

Gyártási számok a részegységeken

Mindenek előtt megköszönöm Nagy Andrásnak a minden részletre kiterjedt munkáját a 064-es MiG-15bisz rejtélye kapcsán. Egyetértek vele abban, hogy a kérdéses gépnek 123022 lehet a gyártási száma, mert a szóban forgó repülőgép sajátosságai minden tekintetben megfelelnek a kujbisevi 123022 gyártási számnak. Egyetértünk abban is, hogy egy csalás kellett történnjen, csak éppen a csalás helyét és az idejét más helyszínre tettük.

Örülök, hogy hivatkozik Gordon MiG-15-ös könyvére, és abból az egyes repülőgépgyárak gyártási sorozataira adatokat hoz. Ezek után már csak egyetlen kérdés maradt hátra. Mégpedig az, hogy a Magyar Néphadseregnek a Nagy András által is említett, 1910-től 1964-ig terjedt gyáriszámsorozatú „sima” MiG-15-ös repülőgépei vajon melyik gyárban is készülhettek.

Fontos megjegyezni azonban, hogy az egyes, leszerelhető részegységeken található gyártási számok nem mindig alkalmasak a repülőgép gyártási számának a 100%-os azonosítására. A részegységek ugyanis cserélhetők. Itt nem kell feltétlenül szándékos hamisításra gondolni, hanem egyszerűen arra, hogy ha egyszerre egynél több repülőgép is a szétszerelés vagy a még össze sem szerelés állapotában található, akkor lehetséges, hogy a részegységeket végül nem abba a repülőgépbe szerelik be, amelyeknek a gyártási száma megegyezik a részegységen feltüntetett gyártási számmal. Az esetleges sérülések miatt vagy nagyjavítások során végrehajtott részegységcserékről már nem is beszélve...

Ilyen esetekre, tehát a részegységek cseréire számos példa áll a rendelkezésünkre. Nem is kell messzire mennünk, hogy ilyeneket találjunk, mert a szolnoki múzeumból én három példát is tudok említeni. Nézzük meg most ezeket csupán az érdekesség kedvéért!



Az egyik ilyen repülőgép a 912-es oldalszámú MiG-15bisz, amelynek a gyártási számát egy angol olvasó egyszer már górcső alá vette. Noha én egyáltalán nem kételkedem abban, hogy a repülőgép gyártási száma 0912 lenne, azonban az erre felhozott egyik bizonyítékot a fent említett okból elfogadni nem lehet, mert a Nagy András által leszerelt – és a Múzeum honlapján bemutatott fényképeken látható – nyílásfedél belső felületén nem csak a festett 09-12 gyártási szám található meg, hanem egy másik, a lemez szélébe ütött 09-11 gyártási szám is.



A véleményem szerint még a gyártó üzemben cserélhették el ezt a nyílásfedelelet a 9. sorozat 11. és a 12. gépe között, és ennek így nem valószínű, hogy jelentősége lenne a repülőgép gyári számát illetően. És itt ahhoz a kérdéshez jutottunk, hogy hol is található meg egy repülőgépen a hivatalos gyáriszám-tábla? A hivatalos gyári szám mindig a törzs gyári száma kell legyen, miközben a kisebb-nagyobb részegységek gyári számai ettől eltérőek lehetnek.

A polgári életből vett példával: Amikor a 045 gyártási számú, HA-LCA lajstromjelű Tu-154-es repülőgép megérkezett a Malévhoz, mindkét főfutójának a gyártási száma 046 volt, amely a HA-LCB lajstromjelű gép gyári száma volt. Amikor pedig 1978-79-ben szárnyat cseréltek a gépen, akkor a 045 gyártási számú szárnyak helyett egy 315-ös gyártási számú új szárnyközéprészt kapott, a leszerelhető szárnyrészek pedig a bal oldalon 023, a jobb oldalon 024 gyári számú, felújított darabok lettek. Az tehát, hogy a részegységek gyártási számai nem egyeznek meg a repülőgép gyári számával, bármely repülőgéptípus esetében előfordulhat.

A Nagy András által említett, 628-as Mi-8 esetéből az is látszik, hogy előfordulhat olyan eset, hogy az egész repülőgépet elcserélik tévedésből vagy szándékosan még a gyárban. Úgy tűnik, hogy az említett Mi-8-as az – egyébként rövid – életét egy 0628 gyári számra kiállított formulárral és 628-as fedélzeti számmal repülte le a nemrégiben felfedezett 0128 gyártási száma helyett, amelyből viszont egy 128-as oldalszám következett volna. Félreértés ne essék, nem az a baj, hogy egy 0128 gyártási számú gépnek 628 a fedélzeti száma. Hiszen lehetne bármilyen is. Ez csak döntés kérdése. A baj az, hogy egy ilyen esetben nem a járműhöz tartozó törzskönyvben vezetik az üzemidőket és a cseréket. Nagyon nagy baj még ebből sem származik akkor, ha két gyári új gépet cserélnek össze, mert ilyenkor két, a nullához közeli repült idejű, és csak néhány nappal eltérő kibocsátási dátumú gépről van szó. Az említett esetben két új, a 28. Mi-8-as sorozat 1. és 6. gépeit cserélték össze (vagy építették egybe?) a kazanyi gyárban.

A 628-as Mi-8 esetéből megállapíthatjuk azt is, hogy miközben persze a papír egy nagyon fontos dolog, az mégsem több egy papírnál... Kizárólag papírokból dolgozni tehát nem elegendő. Addig nincs baj, ameddig a gépre felfestett számmal megelégszik mindenki (üzemeltető, nyilvántartó), hiszen a fedélzeti szám lehetett volna – mondjuk az NDK mintájára – egy mindentől teljesen független szám is. Ilyen esetre nálunk is volt példa a kétjegyű oldalszámú MiG-21bis-ek és az UM-ek esetében, a korszerűbb típusokról már nem is beszélve. Még a Gripeneket is szépen továbbszámolták a legutolsó MiG-29-es oldalszáma (29) után 30-tól. Ez nem baj. A repülőgép törzskönyve (formulárja) viszont nem csalhatna. Az eltérésnek (0128 / 0628, vagy 123022 / 3064) legalábbis egy nagyjavítás során, pl. a PG-ben ki kellett volna derülnie. (A 064-es gép rádióterének a burkolólemezen vajon hogyan maradhatott rajta a 123022 gyártási szám, ha egyszer nagyjavították a PG-ben?) Még az is lehetséges, hogy kiderültek ugyan az eltérések, de nem kívántak ezzel foglalkozni. A kérdés ugyanis az, hogy egy ilyen esetben mi a helyes döntés. Talán jobbnak látták észre sem venni az eltérést, mert akkor esetleg ki kellett volna vonni a járművet a szolgálatból, az pedig senkinek nem állhatott az érdekében.

Visszatérve a 912-es MiG-15bisz-hez, egykoron már én is írtam a Honlapnak a Múzeum gépei gyári számairól. Ezek között arról is, hogy a 912-es oldalszámú MiG-15bisz gyártási száma **nem lehet** a Honlapon feltüntetett 31530912, hanem csak egyszerűen 0912, de sajnos még most is a hosszú szám szerepel a Honlap listáján. Annak idején egy angol olvasó kérdésére válaszul a formulárról készült egy fénykép, amely egyértelmű ebből a szempontból, hiszen a 0912 gyári szám szerepel abban és nem a 31530912, amely egy másik gép gyári száma.

Fölfektelve az eredeti szovjet formulár szerint

5174

FORMULÁR

a MIG-15 Bisz típusú 0912 gyári számú repülőgéphez

Nem 31530912

5. rész

A repülőgéphez beépített fegyverberendezések

Üzembehelyezés kezdete: 195A év 04 hó 28 nap.

Létezett 31530912-es gyártási számú repülőgép is, azonban nem nálunk. Az egy Tbilisiben készült gép az ottani legutolsó, 9. szériában, amely sorozatból néhány gép Hazánkba is került (901-907 és 919). Ezek mind késői változatok voltak NR-23-as gépágyúkkal és szárnyfény-szóróval, miközben a múzeumi 912-es egy korai változat az orra szerelt fény-szóróval és az NSz-23-as gépágyúkkal. Így a gyári száma nem lehet 31530912, hanem egyszerűen csak 0912.



A második eset a Múzeumban felfedezett három példa között a 203-as oldalszámú UTI MiG-15.



...amelynek az egyik szárnyában a 32-05-ös gyártási szám szerepel,



...miközben a repülőgépen megtalálható a repülőgép valódi, 32-03-as gyártási száma is.

Valójában ez „csak” sorozatszám, mert a teljes gyári szám 10993203 kell legyen, mivel ez egy a Szovjetunióban, Ulan-Ude-ben, a 99-es számú gyárban készült UTI. Az exportra került repülőgépeken azonban egyes repülőgépgyárak nem tüntették fel a gyárra utaló teljes számsort.



A harmadik példa a Múzeumban a 4419-es oldalszámú nagy vezérsíkos 66-os, amelynek...



... mind a két főfútóakna-ajtóján a 4517 gyártási szám olvasható a 4419 helyett.

Látszólag óriási az eltérés, azonban valójában nem nagy, mert e két gép a gyártósoron viszonylag közel volt egymáshoz.

A MiG-21U gyártási számok képzéséről már írtam bőven az MRT 2001-es konferencia-kiadványában. Most csak röviden megismétlem, hogy a 664419 és a 664517 gyártási számú repülőgépek között mindössze két másik készült: a 664420-as és a 664516-os gyártási számúak. Ugyanis a 30-as számú moszkvai gyártó üzem a MiG-21U gépek esetén ötdarabos sorozatokban 16-tól 20-ig terjedt végződésű gyártási számokat alkalmazott. Ennek pedig az volt az oka, hogy ez az üzem a MiG-21PF típust is gyártotta, mégpedig 15 darabos sorozatokban, amelyek gyártási számainak a végzések 01-től 15-ig terjedtek. (Lásd a magyar MiG-21PF gépek gyártási számait is! Ezért következett a 1515-ös számú repülőgép után a 1601-es stb.) Ebben a gyárban a MiG-21U-k esetében egy adott sorozat első gépe 16-osra, a második 17-esre, a harmadik 18-asra, a negyedik 19-esre és az ötödik pedig 20-asra végződő gyári számot kapott, majd ez a rendszer kezdődött előlről a következő sorozatban, és ismétlődött tovább. A MiG-21U (66-os gyártmány) esetében ezektől eltérő, semmilyen más számjegyű gyáriszámvégződés nem lehetséges!

A 4419-es és a 4517-es repülőgépek vagy a részegységeik összecserélésére az idő és a hely adott volt a gyártó üzemben. Az egyik gép a 44. sorozat 4. gépe volt (19-es számvégződéssel), a másik a 45. sorozat 2. gépe volt (17-es számvégződéssel). Ezek a gépek a gyárudvaron egymás mellett álltak. A 4419-es gép egyik szárnyában található egy további gyártási szám is, a 4420.



Ezt a szárnyat elcserélhették még a gyárban, de ez megtörténhetett akár már Magyarországon is egy javítás során. (A 4420-as gép ugyanis szintén egy magyar 66-os volt.) Mindezek után felmerül a kérdés, hogy az életét 4419-esként lerepült gépnek vajon mely az igazi gyártási száma...

Mi következik a fent említett esetekből?

Az, hogy egy részegységről leolvasható gyári szám nem feltétlenül egyezik meg a repülőgép gyártási számával. Lehetséges, hogy igen, de az is lehet, hogy nem. A 3203 gyártási számú, 203-as oldalszámú UTI MiG-15 egyik szárnyának a gyártási száma 3205, a 4419-es oldalszámú MiG-21U egyes részegységei a 4517-es és a 4020-as gépekéi. (Az is lehet, hogy maga a repülőgép is 4517-es számú, és úgy járt, mint a 628-as Mi-8, de erről meg kellene győződni.)

Az 1991-es tököli nyílt napon bemutattak egy frissen nagyjavított, de még festetlen, fémszínű MiG-21MF-et. „Bátorkodtam” betekinteni mind a két futóaknába. Az egyik szárny gyártási száma 8202, a másiké 8203 volt, a repülőgép pedig a 8204-es vagy a 8114-es lehetett, mert e kettőn dolgoztak akkor. A kabinba nem volt módom benézni.

Egy részegységen található gyári számból tehát nem lehet 100%-os bizonyosságú következtetést levonni. Ha a 064-es oldalszámú MiG-15bisz rádióterének a burkoló lemezén 123022 gyári szám található, akkor nagyon lehetséges ugyan, hogy ez egyben a repülőgép gyártási száma is, ám nem jelent még teljes bizonyosságot. Előfordulhat, hogy elcserélték a burkolólemezt egy alakulatnál akár véletlenül, akár egy sérülés miatti javítás során szándékosan. Más adatokat is találni kellene a teljes bizonyossághoz. A 123022-es gyári szám viszont teljes mértékben megfelel a 064-es repülőgépen megfigyelhető sajátosságoknak, ezért én ezt elfogadhatónak tartom.

A 628-as Mi-8, a 064-es MiG-15bisz, (esetleg a 4419-es MiG-21U) kapcsán felmerül még az a kérdés, hogy egy gépátvétel során szokták-e ellenőrizni a gyári számot a repülőgépen, avagy megelégedtek a repülőgép mellé adott papírokkal? Egy olyan hamisítás végrehajtása esetén, amilyenről a 064-es bisz esetében szó lehet, fel kellett volna tüntetni a repülőgépen a 3064-es gyártási számot, hiszen e nélkül hogyan veszi át az átvevő a repülőgépet? Itt merül fel újra az a kérdés, hogy a repülőgép mely részén kell ellenőrizni hivatalosan a gyártási számot. Vajon egy gépátvétel során a PG megelégedett-e a felfestett számmal és a beszállított géphez mellékelte formulárban található gyári számmal, avagy ellenőrizte-e azt magán a repülőgépen is?

A 3064 gyártási számú gépet a novoszibirszki gyárban csak akkor lehetett helyettesíteni a kujbisevi gyártású 123022 gyártási számú géppel, ha ez utóbbi valamilyen módon bekerült a novoszibirszki üzembe. A saját, újonnan gyártott gépeit ugyan összecserélheti egy gyár akarva vagy akaratlanul, ám „hozott” anyagból is dolgozna? Egy berendezés üzemidejét vagy a hivatalos élettartamát könnyen meg lehet ugyan hamisítani (erre én is találtam már példát, pl. az 1994-ben gyártott, de a szlovák légitársaságnak csak 2000-ben szállított Tu-154-esek berendezései esetében), de egy használt repülőgép üzemidejét szándékosan lenullázták volna a gyárban? Ehhez nagy bátorság kell, bár semmi sem lehetetlen. Ha mást nem is, a hajlékony csöveket feltétlenül cserélni kellett volna a repülőgépen a biztonságos üzemeltetés érdekében.

Az sem elképzelhetetlen, hogy esetleg egyszerűen két ládát cseréltek össze véletlenül. Ez csak akkor fordulhatna elő, ha a szóban forgó üzemben a gyártáson túl javításokat is végeztek, és a 123022 gyári számú használt repülőgép ebből a célból járt ott. (Akár a koreai hadszíntérről is.) Viszont azután ez a gép már nem hiányzott senkinek? Nem kellett a géppel elszámolni? (Ha a ládákat cserélték el, akkor még az is lehetséges, hogy a másik tulajdonos kapta meg a 3064-es gépet 123022-es formulárral.) Tulajdonképpen elegendő lenne a ládák tetejét összecserélni, mert azokon található az azonosító számok felfestve.

Amennyiben nem véletlenül, hanem szándékosan történt a gépcseré, akkor a formulárt is hamisítani kellett. Ha ugyanis az eredeti, 3064-es géphez tartozó formulárral adták volna át a 123022-es gyári számú, de 3064-es gyári számra „átszámozott” repülőgépet, akkor ki kellett volna derülnie annak, hogy a gépágyúknak a formulár szerinti típusaik és a gyári számaik nem egyeznek a valósággal. Ennek az elkerülése érdekében egy másik 3064-es formulárt kellett „előállítani”. Érdekes lenne megtalálni a jelenlegi tulajdonosnál – a Múzeumban – a repülőgép formulárját. Vajon milyen adatok szerepelhetnek abban?

Hogy mi történhetett pontosan, azt nagyon egyszerűen el lehetne dönteni akkor, ha még meglenne a 3064 gyári számú géphez tartozó formulár. Meg kellene abban nézni, hogy milyen gépágyútípusokat jegyzett be a gyár a kibocsátás idején, 1952 végén. Ugyanis, ha abban a régi, NSz-23-as gépágyúk szerepelnek, miközben a formulár 3064 gyártási számról szól, akkor valóban szándékosan hamisított a gyár egy repülőgépet a 123022-es gép felhasználásával.

Ha viszont az újabbik, NR-23 típusú gépágyúk szerepelnek abban a kibocsátás idején, akkor egy véletlen elcserélés történt; azaz a 123022 gyári számú gépet küldték el egy ládában a 3064-es gyári számú géphez tartozó formulárral. Ez utóbbi esetben ennek itt, Magyarországon előbb vagy utóbb ki kellett volna derülnie. Érdekes fejlemény lenne, ha a formulárban eredetileg NR-23-as típusú, majd egy magyar bejegyzéssel már NSz-23-as típusú gépágyúk szerepelnének. Akkor ugyanis nem csak az lenne nyilvánvaló, hogy tévedésből cserélték el a gépet, hanem az is, hogy ezt itthon észre is vették...

Választ arra, hogy pontosan mi történhetett, talán csak a formulár adhatja.

Üdvözlettel : Mészáros András