mustang des 52nd et 325th Fighter Groups, larguent quelque 22 000 bombes à fragmentation de 10 kg, dont l'immense majorité tombe à côté de l'objectif. Cependant, les Mustang du 325th FG vont « rattraper le coup », ainsi que le mentionne le compte de rendu d'engagement n° 59 du « Checkertail Clan » :

« 16 P-51 du 317th FS, 15 P-51 du 318th FS et 18 P-51 du 319th FS ont décollé à 0700 pour une mission de balayage à altitude moyenne au-dessus de l'aérodrome de Hajdu Boszormeny, Hongrie. 3 P-51 sont rentrés prématurément. 2 P-51 ont fait demi-tour à 0955 et sont rentrés à la base à 1130.



Messerschmitt Me 210 Ca-1 (Z067)  
Hadnagy Zoltán Bencze et Tizedes József Lévai  
102/2. Gyorsbombázó Század  
Tiszalök, automne 1944





▲ FERTILE MYRTLE, le B-24G-16-NT 42-78471 du 451st Bombardment Group au-dessus de la Hongrie, en septembre 1944. L'appareil sera porté disparu quelques jours plus tard au-dessus de l'Autriche. (NARA)

▼ Le *Hadnagy* (sous-lieutenant) Károly Wagner et son radio-mitrailleur, le *Szakaszvezető* Lajos Poós, de la 102/2, s'apprêtent à partir en mission avec leur Me 210. On note les trappes de la soute à bombes ouvertes. (Collection de l'auteur)

44 P-51 sont restés sur l'objectif jusqu'à 1105. 11 P-51 ont tourné en rond, tandis que 33 sont restés en couverture haute pendant que les bombes étaient larguées. 11 P-51 ont continué à tourner en rond pendant dix minutes après le départ des bombardiers. De 80 à 100 avions ennemis comptés sur l'aérodrome. Une passe a été effectuée NE-SO avec de bons résultats. 6 autres passes de strafing ont été exécutées à la suite sur tout l'aérodrome. On pense avoir obtenu les résultats suivants : 37 avions ennemis détruits, 13 probablement et 17 endommagés. 1 Me 109 observé à 1025 cap NE a été détruit par le 2nd Lt. Robert H. Brown. 44 P-51 de retour à la base à 1255. Les résultats ont été homologués. »

Herschel H. Green, qui commandait le 317th *Fighter Squadron* lors de cette mission, en a minutieusement rapporté les détails dans ses mémoires. Selon lui, il s'agissait d'un « *Fighter Sweep* » à moyenne altitude et les ordres mentionnaient l'interdiction formelle de tout mitraillage au sol. Toutefois, après le départ des bombardiers, Green a remarqué que la plupart des bombardiers avaient manqué la cible et que les avions ennemis stationnés sur l'aérodrome avaient été épargnés. Après une certaine hésitation, mais

vite dissipée par l'absence de toute réaction de la DCA, il a conduit sa formation pour six passes de strafing en règle. Les pilotes ont identifié des Me 210 et des Ju 88 (qui étaient en fait d'autres Me 210), ainsi que quelques Ju 87 (des appareils de la 15./SG 151). Les plus gros dégâts ont été causés par les P-51. Selon les archives de la gendarmerie, 14 avions ont été détruits, 35 personnes tuées et 72 autres blessées. Les bombardiers sont cependant responsables de la mort de quelque 500 vaches, 100 cochons, 120 moutons et 8 chevaux !

Les deux unités de bombardement rapide ont perdu un mécanicien tué et un pilote blessé. Sur les 14 appareils réduits en cendres, 12 sont des Me 210. Ayant perdu environ 50% de leurs effectifs, les deux *Gyorsbombázó Század* sont déplacées à Tiszalök, le 24 août, mais elles n'ont plus aucune valeur opérationnelle.

Le lendemain, la 102/1. voit arriver un nouveau commandant, le *Százados*

Kálmán Háry, qui remplace István Herszényi, jugé peu sûr en haut lieu après l'affaire du Prince Odescalchi. Il faut attendre le 20 septembre pour que les Me 210 reprennent du service. C'est le baptême du feu pour la 102/1. La gare de Khyriv est bombardée en piqué avec de bons résultats. À partir de cette date, les missions sont menées conjointement par les deux escadrilles.

## LA GUERRE SUR LE SOL HONGROIS

Si la 1ère Armée hongroise a tenu tête jusque là aux troupes soviétiques qui tentaient de franchir les défilés des Carpathes, le 23 août les Roumains passent à l'offensive contre les forces de l'Axe et l'Armée rouge réussit à déborder les positions hongroises par la Roumanie. Les combats se déplacent en Transylvanie. Dans la seconde quinzaine de septembre, les Soviétiques arrivent au contact de la nouvelle 3<sup>e</sup> Armée hongroise



1941  
1944

entre Makó et Nagyvárad. C'est ce secteur qui est affecté en priorité aux Me 210.

La guerre se déroule désormais sur le sol hongrois et les pilotes font leur possible pour réduire les pertes parmi les civils, bien qu'elles soient inévitables quand l'ennemi se trouve dans des villes ou villages.

Un Me 210 isolé de la 102/2. remporte la première victoire des *Gyorsbombázó Század* en abattant un Il-2, lors d'une mission de reconnaissance au-dessus d'Ungvár.

Deux jours plus tard, le II./JG 52 s'installe à Tiszalök et, pour désengorger le petit aérodrome, les deux unités de bombardement rapide sont transférées à Budapest-Ferihegy. Elles interviennent principalement le long de la rivière Tisza et sur la rive occupée par les Soviétiques. Le 20 octobre, les deux escadrilles se joignent aux SG 2 et II./JG 52 pour attaquer l'aérodrome de Szarvas, où se trouve un nombre important d'avions de la 5e Armée soviétique. Le raid cause de lourds dégâts et un mitrailleur de la 102/2. réussit même à abattre un chasseur soviétique. Un autre combat aérien se déroule trois jours plus tard à la verticale de la gare d'Orosháza; la 102/1. revendique un La-5, mais un Me 210 endommagé se pose sur le ventre au retour.

Le 26 octobre voit les premières pertes quand un Me 210 de la 102/1. s'écrase au décollage à la suite d'un ennui de moteur; les deux membres d'équipage périssent calcinés. Quatre jours plus tard, c'est au tour de la 102/2. d'être endeuillée par la disparition d'un équipage abattu par la DCA près de Kecskemét. Le dernier jour du mois, les deux escadrilles quittent la banlieue de Budapest pour Várpalota.



◀ Un groupe de navigants et de mécaniciens de la 102/2. en juillet 1944. Le premier à gauche, assis sur une bombe, est le *Törzsőrmester* (adjudant) József Orbán, l'un des meilleurs pilotes de l'unité. (Collection de l'auteur)

Le 102. *Gyorsbombázó Osztály* (groupe de bombardement rapide) est officiellement formé le 1er novembre 1944 à Várpalota (Inota) par l'addition d'une troisième escadrille (102/3. « Villám », éclair) qui n'est autre que l'ancienne section de chasse lourde du RKI. Le groupe est commandé par l'Örnagy Albert Martini qui restera à ce poste jusqu'à la fin de la guerre. À la mi-novembre, l'*Alezredes* Dóczy prend temporairement la tête de la 102/3. dans l'attente d'un nouveau commandant, le *Főhadnagy* (lieutenant) Adolf Péterdi, un ancien pilote de reconnaissance chevronné. La 102/3. diffère de deux autres escadrilles par plusieurs points : tous ses pilotes sont officiers et le personnel technique se compose en majorité de civils appartenant à l'usine du Danube. Elle possède dans ses rangs l'un des meilleurs pilotes de bombardier hongrois, le *Főhadnagy* Kornél Majoros, qui compte 210 missions de guerre sur Ju 88.

Le mois de novembre est particulièrement chargé pour les chasseurs-bombardiers qui harcèlent les troupes soviétiques dans l'est du pays.

Ils revendiquent huit nouvelles victoires, mais perdent dix équipages. Le 8 novembre, lors d'une attaque contre une importante colonne soviétique sur la route Debrecen-Tiszafüred, un appareil de la 102/3. descend un chasseur ennemi, mais cette escadrille et la 102/2. perdent un équipage chacune à la DCA. Le 28 novembre est également un jour de deuil : Kornél Majoros est à son tour victime de l'artillerie anti-aérienne. Au mois de décembre, l'activité est ralentie par les conditions météorologiques et le manque de carburant. Après le franchissement du Danube par les Russes, le 102. *Gyorsbombázó Osztály* est déplacé à Lesvár, le 8 décembre. Dans le courant du mois, le groupe revendique une seule victoire, mais perd cinq aviateurs tués. Deux autres sont faits prisonniers, il s'agit de l'équipage du commandant de la 102/3., le *Főhadnagy* Adolf Péterdi. Son mitrailleur ne survivra pas à sa détention dans un camp en URSS. Péterdi est remplacé par le *Főhadnagy* László Hegedüs à la tête de l'escadrille.



◀ Le Z067 au point fixe à Tiszalök à l'automne de 1944. L'équipage de cet appareil était, selon toute vraisemblance, les *Hadnagy* (sous-lieutenant) Zoltán Bencze et *Tizedes* (caporal) József Lévai de la 102/2. *Gyorsbombázó Század*. (Collection de l'auteur)





## ULTIMES ENGAGEMENTS

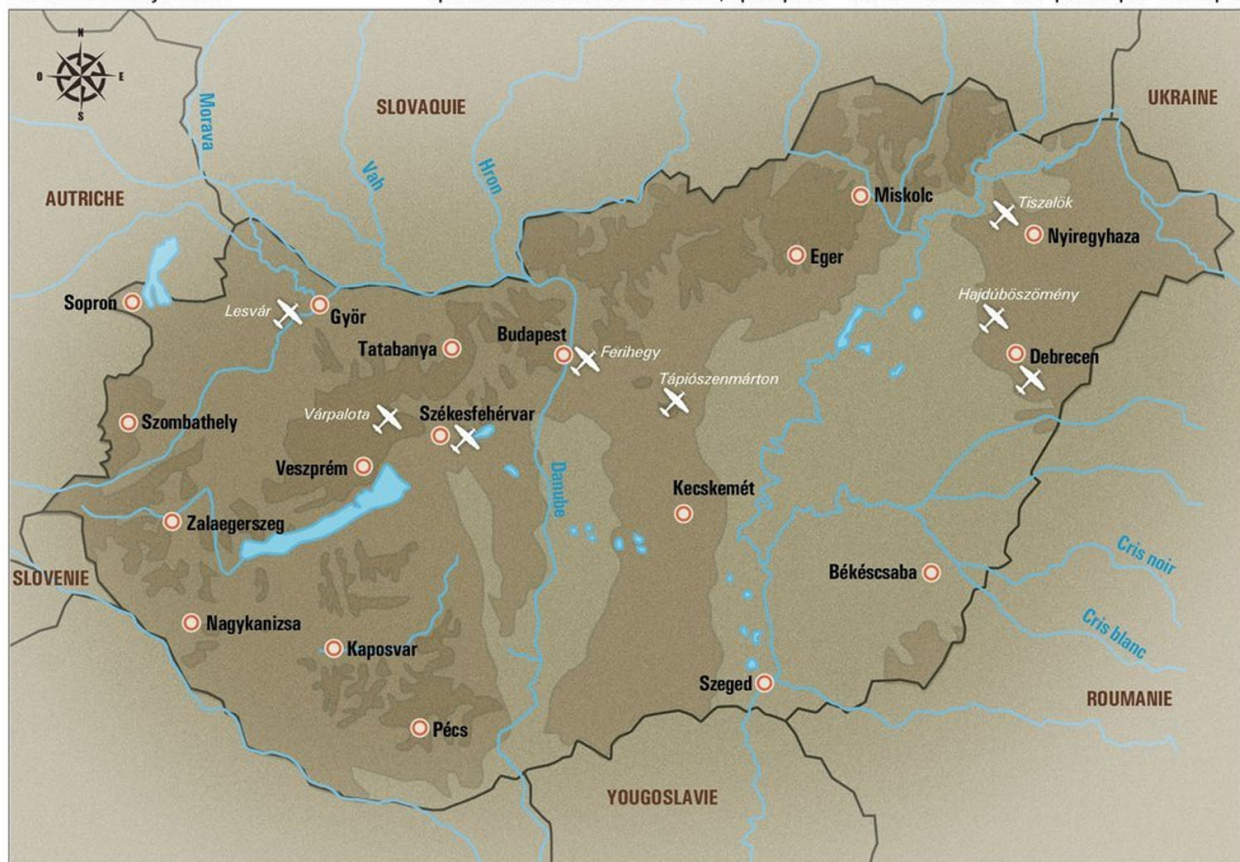
▲ Le Me 210 Ca-1 Z132 de la 102/1. (Collection de l'auteur)

Le 24 décembre 1944, les troupes soviétiques encerclent Budapest. En janvier 1945, Allemands et Hongrois lancent trois contre-attaques sous le nom de code de « Konrad » pour tenter de dégager la capitale. Janvier sera le dernier mois d'intense activité pour les Me 210, qui, en dépit du mauvais temps, sont engagés dans l'appui des contre-attaques. Ils subissent leurs dernières pertes le 3 du mois, quand un appareil de la 2<sup>e</sup> escadrille est porté disparu dans les lignes soviétiques; l'équipage ne reviendra jamais.

▼ Le *Főhadnagy* Kornél Majoros, considéré comme le meilleur pilote de bombardement de la MKHL. Il est tué par la DCA soviétique dans la région de Bátaapáti, le 28 novembre 1944. (Collection de l'auteur)

Le 21 janvier, le Prince Miklós Odescalchi est exécuté par les Croix fléchées [1], entre les mains desquelles il avait été remis par les Allemands. Le 1er février, le *Százados* Pál Bodó est remplacé par le *Százados* László Tomor à la tête de la 102/2., probablement parce que les Croix fléchées n'avaient pas confiance en lui. Le 4 février, les Me 210 effectuent leur dernière sortie en masse : selon un rapport de la *Luftflotte* 4, ils ont exécuté 21 sorties dans la journée. Cela n'est plus possible dans les jours qui suivent en raison du mauvais temps et de la pénurie catastrophique de carburant. On ne trouve plus guère trace de deux autres missions, quelques

attaques contre des locomotives le 14 février et deux bombardements de troupes le 20 mars. Le 4 mars, le *Százados* Kálmán Hány, qui commande la 102/1., reçoit l'ordre de se rendre au QG de la 1<sup>ère</sup> Division aérienne hongroise à Beled. Il est démis de ses fonctions et emprisonné (il y restera jusqu'à la fin de la guerre), parce que son frère aîné, László, ancien commandant-en-chef de la MKHL, est passé dans le camp allié en Italie, le 27 février. Il est remplacé par le *Főhadnagy* Walter Lékai. Le 28 mars, Lesvár doit être évacué en raison de l'arrivée des avant-gardes soviétiques. Au moins six Me 210 sont incendiés sur place par manque



► Carte des terrains des Me 210 en Hongrie. Attention ! les frontières sont celles définies postérieurement à 1945.





1941  
1944



◀ Le Z109 à Lesvár en décembre 1944. (Collection de l'auteur)

de pièces détachées ou d'essence. La plus grosse partie des archives du 102. *Gyorsbombázó Osztály* est également détruite. Les avions survivants sont repliés sur Parndorf (Autriche), mais quatre jours plus tard, une brigade blindée russe encercle l'aérodrome. Les derniers Me 210 et le reste des archives sont incendiés et le personnel évacué à pied. La 102/1. échoue à Waldhof, où elle sera capturée par les Américains début mai, la 102/2. atteint Rohrbach le 8 mai et la 102/3. tombe entre les mains des GIs à Taubenbach.

## CONCLUSION

Comme la totalité des archives du 102. *Gyorsbombázó Osztály* ont été perdues, il n'est pas possible de donner des chiffres précis à propos de son activité. On estime, toutefois, que ses pilotes ont dû accomplir quelque 750 sorties, réparties comme suit : 250 à 300 par la 1<sup>ère</sup> escadrille, 300 par la 2<sup>e</sup> et 150 par la 3<sup>e</sup>. Ils comptent à leur palmarès de très nombreux avions, chars et véhicules soviétiques détruits dans des attaques en piqué. Ils ont également revendiqué 13 victoires aériennes.

Ces succès, le groupe les a payés au prix fort : 23 membres d'équipages tués, portés disparus ou faits prisonniers – soit à une unité près, la totalité des effectifs d'une escadrille. Parmi ceux tombés au mains des Russes, seuls trois reviendront de captivité.

Les pilotes ont gardé un bon souvenir du Me 210 C-1a, moderne, puissant et fiable. Les problèmes de stabilité constatés sur les premières versions allemandes avaient été résolus par l'allongement du fuselage. Il était

donc de pilotage agréable. Son plus gros défaut est qu'il nécessitait une maintenance permanente en raison de la fragilité des moteurs et d'un certain nombre de pièces. Bien que les Soviétiques aient aligné des chasseurs de plus en plus performants, la plus grande crainte des pilotes du Me 210 concernait la DCA. D'ailleurs, la quasi-totalité des pertes sont survenues lors de passes

de mitraillage à basse altitude, un rôle pour lequel le Me 210 n'avait pas été conçu.

Le Me 210, premier avion moderne de la MKHL, avait suscité de grands espoirs lors de sa mise en service. Bien qu'il n'ait pas tenu ses promesses, il n'en reste pas moins un avion très important de la Force aérienne royale hongroise pendant la Seconde Guerre mondiale. ■



◀ Un équipage de la 102/2. au rapport devant le commandant de l'escadrille, le Százados Pál Bodó, à gauche. À côté de ce dernier, un officier de liaison de la Luftwaffe, l'Oberleutnant Hallerbach. Hajdúbosszormény, été 1944. (Collection de l'auteur)

[1] Parti pro-nazi et anti-sémite, qui gouverna la Hongrie pour le compte des Allemands d'octobre 1944 jusqu'à la fin de la guerre.