

Gondolatok a 064-es MiG-15bisz eredetéről

Jelenleg a keceli repülőgép-gyűjteményben található az egykoron 064-es oldalszámot viselt MiG-15bisz. A repülőgépet általam nem ismert okból vonták ki a szolgálatból a 60-as évek elején. A gyári száma 3064 kellene legyen (a 30. sorozat 64. gépe). Kecelre a budapesti Hadtörténeti Múzeum lerakatából került, amikor a kiállítási oldalszáma már 1963 volt. A repülőgépen látható sajátosságok azonban felvetik annak a kérdését, hogy lehetett-e ez a gép valóban az eredeti, 3064-es gyártási számú; és ha nem, akkor pedig miért kerülhetett rá ez az oldalszám.



A szóban forgó repülőgép a Hadtörténeti Múzeum udvarán 064-es oldalszámmal. A repülőgépen még a korai, NSz-23KM típusú gépágyúk láthatók, amelyeknek hosszabb a burkolatuk, mint a későbbiekben alkalmazott NR-23 típusú gépágyúknak. A fényszóró még a beömlőnyílás osztóbordájába van szerelve. Mindebből következően ez egy igen korai változatú MiG-15bisz, és emiatt nem készülhetett a Magyarországra gyári újonnan szállított, 3058-tól 3071-ig terjedt gyári számú gépek sorozatában, mert abban szárnyfényszórós és NR-23 típusú gépágyúkkal felszerelt gépek voltak. Emiatt a képen látható 064-es oldalszámú repülőgép gyári száma nem lehet 3064.



Hamarosan ezüstre fújták le a repülőgépet, és egy hamis, 174-es oldalszámmal látták el. Ilyen oldalszámú MiG-15-ös repülőgép a Magyar Néphadseregben nem létezett.



A rádió-magasságmérő antennája

Idővel újrafestették a repülőgépet, és 1963-as kiállítási oldalszámmal látták el. Ez a szám nagy valószínűséggel a kiállítási célra való felhasználás évére utal, ahogyan más repülőgépek esetében is így volt. A gép átfestése során sajnos az orra épített fényszóró plexijét is ezüstre fújták.

Ezen a repülőgépen a rádió-magasságmérő berendezés antennájának még a legelső elhelyezési módja figyelhető meg. Az antenna még a törzs oldalán, az N-37 típusú gépágyú burkolata fölött (az oldalszám 1-es számjegye alatt) helyezkedik el. Ez nagyon ritka. Ez a sajátosság is arra utal, hogy ez a repülőgép egy igen korai, talán a legkorábbi változatú MiG-15bisz, amelynek 1950 elején kellett készülnie. A következő bisz szériákon a rádió-magasságmérő antennáját a jobb szárny belépő éle alá helyezték át. (A másik antenna a bal szárny végén volt mindegyik biszen.)

A sajátosságok alapján kizárt, hogy ez a gép bármelyik repülőgépgyár késői szériáiban készült volna. A 3064 gyári számú gép viszont 1952 végén készült, egy olyan sorozatban, amelyben a lehetséges legkésőbbi bisz változatot gyártották. Például a legnagyobb méretű („koreai” változatú) törzsféklapokkal szerelték fel. Tessék megfigyelni ezt a sorozat megmaradt gépein: a keceli 061-esen vagy a börgöndi 071-esen! Ennek a gépnek viszont hagyományos bisz törzsféklapjai vannak.



Nincs fényszóró az osztóbordában

Dudoros hüvelykivető nyílások

Rövid gépágyúburkolatok

A repülőgép eredetét tekintve nem jöhetnek szóba a 058–071 oldalszámsorozatú biszekon túl a 701–725, a 801–827 és a 901–907 oldalszámsorozatú, újonnan vásárolt biszek sem, mert azok kizárólag szárnyfényszórós és NR-23 típusú gépágyúkkal felszerelt gépek voltak. Ezt bárki ellenőrizheti a sorozatok bármelyik géperől készült fényképen. (Rövid gépágyúburkolatok, dudoros hüvelykivető nyílások, szárnyfényszóró.) E képen a 3059 gyári számú gép Pákozdon áll egy kertben.



A szóban forgó repülőgépre egy újabb „tisztasági” festés során az 1963-as kiállítási oldalszám kerek számformával került fel. Amikor az elmúlt rendszerben kiállított katonai repülőgépek végül gyűjteményekbe kerültek, akkor a gép már ezzel az arculattal jutott el Kecelre, a Pintér Művek haditechnikai parkjába. Továbbra is láthatók az NSz-23KM típusú gépágyúk hosszú burkolatai.

A kérdéses repülőgép nem mutat azonosságot az 1952-ben és az 1953 elején Hazánkba érkezett bisz szériák egyikével sem. Ez a repülőgép még a szolnoki repülőmúzeumban kiállított, 912-es oldalszámú, és 1962-ben használtan vásárolt korai bisznél is korábbi változatú a rádió-magasságmérő antennája miatt. Ilyen antenna-elhelyezésű MiG-15-ös repülőgépről még fényképet találni is lehetetlenség, akár az egyes kiadványokat, akár a Világhálót böngésszük, nem hogy a valóságban látni lehessen egy ilyet. Nekünk pedig évtizedek óta itt van az orrunk előtt egy múzeumban!



Egy évtized elteltével a festékréteg már erősen megkopott az 1963-as oldalszámmal együtt, és így újra előtűnt a festékréteg alól az egykori szögletes 064-es oldalszám. Én még egy kerek 64-es számot is látni vélek: a 6-os a szögletes 0 alatt, a 4-es pedig a szögletes 6-os alól bukkan elő!



A repülőgép jobb oldali nézete újabb évek elteltével. A repülőgép időközben ismét kapott egy „tisztasági” festést, ám akkor semmilyen oldalszám nem került fel rá. Látható, hogy a törzsféklap a hagyományos bisz-nek megfelelő, nem a „koreai” nagy méretű, amely a 30. sorozat sajátja volt. A rádió-magasságmérő antennáját sajnos már leszerelték, vagy inkább letörött az N-37 típusú gépágyú feletti részről – talán a repülőgép szállítása közben –, de a helye még felfedezhető.

(Ezzel kapcsolatban felmerült bennem, hogy esetleg éppen az antenna sérülékeny volta miatt változtatták meg az elhelyezését a jobb szárny belépő éle alá a további szériákon. Talán voltak, akik lépcsőnek használták, és ezért kellett a gyártás során más helyre tenni.)

Nagy kérdés, hogy vajon mikor kerülhetett a Magyar Néphadseregbe egy ennyire korai változatú MiG-15bisz? Az 1962-ben vásárolt 30 használt bisz között volt ugyan néhány korai változatú gép is, azonban azok nem jöhetnek számításba, mert a szolgálatból történt kivonásuk csak 1966-tól kezdődött. Mi lehet a megoldás? Talán még régebben került ez a repülőgép Hazánkba?

A másik kérdés az, hogy miért került fel a 064-es oldalszám egy olyan korai változatú biszre, amelyik kétséget kizáróan nem lehet 3064 gyártási számú. Lehetséges-e az, hogy egyszerűen csak találmásra festették fel a 064-es számot a gépre a múzeumba szállítás előtt? Én ezt kétlem.

Amennyiben minden sajátossága ellenére mégis ez a repülőgép repült 064-es oldalszámmal a Magyar Néphadseregben, akkor valamikor „csalás” kellett történjen. Akkor valakiknek valamikor ki kellett cserélniük az eredeti, 3064-es gyári számú repülőgép törzsét vagy a törzs mellső részét – esetleg az egész repülőgépet! – egy másikra, miközben meg az eredeti oldalszámot megőrizték. Felmerül a kérdés, hogy ez hogyan lenne lehetséges. Szerintem jogilag sehogy. Vajon egy javítás során két gépből raktak össze egyet? Ismereteim szerint viszont a Pestvidéki Gépgyár soha nem végzett javítást sem 64-es, sem 064-es oldalszámú biszen. (1957 előtt 64-es volt a gép száma.)

Viszont felmerült bennem egy olyan magyarázat, amely első hallásra hihetetlennek tűnik:

A Magyar Néphadseregben két 64-es oldalszámú MiG-15-ös repülőgép létezett. Az egyik egy korai, a másik egy késői változatú gép volt. Mi van akkor, ha egyszer valakik valamikor, tévedésből összecserélték ezt a kettőt? Amennyiben 1957-ben a szovjetek tévedésből nem azt a 64-es oldalszámú repülőgépet vitték el, amelyiket kellett volna, hanem a másikat, akkor előállhatott a fent vázolt helyzet! Akkor a szóban forgó, egykor a Hadtörténelmi Múzeum udvarán, jelenleg pedig Kecelen kiállított repülőgép tényleg mutathatna olyan sajátosságokat, mint amelyeneket mutat!

Jó lenne tudni, hogy mi lett a 064-es repülőgép sorsa hivatalosan. Talán sérülés érte, és ezért vonták ki a szolgálatból? Annak lenne nyoma. Avagy éppen a repülőgép régi mivolta miatt vonták ki hamar (1961–63-ban?) a szolgálatból? Talán csak nem felismerték egyszer végül a tévedést, hogy a repülőgép nem is a formulár szerinti, hanem egy másik; hogy ebből következően ismeretlen a repülőgép üzemideje; hogy nem egyeznek a gépfegyverek gyártási számai – a típusukról már nem is beszélve –, és emiatt inkább jobbnak látták kivonni a repülőgépet a szolgálatból...???

Valószínűleg ez a repülőgép
van jelenleg Kecelen



A fenti fényképen megtekinthető 64-es oldalszámú repülőgépnek NSz-23KM típusú gépágyú vannak a hosszú lemezburkolatokkal, a sima hüvelykivető nyílásokkal, dudorok nélkül. Ebből következően ez a repülőgép nem lehet a 3064 gyártási számú, hanem a másik, a 1964 gyártási számú kell legyen, és a sajátosságai alapján megfelel a jelenleg Kecelen kiállított repülőgépnek.

Elképzelhetőnek tartom, hogy a véletlen elcserélés – pontosabban a csere felismerése után hozott döntés – lehetett az oka annak, hogy kivonták a szolgálatból az akkor már 64-es helyett 064-es oldalszámot viselt repülőgépet. (Akár vissza is cserélhették volna a szovjetekkel. Talán már nem lehetett? Esetleg nem ismerték fel, hogy mikor és hogyan történhetett a „csere”...)

A felvetett két lehetőség között az egyik súlyosabb, mint a másik. Az első magyarázat esetében ugyanis egy sérült repülőgép törzsét egy másikkal helyettesíthették úgy, hogy a sérült repülőgép számát hagyták meg. Ez csalás lenne, és ezért ezt a magyarázatot én nem tartom elfogadhatónak. A másik magyarázat esetében pedig egy tévedés történhetett; a szovjetek nem azt a gépet vitték el 1957-ben, amelyiket „kellett volna”, tehát a 1964-es gyártási számú 64-es oldalszámút, hanem az helyett a 3064-es gyártási számú 64-es oldalszámú repülőgépet.

Hogy ez utóbbi magyarázat miért lenne „súlyos”? Azért, mert ha ez lenne az igazság, akkor itt állna előttünk egy mindenki által megtekinthető, állítólag „sima” MiG-15-ös repülőgép, amely bizony kétségtelenül – mindenki láthatná – egy bisz! Akkor ugyanis ez egy bizonyíték lenne a Magyar Repüléstörténeti Társaság 2004-es konferenciáján felvetett elméletem helyességére, amely szerint a „simának” ismert magyar MiG-15-ös repülőgépek között biszek is lehettek...

Természetesen nem zárható ki egy harmadik magyarázat lehetősége sem. Mondjuk az, hogy a 30. sorozat 64. repülőgépe jelentősen eltért a sorozat többi gépétől – ez számomra nehezen fogadható el –, avagy hogy ez egy teljesen másik, még be nem azonosított – ám minden bizonnyal egy nagyon korai gyártású – bisz repülőgép, amelyeknek semmi köze sincs a két 64-es géphez. Ebben az esetben viszont ottmaradna a felvetett két kérdés, hogy mikor került a szóban forgó repülőgép a Magyar Néphadseregbe, és hogy mit keresett rajta a 064-es oldalszám?

**A feladat tehát a szóban forgó keceli gép gyári számának az ellenőrzése.
Akinek erre lehetősége van, rajta!**

Üdvözlettel : Mészáros András

2013. II. 16.

A fényképek forrásai:

Jávor László (1., 2.), WarbirdTech (3.), Mészáros András (4., 5.),
Oláh Ferenc (6.), Steve Darke (7.) és Holler János (8.)