

## Hol volt, hol nem volt... Nyomozás az áramlásterelő lemez után a MiG-15-ös repülőgép szárnyán

Mindenek előtt megköszönöm Benes Sándornak és Fejes Istvánnak, a Múzeum jelenlegi dolgozóinak, valamint Nagy Andrásnak, hogy vették a fáradságot, és ellenőrizték a helyzetjelző katonák elhelyezkedését a MiG-15-ös repülőgép bal szárnyán. A mellékelt fényképeken egy kis vidámságot is felfedezni vélek az arcokon; így remélem, hogy nem okoztam nagy bosszúságot.

A jelzőkatonák feladata tehát egyértelművé vált. A kabinról készült fényképek tanúskodnak arról, hogy a jelzőkatonákon túl létezett másmilyen visszajelzés is a MiG-15-ös repülőgépeken. A futók helyzetéről egy háromlámpás jelzőegység adott tájékoztatást a műszerfal bal alsó részén; felette pedig egy lámpa a fékszárny kinti helyzetében világított. A mechanikus helyzetjelzők tehát kiegészítő segítséget adtak. Ezen kívül létezett egy bulletin a futók kinti helyzetének lámpákkal történő jelzésére a földi megfigyelő szolgálat számára. A futók kinti helyzetét jelző lámpákat a futószárakra kellett felszerelni, hogy kibocsátott esetben a földről azokat meg lehessen figyelni. Hogy léteztek-e olyan magyar repülőgépek, amelyeken végrehajtották ezt a bulletint, nem tudom.

Időközben továbbgondoltam a kivágott áramlásterelő lemezek témakörét. Következzen most ennek az „eredménye”!

Nagy András közlése szerint a nem kivágott lemezes gépek „sima” 15-ösök és korai biszek voltak. Fényképek alapján azonban megállapítható, hogy ezeken túl a késői biszek között is voltak ilyen repülőgépek, attól függően, hogy melyik repülőgépgyárban készültek. A fényképeket nézegetve arra a következtetésre jutottam, hogy Novoszibirszkben (a 153-as számú gyárban) és Kujbisevben (az 1-es számú gyárban) készültek olyan biszek, amelyeken nem volt kivágva a bal belső áramlásterelő lemez. E két gyár kivételével a többi szovjet üzem bevezette a bulletint. Még az egészen késői bisz szériák között is lehet olyan változatú gépeket találni, amelyeken nem volt kivágva a lemez. A véleményem szerint a novoszibirszki gyártású gépek mindvégig ilyenek voltak, és a legkésőbbi sorozatokon sem vezették be a lemez kivágásának a bulletinjét. A legutolsó, 30. novoszibirszki sorozatból Hazánkba is kerültek gépek. Nézzünk meg ezek közül néhányat!



**A keceli gyűjteményben jelenleg is megtekinthető a 061-es oldalszámú, 3061 gyártási számú, novoszibirszki gyártású bisz, amelynek nincsen kivágva a lemeze.  
Valószínűleg még az eredeti bal szárnyával van felszerelve.**

**(Szépen látszik a legnagyobb méretű, „koreai” változatú törzsféklap is.)**



**Ez a fénykép ugyan nem túl jó minőségű, de én úgy látom, hogy a 060-as, novoszibirszki gyártású biszen sem volt kivágva a lemez eredetileg.**

**(Ezen a gépen is látható a legnagyobb méretű, „koreai” változatú törzsféklap.)**



**A repülőgép ugyanaz, de a bal szárny már nem. A 060-as bisz a terepszínű korszakában, amikor már egy kivágott lemezes szárnnyal volt felszerelve.**

**Felmerült, hogy a lemezkivágás bulletinjét esetleg itthon hajtották végre valamelyik javítóüzemben. Ez nem kizárt, de én inkább azt tartom valószínűbbnek, hogy a szárnyat cserélték ki valamilyen okból, és nem a kivágás bulletinjét hajtották végre. Erre utal az, hogy néhány olyan biszen is megmaradt a nem kivágott lemezes bal szárny, amely megérte a típus kivonását a hadrendből, és van olyan példány, amely ma is megtekinthető egy kiállításon. (Lásd 061, Kecel!)**



**A 071-es, szintén novoszibirszki gyártású, késői bisz fényképe a Kurilla archívumból.  
Én úgy látom, hogy eredetileg ezen sem volt kivágva a lemez.**



**A 071-es bisz a Börgöndi repülőtéren, egy már kivágott lemezes bal szárnyal felszerelve.  
Valószínűleg kicserélték a szárnyat egy javítás vagy nagyjavítás során.**

**Mivel ez a repülőgép még „tetten érhető”, ezért talán hasznos lenne ellenőrizni a szárny gyári számát! Ennek alapján ugyanis el lehetne dönteni, hogy bulletinezték-e, avagy kicserélték.**



**A 059-es oldalszámú, 3059 gyári számú, novoszibirszki gyártású gépnek még a terepszínű korszakában sem volt kivágva az áramlásterelő lemeze.**

**Ha a 060-as és a 071-es számú gépeken egy bulletin végrehajtásával került volna fel a kivágás a szárnyra, akkor valószínűleg a 059-es és a 061-es számú gépeken sem maradt volna ez el.**



**A csehszlovák bisz és UTI gépekről készült fényképek között egyetlen egy olyat sem találtam, amelyiken ki lett volna vágva az áramlásterelő lemez. Bátorodom levonni a következtetést, hogy a csehszlovák gyártású bisz és UTI gépek nem kivágott áramlásterelő lemezzel készültek. Amennyiben mégis olyan fénykép kerül elő, amelyen az látszik, hogy ki van vágva a lemez (pl. a magyar 114-es számú UTI-n), akkor az egy késői módosítás eredménye. Fent a Rozsos archívumból látható a 775 oldalszámú, csehszlovák gyártású magyar UTI, nem kivágott lemezzel.**

**A jelenleg Pápán megőrzött 1950-es kiállítási számú UTI, amelynek az eredeti száma (állítólag) 779, kivágott lemezes szárnyal van kiállítva. Mivel ez egy csehszlovák gyártású repülőgép, így minden bizonnyal ezen a gépen is szárnyat cseréltek valamikor, ahogyan a 114-es számú UTI-n.**



**Szintén csehszlovák gyártású volt az 507-es számú UTI.  
Látható, hogy ezen sincsen kivágva a lemez.**



**A fékszárny helyzetét jelző katona egyébként nem csak a kivágott lemezes gépeken volt megtalálható, hanem azokon is, amelyeken nem volt kivágva a lemez. Nagy András fenti fényképén a futó és a fékszárny helyzetjelző katonái egyaránt kinti helyzetben láthatók, miközben az áramlásterelő lemez sincsen kivágva.**



**A csehszlovák gépekkel ellentétben a lengyel gépekről készült fényképek között egyetlen egy olyat sem találtam, amelyiknek ne lett volna kivágva az áramlásterelő lemeze. Bátorodom levonni a következtetést, hogy a lengyel gyártású repülőgépek mindegyike kivágott áramlásterelő lemezzel készült.**

**A fenti fényképen az 1A10011 gyártási számú, 011-es oldalszámú, lengyel gyártású magyar UTI látható az alsónémedi gyűjteményben, kivágott áramlásterelő lemezzel. (Az 1975-ös kiállítási száma kicsit zavaró, de ne tévesszen meg senkit!)**

### **A Magyarországon üzemeltetett gépeket illetően a következő a véleményem**

**A 058-tól 071-ig terjedt oldalszámú biszeken – amelyek a 153-as számú, Novoszibirszkben működött gyárban készültek – eredetileg nem volt kivágva a lemez, miközben ezzel egyidejűleg voltak a gépek szárnyain helyzetjelző „katonák”. Itt kell megjegyezni, hogy a kérdéses történetű, 064-es oldalszámú biszen sincs kivágva a lemez, noha az nem lehet az eredeti 3064-es gép!**

**A 701–725, a 801–825, a 901–907 és 919 oldalszámú biszeken – amelyek a 31-es számú, Tbilisziben működött gyárban készültek – már eredetileg is volt kivágás az áramlásterelő lemezen, és persze a „katonák” is megtalálhatók voltak a gépek szárnyain.**

**Az UTI-kat illetően a *Csehszlovákiából* vásárolt gépeken gyárilag nem volt kivágva a bal belső áramlásterelő lemez (ezek a 114, 195, 507, 518, 519, 577, 754, 755, 762, 767, 771, 774, 775, 778 és a 779 oldalszámú gépek). Az üzemeltetés során néhány gépen végrehajthatták a módosítást.**

**A *Lengyelországból* vásárolt kétüléses gépeken ki volt vágva a lemez (ezek a 001, 002, 004, 006, 008, 011<sup>1</sup>, 011<sup>2</sup>, 0011, 028, 031, 033, 036, 043 és a 046-os oldalszámú gépek). Akiknek vannak fényképeik ezekről gépekről, ellenőrizhetik. Ilyen változatú volt az elmúlt években felújított – majd szerencsétlenül járt – lengyel UTI is: a második 031-es gép.**

**Mivel a Szovjetunióban – a prototípustól eltekintve – kizárólag olyan UTI-k készültek, amelyeken ki volt vágva a lemez (Lehet, hogy éppen az UTI-kon kezdték ezt el?), így a Magyar Néphadseregben üzemeltetett *szovjet gyártású* UTI gépeknek is ilyeneknek kellett lenniük.**

**A Magyarországnak újonnan szállított biszeket illetően az a véleményem, hogy csak a Novoszibirszkben (a 153-as számú gyárban) készült gépek lehettek olyanok, amelyeken nem volt kivágva az áramlásterelő lemez. Ide kell még sorolni a 064-es „cseregépet” is, mert a kujbisevi (1-es számú) gyárban is készültek olyan biszek, amelyeknek nem volt kivágva a lemezük. (A 064-es is ilyen!)**



**Az 1962-ben használtan vásárolt biszek vegyes képet mutattak, mert azok nem hogy nem egy sorozatból, de még nem is egy gyárból származtak. Például a 657-es, 681-es és 684-es oldalszámú magyar biszeken nem volt a bal belső áramlásterelő lemez kivágva, a 677-esen viszont igen. A véleményem szerint ezek novoszibirszki gyártású gépek voltak. Ellentmondásnak tűnik ugyan, hogy a 677-es gépen ki volt vágva a lemez, de szerintem szárnyat cseréltek az üzemeltetés során akár még a Szovjetunióban, akár már Magyarországon. A fenti képen a 684-es bisz látható a terepszínű korszakában az eredeti, nem kivágott lemezes szárnyával.**



**Horváth Balázs, aki a magyar repülőgépek egy hatalmas adatbázisát hozta létre, feltette nekem azt a kérdést, hogy vajon melyik gép lehet a Dunaújvárosi repülőtéren felállított bisz. Mivel annak a gépnek nincsen kivágva az áramlásterelő lemeze, ezért viszonylag kevés gép jöhet szóba. Első ránézésre lehetne például a novoszibirszki gyártású 058-tól 071-ig terjedt számsorú gépek valamelyike. Azonban mégsem lehet, mert azoknak a gépeknek nagyméretű, „koreai” törzsféklapjaik voltak, a dunaújvárosi gépnek viszont hagyományos bisz törzsféklapja van. Ebből következően csak az 1962-ben használtan vásárolt biszek egyike lehet ott felállítva. Természetesen csak akkor, ha a saját bal szárnyát viseli!**

**Üdvözlettel : Mészáros András**