

A kivágott lemez és a helyzetjelző „katonák” a MiG-15-ös repülőgép szárnyán

Némelyik MiG-15-ös repülőgép bal szárnyán található egy érdekes sajátosság. Az áramlás-terelő lemezek egyikén – a belsőn – egy íves kivágás figyelhető meg. Arra vonatkozóan, hogy mi lehet e kivágás célja, létezik egy komolytalan és egy helyesnek tartott – általánosan elterjedt – magyarázat is, ám sajnos egyik sem elfogadható. Javaslom, hogy vizsgáljuk meg most, hogy ezek miért nem fogadhatók el, majd lássuk, hogy mely lehet a valódi magyarázat!



Az első – humoros vagy sem – magyarázat szerint Sztálin ujja a műszaki rajzon volt akkor, amikor éppen húzták a vonalat... Hallhattunk már ilyen elméletet egy Szovjetunióbeli vasútvonal szokatlan ívére vonatkozóan. A nevetést félretéve, tárgyilagosan vizsgálva, ez a magyarázat erősen kétséges, ugyanis nem valószínű, hogy Sztálin éppen akkor ott volt a tervezőirodában, amikor azt a bizonyos vonalat húzták – ha valaha is ott volt... Nézzük a másik magyarázatot!



A másik magyarázat úgy szól, hogy azért készítettek kivágást a lemezen, hogy a futó kibocsátott helyzetét jelző „katona” látható legyen a kabinból. Ez első hallásra jól hangzik ugyan, csak ezzel a magyarázattal van egy nagy baj. Ha ez igaz lenne, akkor a repülőgép-vezetőnek valahol a kabin mögött, a törzsben kellene ülnie. Ugyanis a „katona”, a kivágás és a repülőgép-vezető szemei nincsenek egyvonalban... Márpedig e nélkül ez a magyarázat nehezen fogadható el.

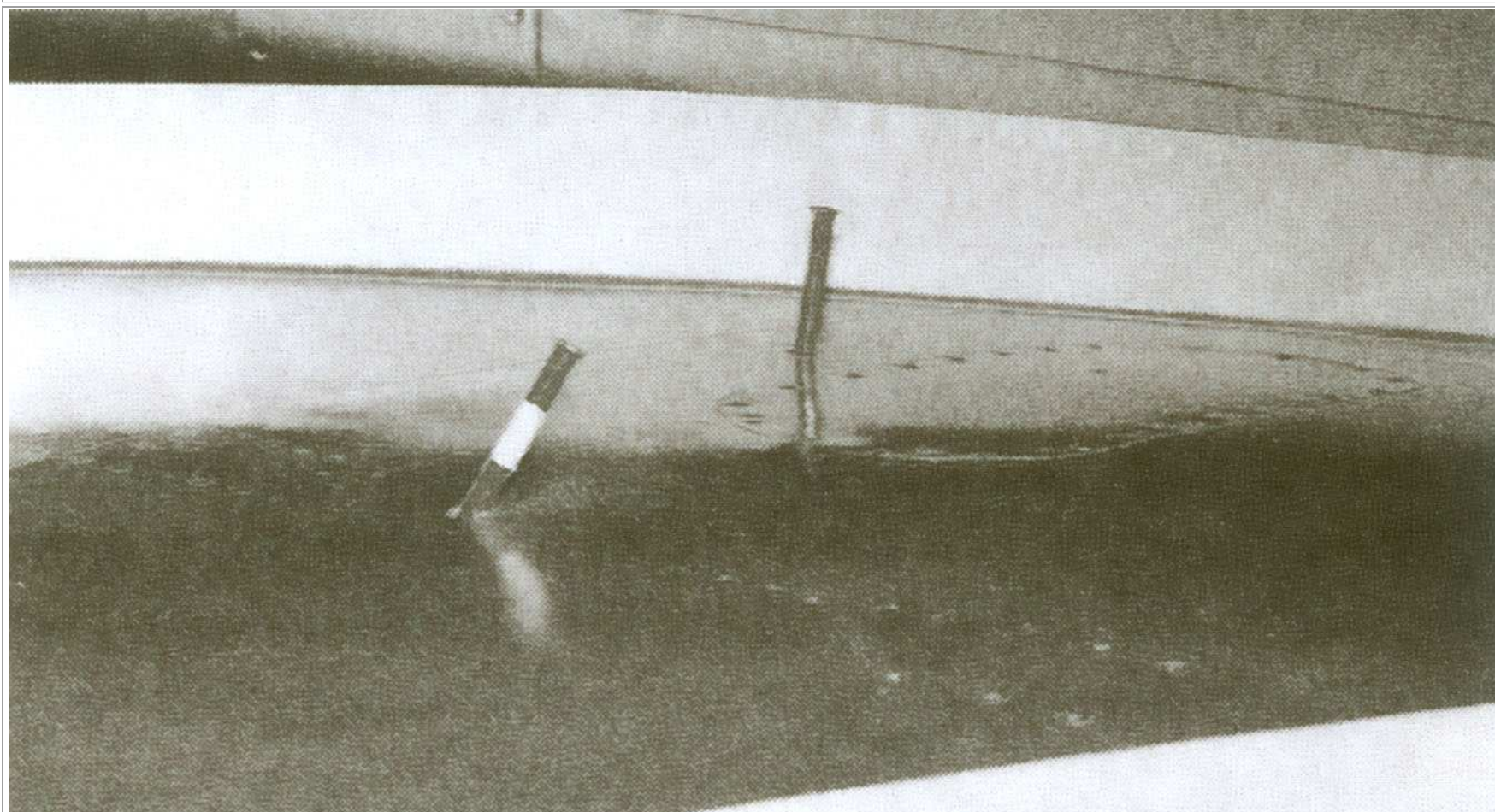
Arról nem is beszélve, hogy a jobb főfutó helyzete nem volt fontos? A jobb szárnyon én még soha, egyetlen gépen sem láttam ezt a sajátosságot. A jobb főfutó „katonáját” talán nem látta a repülőgép-vezető az áramlásterelő lemeztől? Nem valószínű...



Még az UTI változat hátsó üléséből nézve is kétséges, hogy egyvonalban vannak-e a szóban forgó dolgok. Talán helyes lenne, ha egy adandó alkalommal valaki beülne a kabinba, és ellenőrizné a „futókatonás” elmélet helyességét. Esetleg ki lehetne feszíteni egy spárgát az üléstől a „katonáig”. A Múzeum 203-as számú UTI-járól sajnos hiányzik a „katona”.

A véleményem szerint nincs összefüggés a lemez kivágás és a futó helyzetét jelző „katona” között, és a kabinból a lemez felett átnézve valószínűleg látni lehet a „futókatonákat”.

A MiG-15 típusról az általam ismert kiadványok mindegyike egységesen és „jótékonyan” hallgat a lemezen található kivágásról. Még csak meg sem említik a létezését – nem hogy annak a feladatát – annak ellenére, hogy ez a sajátosság annyira feltűnő, hogy nem lehet nem észrevenni. Mi a megoldás?



A futó helyzetét jelző „katona” mellett nagyon ritkán egy másik „katona” is felbukkan a bal szárnyon. (Lásd a fenti részletnagyítást!) Ez a MiG-15-ös repülőgép fékszárnya helyzetének a mechanikus jelzője. Ezt azért lehet csak ritkán látni, mert a dolog természeténél fogva csak a fékszárny kibocsátott helyzetében tűnhet fel; a fékszárny pedig az esetek túlnyomó többségében nincsen kitérített helyzetben sem a fényképeken, sem a múzeumi repülőgépeken. Ez a „katona” a másiknál hátrább és a belső áramlásterelő lemezhez közelebb helyezkedik el.

A fékszárny helyzetét jelző „katona” magassága – a futó helyzetét jelző „katona” magasságától eltérően – változhat, függ a kibocsátás mértékétől, ezért az a véleményem, hogy egy kis szöghelyzetre kitérített fékszárny esetén valószínűleg nem lehetne látni ezt a „katonát” a bal belső áramlásterelő lemeztől. (A felszállási érték 20° , a leszállási 55° volt.) A fényképeken idáig még nem sikerült egyetlen egy „fékszárnykatonát” sem felfedeznem a jobb szárnyon, ahogyan még kivágást sem a jobb belső áramlásterelő lemezen, ami alighanem összefüggést mutat.



Ha a jobb szárnyon soha nem létezett „fékszárnykatonát”, akkor ez megmagyarázná, hogy miért csak a bal szárny áramlásterelő lemezén lehet kivágást találni. Felmerül a kérdés, hogy miért lenne elég csak egyetlen „fékszárnykatonát” a repülőgépen. A válasz talán az, hogy egy féloldalas fékszárnykitérést a repülőgép-vezető amúgy is érzett volna a repülőgép mozgásán...

A véleményem szerint a bal belső áramlásterelő lemezen található íves kivágást a fékszárny helyzetét jelző „katona” megfigyelése érdekében hozták létre. Ezeknek tehát egy vonalba kell esniük a repülőgép-vezető szemével. Ezt szintén ellenőrizni lehetne egy repülőgépen.

Amennyiben ez a valódi ok, akkor azokon a repülőgépeken, amelyeken ez a sajátosság nem volt megtalálható, a repülőgép-vezető valószínűleg nem látta a fékszárny helyzetét jelző „katonát” a fékszárnynak a felszállási szöghelyzetén (vagy egyáltalán nem?), és ezért fennállt annak a lehetősége, hogy véletlenül a felszállást behúzott fékszárnyal kezdje meg.

El lehet tünődni azon, hogy ennek vajon mekkora lehetett az esélye. Ugyanis léteztek olyan repülőgépgyárak, amelyek mellőzték ezt a megoldást az általuk gyártott MiG-15-ös repülőgépeken, és soha nem vezették be ezt a módosítást (bulletint), még a késői szériákon sem. Arról nem is beszélve, hogy ez a megoldás nem túl elegáns, hiszen ezzel – ha kis mértékben ugyan – csökkentették az áramlásterelő lemez hatékonyságát. (Ej-ej, Tervező elvtárs, valamilyen más megoldást kellett volna találni! Esetleg a „katona” lökethosszát megnövelni...)

A fényképek a Repülőmúzeum honlapról és egyes kiadványokból valók.
(Az ábra saját készítmény.)

Üdvözlettel : Mészáros András

2013. II. 15.