

MARKÓ GYÖRGY

**A MAGYAR KATONAI REPÜLŐGÉPEK FELSÉGJELVÉNYEI
ÉS MEGKÜLÖNBÖZTETŐ JELZÉSEI
1948—1951**

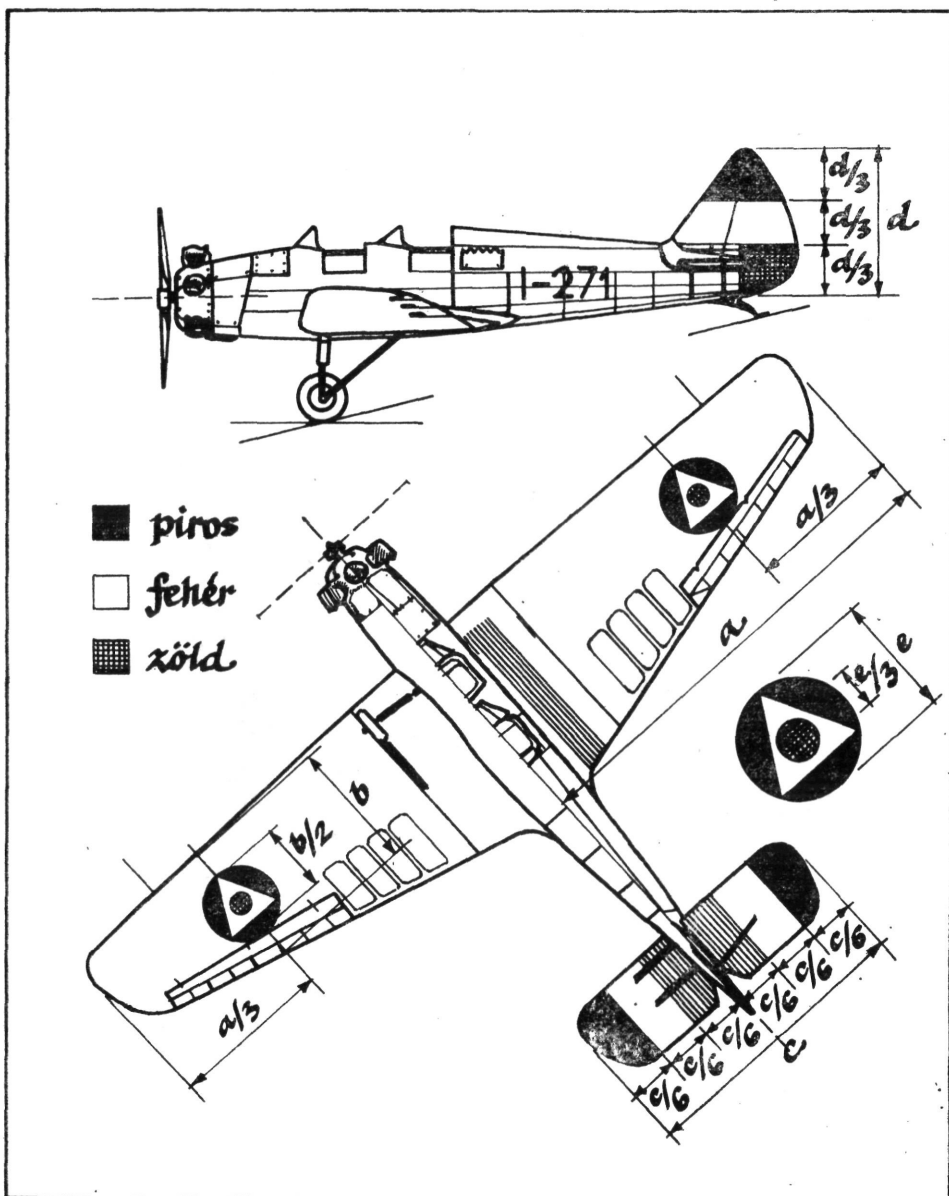
Különösebb magyarázat nélkül is könnyen belátható, hogy minden hadseregben alapvető jelentősége van a saját csapatok megkülönböztető jelzésekkel való ellátásának. Az ellenséges, illetve a saját fél könnyű felismerhetősége különösen fontos a repülő fegyvernemnél, amikor aránylag rövid idő jut a felbukkanó repülőgép hovatározásának megállapítására. Ezért a repülőgépek katonai alkalmazásával szinte egyidőben kialakultak a különböző államok egymástól élesen elkülönülő felségjelvényei. A repülőgépek nemzetek szerinti megkülönböztetése mellett gyakorlati szempontok megkövetelték a példányonkénti azonosítás lehetőségét is. Ez utóbbi igényt szolgálták a lajstromjelek, illetve a gépekre felfestett egyéb jelzések. Nem lenne érdektelen nyomon követni a magyar légierő felségjelvényeinek és lajstromozási rendszerének 1948—1951 közötti változásait, mert az eddig megjelent szakirodalomban e kérdéstről helyet kaptak nem mindig pontos megállapítások is.

A Magyar Néphadsereg repülőgépei részére az első felségjeleket és megkülönböztető jelzéseket 1948. április 14-én rendszeresítették.¹ Eszerint a repülőgépek szárnyaira alul és felül (a kétfedelű repülőgépeknél mindkét alsó szárnyon alul és mindkét szárnyon felül), a szárnyvégektől meghatározott távolságra, meghatározott méretű két azonos középpontú kör közé helyezett egyenlő oldalú háromszöget festettek. A háromszög csúcsai a külső kör ívén feküdtek, egyik csúcs a haladás irányába esett. A külső kör íve és a háromszög oldalai által képzett körszeletek területe piros, a háromszög oldalai és a belső kör által bezárt mező fehér, míg a belső kör területe zöld színezésű volt. A vízszintes vezérsíkra alul és felül, a függőleges vezérsíkra mindkét oldalon (kettős vezérsíkú gép esetén mindkét vezérsík külső felületén) piros, fehér, zöld színű sávokat festettek. A repülőgépek megkülönböztetésére a törzs mindkét oldalán középen, a szárny kilépő élével egy magasságban kezdődően lajstromjelet festettek fel. Ha ülés, vagy ajtó esett a jel mezőjébe, akkor közvetlenül azt követően kezdődött a megkülönböztető jelzés. A lajstromjel a repülőgép felhasználását jelölő nyomtatott nagybetűből (iskola — I, gyakorló — G,² felderítő — F, vadász — V, bombázó — B, szállító — S, csata — Z), egy kötőjeltől és a repülőgép sorszámát megjelölő három számjegyből állt.³ A felségjelek és megkülönböztető jelzések elhelyezését az 1. számú ábra szemlélteti. (62. o.)

¹ *Honvédségi Közlöny*, 1948. 12. sz., 159—161. o.

² A rendelet szövegében — véleményem szerint nyomdahibából — a Gy kettős betű szerepel.

³ Az egyes betű-, illetve számjegyeket kis repülőgépek esetében egy-egy 200×300 mm-es, nagy repülőgépeknél egy-egy 330×500 mm-es téglalap területére festették. A betűvastagság és a betűk, illetve számjegyek közötti hézag 50, illetve 80 mm volt. Kis repülőgépnek számított az a gép, amelynél a törzs magassága a lajstromjel kezdeténél az 1500 mm-t nem haladta meg.



1. sz. ábra

A rendelet világosan intézkedett a repülőgépeknek egymástól lajstromjelekkel való megkülönböztetéséről. A lajstromjeleken belül azonban nemcsak a fajtát jelölő nyomtatott nagybetűknek, de a háromjegyű számoknak is a példányonkénti azonosításon túli szerepük volt. A repülőgéptípusok számára lefoglaltak egy-egy számtartományt: így 101-től kezdődött az újjáépített Bücker Bü—131 „Csiz”, 201-től a Zlin 381 „Fecske”, 251-től az UT—2 „Galamb”, 301-től az újjáépített Arado Ar—96A „Varjú” és 351-től az Avia C2 „Holló” repülőgépek sorozata. A lajstromjel

kezdőbetűje a 101, 201, 251, 301, 351 számjegyekkel kezdődő sorban természetesen mindig a repülőgépek alaprendeltetésének megfelelően az I, vagy a G volt. 001-től számozták a különleges rendeltetésű, illetve csak egy-egy példányban rendelkezésre álló repülőgépeket. Levéltári dokumentumok és fényképfelvételek tanúsága szerint 1948—1949. között a magyar légierő által használt lajstromjelek az alábbiak voltak:

Lajstromjel	Típus	Elnevezés	Darab
I—001	EM 29	„Csóka”	1
I—002	R—18A	„Kánya”	1
003	?	?	?
G—004	Daru II.	„Daru”	1
I—005	Sokol M1C	„Sirály”	1
S—006	Aero C—103	„Pelikán”	1
G—007	Aero 45	„Kócsag”	1
G—008	K 65	„Gólya”	1
009	?	?	?
I—010, I—011	UT—2	„Galamb”	2
I—101-től	Bücker Bü—131	„Csiz”	16
I—201-től	Zlin 381	„Fecske”	45
I—251-től	UT—2	„Galamb”	33
G—301-től	Arado Ar—96A	„Varjú”	6
G—351-től	Avia C2	„Holló”	10
G—361	Arado Ar—96B	„Holló”	1
G—362-től	Avia C2	„Holló”	10

Mivel a táblázatban közölt adatok erősen eltérnek A magyar repülés története című kézikönyvben, illetve Nagyvárad Sándornak a magyar légierő megteremtését röviden összefoglalni igyekvő művében szereplőktől,⁴ ezért további magyarázattal tartozom. Az EM 29 „Csóka” repülőgépet az esztergomi Aero Ever gyárban állították helyre 1948 szeptemberében. Egy 1948. november 11-én kelt dokumentum felsorolja a honvédség ekkor rendelkezésre álló repülőgéppállományát, itt szerepel először I—001 lajstromjellel.⁵ A repülőgép gyártási száma 015 volt, ez több kutatós is megítéseszerűt, ezért terjedt el az a hibás nézet, miszerint lajstromjele az I—015 volt.⁶ A Rubik Ernő által tervezett I—002 jelű gép története közismert, fényképek is bizonyítják a lajstromjel használatát.⁷ A 003-as sorszámot végül is nem használták fel — véleményem szerint az 1948. június 25-én a Dunai Repülőgépgyártól megrendelt SG—2 prototípusa számára tartalékolták, de a repülőgép elkészültekor már megváltozott a lajstromozási rendszer! Több kutató szerint a Közlekedési Múzeumban őrzött példány az I—001 lajstromjelet kapta — a tévedést az okozhatta, hogy a repülőgép gyártási száma 001 volt. Hasonló félreértés adott alkalmat arra, hogy a 003-as sorszámot eddig a Daru II. repülőgépek tulajdonították. A gép gyártási száma 0033 volt, ez látható elmosódottan néhány foton a vízszintes vezérsík belépő élénél. Az újonnan előkerült levéltári dokumentumok egyértelműen bizonyítják, hogy a repülőgép lajstromjele a G—004 volt.⁸

A hadsereg Sokol M1C „Sirály” és Aero 45 „Kócsag” repülőgépeinek I—005, illetve G—007 lajstromjellel ellátott példányai fényképfelvételeken is közismertek. Nem így az S—006 lajstromjelet viselő Aero C—103 „Pelikán”, amelynél csak köz-

⁴ Csanádi Norbert—Nagyvárad Sándor—Winkler László: A magyar repülés története. Második, bővített kiadás. Bp., 1977. 357. o. és Nagyvárad Sándor: A magyar demokratikus légierő bölcsőjénél. Bp., 1981. 53. o.

⁵ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL), a Honvédelmi Minisztérium 1948. évi élnökségi iratai 45.319.

⁶ A gyártási számra l. Új Magyar Központi Levéltár, Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Légügyi főosztály iratai 7784/12—1949. tétel, 32.691/1949.

⁷ Az R—18A prototípus közvetlenül berepülése után résztvett egy lengyelországi repülőversenyen, ahol azonban megsérült. Pótlására az Országos Repülő Egyesület HA—RUB polgári lajstromjelű R—18B repülőgépet küldték ki, amelyet erre az időre elláttak az I—002 katonai jelzéssel is! (Uo. 29.659/1949.)

⁸ Az utóbbi három repülőgépre l. Markó György: A Magyar Néphadsereg kísérleti repülőgépei 1948—1950. — Hadi-technika, 1985. 2. sz., 27—29. o.

vetve, levéltári források alapján lehet bizonyítani, hogy ezt a megkülönböztető jelzést viselte. Egy 1950. január 16-i keltezésű iratban szó esik különböző repülőgépek futógumi-szükségeleiről: itt szerepel a 840×300 mm-es főfutó és a 300×150 mm-es farokfutó köpenyes S—006 jelű repülőgép is. Ilyen méretű köpenyekkel azonban csak az Aero C—103 típus rendelkezett!⁹ A sorban a G—008 jelű „Gólya” következik, ennek története azonban közismert.¹⁰

A 009-es sorszámot ismét nem használták fel, elképzelhető, hogy ezt az SG—2 másik megrendelt, ezúttal fémszárnyas példánya számára tartalékolták. Az I—010, I—011 lajstromjelű, földi használatra szánt UT—2 „Galamb”-ok megléte levéltári dokumentumok alapján bizonyítottnak vehető.¹¹ A 001-től 100-ig terjedő számtartományban a felsoroltakon kívül tudomásom szerint több lajstromjelet nem használtak fel.

Az eddig is jól ismert volt, hogy I—101-től kezdődően az újjáépített Bücker Bü—131 „Csíz” repülőgépeket, az I—201-től kezdve a csehszlovák Zlin 381 „Fecske” iskolagépeket lajstromozták. Az újabban feltárt levéltári források és publikált fotók bizonyossága szerint az 1948. szeptember 10-én Mátyásföldön átvett UT—2 „Galamb” repülőgépek oldalaira az I—251-től I—283-ig tartó lajstromjeleket festették fel. A G—301-től kezdődő helyreállított Arado Ar—96A „Varjú” és a G—351-től induló csehszlovák Avia C2 „Holló” repülőgépek sorozata szintén közismert már.¹²

Az eddigiekben vázolt nagyon logikus lajstromozási rendszer 1948 őszén alakult ki, amikor a légierő vezetése felmérte a helyreállítható repülőgépeket, megindította a csehszlovákiai repülőgépbeszerzéseket, kiadta megrendeléseit magyar kísérleti repülőgépek megépítésére és beérkeztek az első szovjet iskolagépek is. Mivel a felségjelvények 1949 őszén később még ismertető módon megváltoztak, érdemes lenne megvizsgálni, hogy végül is mely repülőgépek törzsoldalaira festették fel a nagyméretű lajstromjeleket. Fényképfelvételek szerint ez megtörtént az I—002, I—005, G—007, G—008 jelű példányok, illetve az I—101-től, az I—251-től, valamint a G—301-től kezdődő lajstromjelű repülőgépek esetében. Valószínűsíthető ez az I—001 „Csóka”, az S—006 „Pelikán”, az I—010, I—011 földi használatú „Galamb”-ok és I—201-től az első 25 „Fecske”, illetve G—351-től az első 10 „Holló” repülőgép vonatkozásában is. A fel nem sorolt repülőgépek átvételére ugyanis már a felségjelvények megváltozása után került sor.

A Magyar Néphadsereg vezetői 1949. november 15-ével módosították az addig használt felségjelvényt és a megkülönböztető jelzéseket.¹³ A változtatás okait csak találgatni lehet: az addigi felségjel majdnem azonos volt a libanoniéval, de ennél súlyosabb érvnek tűnik, hogy szerepeltetni akarták a politikai hatalom jellegét kifejező vörös csillagot. Ezért az egyfedelű repülőgépeken mindkét szárnyon alul és felül (a kétfedelűeknél mindkét alsó szárnyon alul és mindkét szárnyon felül) a szárnyvégektől meghatározott távolságra nemzeti színű gyűrűbe foglalt vörös csillagot festettek. A gyűrű külső átmérője kis gépeknél 600 mm, közepes gépeknél 800 mm, nagy gépeknél 1000 mm volt. A belső átmérő a fenti sorrendben 400—600—800 mm volt. (A rendelet nem részletezte a repülőgépek nagyság szerinti kategóriákba sorolásának feltételeit.) A csillag csúcsai érintették a belső körívet és egyik ága a repülőgép haladási irányába mutatott. A 200 mm széles gyűrűt három egyenlő sávra

9 HL Légierő Parancsnokság 552/1950. és 4489/1950. L. 1950/Ny. 143. ó.e.

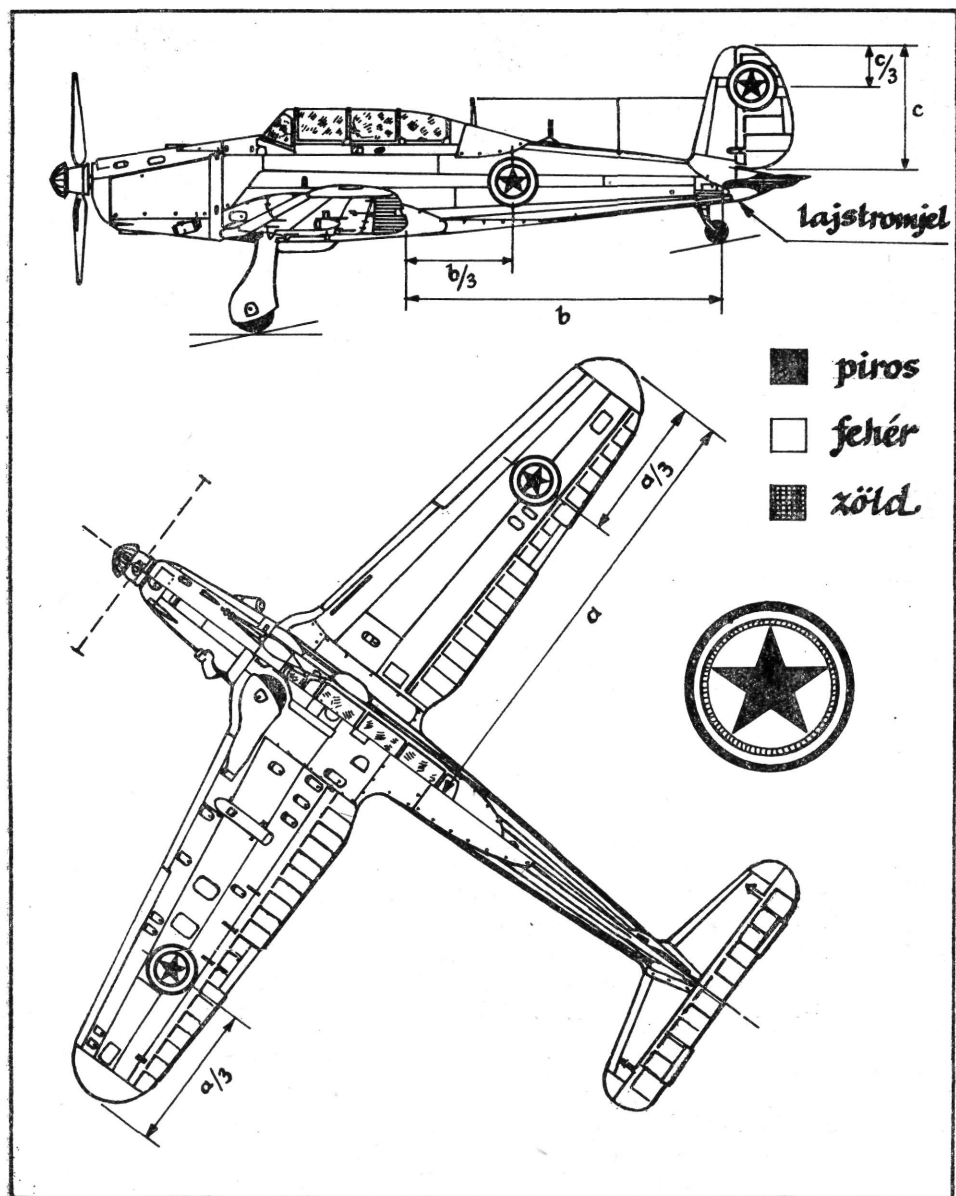
10 *Zainkó Géza*: Egy „Gólya” története, avagy egy elfelejtett repülőgép. — MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Kőr, VIII. Konferencia. Bp., 1983.

11 *Márkó György*: A Magyar Néphadsereg első szovjet repülőgépei. — *Haditechnika*, 1983. 2. sz. 32—34. o.

12 A csehszlovák repülőgépekre l. *Márkó György*: A magyar légierő csehszlovákiai repülőgépbeszerzései 1948—1950. — *Haditechnika*, 1984. 4. sz., 25—29. o.

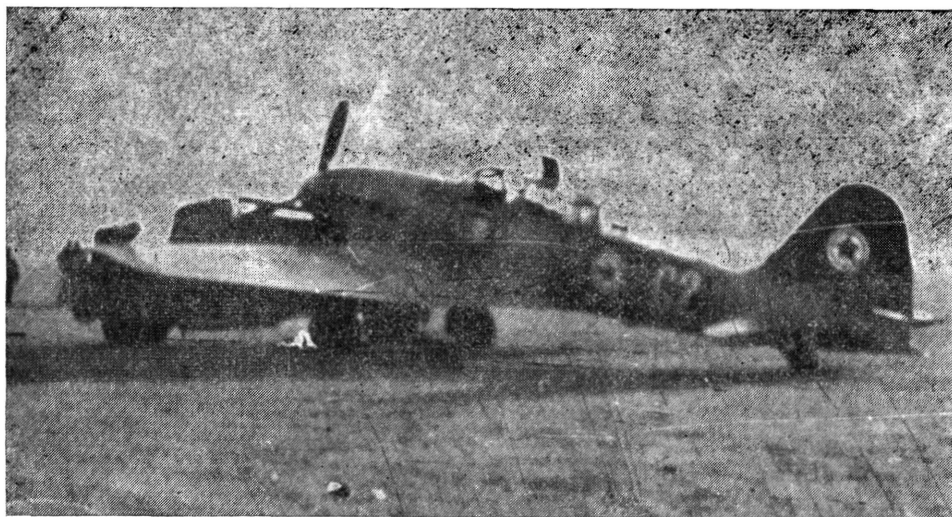
Az újjáépített Arado Ar—96A és—96B típusú repülőgépekre HL Haditechnikai Intézet 71.215/1949. L. 1948/Ny. 47. ó.e.

13 *Honvédségi Közlöny*, 1949. 34. sz., 568. o.



2. sz. ábra

osztották, a külső piros, a középső fehér, a belső zöld volt. A csillag körüli üres teret fehérre festették. A felségjelet a törzs és a függőleges vezérsík mindkét oldalára (kettős vezérsíkú gépeknél mindkét vezérsík külső felületére) is meghatározott helyén elhelyezték. A csillag egyik csúcsa itt vízszintes repüléskor függőleges irányba mutatott. A repülőgépek megkülönböztetésére megőrizték a lajstromjeleket. Ezeket 100 mm-rel a vízszintes vezérsík alatt, annak belépő élével egy magasságban végződően,



1. kép. Az 1716. gyártási számú, G-902 lajstromjelű UII-10 balesete 1950. január 9-én Kecskeméten. A felségjeleket a szárnyakra felül is felfestették. Megkülönböztető jelzés: G2.

mindkét oldalon, 100×50 mm-es jelekkel festették fel. A felségjelvények és a lajstromjeleket elhelyezkedését a 2. számú ábra szemlélteti. (65. o.)

A fenti rendeletet nem sokkal később már módosították is: 1950. január 5-étől előírták, hogy a repülőgépek szárnyaira felül ne kerüljön felségjelvény.¹⁴ Tudomásom szerint csak egyetlen fénykép tanúsítja, hogy az eredeti előírásokat is betartották azért, azaz a szárnyak mindkét felületére felkerült a nemzetiszínű gyűrűbe foglalt vörös csillag. (1. számú kép, 1. fent.) Az eredeti rendelethöz más téren is eltértek. A függőleges vezérsíkon levő felségjelzés elhelyezése a gyakorlatban nem a 2. számú ábrán szereplő előírásoknak megfelelően alakult. A fényképfelvételek szerint a nemzetiszínű gyűrűbe foglalt vörös csillag legtöbbször a vezérsík középpontjába került. Néhány gépnél előfordult az is, hogy a törzsoldalon levő felségjelvény kisebb volt, mint a függőleges vezérsíkon és a szárnyakon alul elhelyezett, de ez a jelenség ritkának számított. (2. számú kép, 67. o.) Véleményem szerint az újonnan bevezetett felségjelvény valamennyi, ekkor állományban levő repülőgépre felkerült.

Bár az 1949. november 15-i rendelet intézkedett a lajstromjelek feltüntetéséről is, a gyakorlatban hamar kiderült, hogy az újfajta szabályozás nem felelhet meg alapvető feladatának, a példányonkénti azonosítás lehetőségének. Teljesen nyilvánvaló, hogy az előírásoknak megfelelő 100 mm magas lajstromjelek alapján nem lehetett a levegőben a repülőgépeket egymástól megkülönböztetni. Bár felsőbb helyről utasítást nem kaptak rá, az alakulatok egy, vagy két számjegyből álló azonosító jelzéseket festettek fel a gépek oldalaira. Éppen a kötelező érvényű utasítás hiányával magyarázható, hogy ezek elhelyezése alegységenként is változott. Előfordult, hogy közvetlenül a törzsoldalon levő felségjel után (3. számú fényképmelléklet), de az is, hogy nagyjából a felségjel és a vízszintes vezérsík belépő éle közötti távolság felénél helyezték el. (2. számú kép, 67. o.) A megkülönböztető számok mérete szintén változó volt, magasságuk mintegy 25–30%-kal haladta meg a nemzetiszínű gyűrű külső átmérőjét.

¹⁴ Uo. 1950. 2. sz., 37. o.



2. kép. Az 1217. gyártási számú Il-10 1950. június 23-án. A törzsoldalon levő felségjel kisebb a függőleges vezérsíkon elhelyeztetnél. Az 5-ös sorszámot nagyjából a felségjel és a vízszintes vezérsík belépő éle közötti távolság felénél festették fel.

Bár a lajstromjelek már nem szolgálták a levegőben való azonosítást, egyéb nyilvántartási célokra még használták azokat. Így az 1949. szeptember 9–14. között Kecskeméten átvett szovjet repülőgépek az alábbi lajstromjeleket kapták:¹⁵

Lajstromjel	Típus	Elnevezés	Darab
V-101-től	Jak-9P	„Vércse”	52
Z-101-től	Il-10	„Párduc”	50
S-101-től	Li-2	„Teve”	4
G-901-től	Uil-10	kétkormányos „Párduc”	2

Látnivaló, hogy a háromjegyű szám első elemeinek eddigi orientáló szerepe megszűnt, illetve ezt a feladatot teljes mértékben a nyomtatott nagybetűk teljesítették. A kellően át nem gondolt rendszerre jellemző, hogy az 1949 decemberében átvett 3 db Jak-9V típusú kétkormányos „Vércse” repülőgépek a G1, G2, G3 lajstromjeleket kapták.¹⁶

Érdeemes lenne megvizsgálni, hogy volt-e összefüggés az újonnan alkalmazott megkülönböztető jelek és a lajstromjelek, esetleg a sárkányok gyártási számai között. (Az eddigi szakirodalomban ugyanis ilyen megállapítások is napvilágot láttak.) A Hadtörténelmi Levéltárban szinte hiány nélkül megőrizték az 1949–1951. közötti repülőbalesetek vizsgálati anyagait. A jegyzőkönyvekhez a legtöbbször fényképfelvételeket is mellékeltek, így össze lehetett vetni a fentebb említett adatokat.

¹⁵ HL Légierő Parancsnokság 04360/1950. L. 1950/T. 115. ó.e. Az új szovjet repülőgépek átvétele majdnem két hónappal megelőzte ugyan az 1949-es felségjelvény-változást, de szinte biztosan kizárható, hogy a régi felségjeleket felfestették rájuk. A repülőgépekre az átképzést 1949 decemberében kezdték meg, de különben is valószínű, hogy a nemzetiszínű gyűrűbe foglalt vörös csillag bevezetésének gondolata már 1949 őszén felmerült.

¹⁶ HL Légierő Parancsnokság 0460/1950. L. 1950/T. 82. ó.e.

A következő táblázat a baleseti anyagban szereplő, 1949. november 25-i felségjellel ellátott repülőgépeket lajstromjelük sorrendjében tartalmazza. Külön jelölve van, amikor nem maradt ugyan fenn fényképfelvétel, de a szövegből egyértelműen kiderült a repülőgépre felfestett szám.

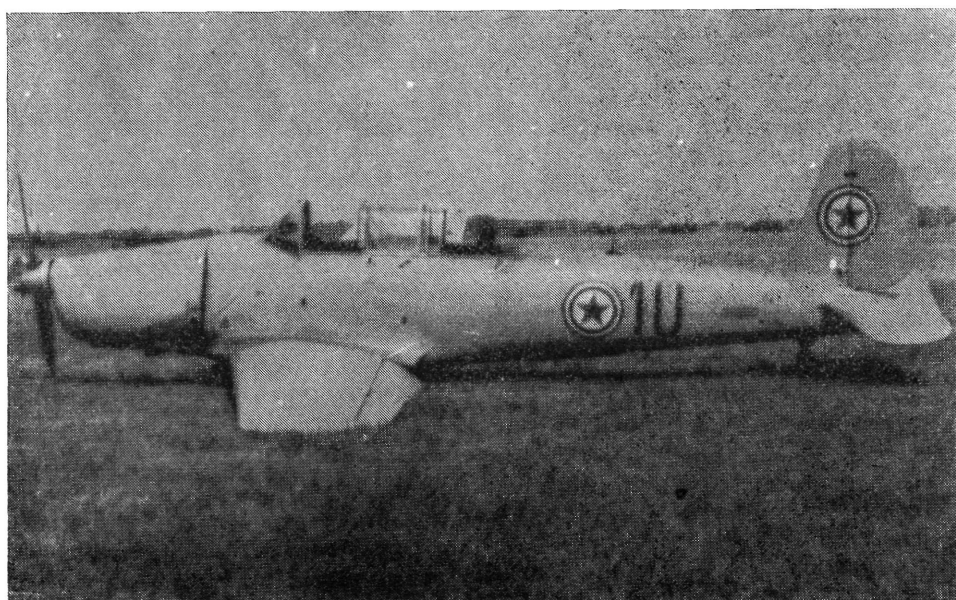
Típus	Időpont	Gyártási szám	Lajstromjel	Felfestett szám
Avia C2 ¹⁷	1950. 09. 13.	781	G—357	7
	1950. 06. 27.	782	G—358	4
	1950. 05. 23.	769	G—365	6
	1950. 07. 21.	731	?	2
	1951. 02. 07.	762	?	3
	1950. 09. 01.	821	?	10
II—10	1950. 07. 25.	0117	Z—102	2*
	1950. 07. 25.	0428	Z—103	3
	1950. 06. 23.	1217	Z—105	5
	1950. 09. 15.	2729	Z—112	12
	1950. 08. 15.	3807	Z—117	5
	1950. 08. 16.	4718	Z—120	7
1951. 02. 09.	6009	Z—131	3	
UII—10	1950. 06. 08.	1713	G—901	G1*
	1950. 01. 09.	1716	G—902	G2
	1950. 09. 20.	1811	— ¹⁸	05*
Jak—9P	1950. 05. 19.	0543	V—115	3*
	1950. 09. 21.	0546	V—116	4
	1950. 06. 08.	0593	V—122	10
	1950. 09. 21.	05100	V—123	11*
	1950. 09. 10.	0766	V—127	3
	1950. 09. 08.	0819	V—151	3
Li—2	1951. 03. 28.	18433209	S—104	nincs

Az elég nagyszámú példa alapján állítható, hogy a repülőgépek törzsoldalaira felfestett számok az alegységen belüli azonosítást szolgálták és a legtöbb géptípusnál semmi közük sem volt a lajstromjelekhez, vagy a gyártási számokhoz! Egyedül a 41. repülőezrednek kiutalt Jak—9P, II—10 és UII—10 típusú repülőgépeknél lehet összefüggésekre lenni. Az ezred 1949. december 13-án vett át 28 db Jak—9P (lajstromjelük V—101-től), 12 db II—10 (lajstromjelük Z—101-től) és 2 db UII—10 (G—901 és G—902) repülőgépet. A 41/1. vadászszázad kapta az első 12, a 41/2. vadászszázad a következő 12, míg az ezredtörzs a maradék négy „Vércsés”-t. A 41/3. csatarepülőszázadhoz kerültek a harcra, illetve gyakorló „Párduc”-ok.¹⁹ Az 1. számú fényképmelléklet önmagáért beszél: a G—902 lajstromjelű UII—10-esen a G2 jelzést láthatjuk. Úgy tűnik, hogy a harcra gépeket minden század 1-től 12-ig megszámozta (az ezredtörzs 1-től 4-ig) és ez a szám került fel a repülőgépek törzsoldalaira. Az azonos sorozatú gépek megkülönböztetésére az ezredtörzs gépeire felfestett számok és a lég-

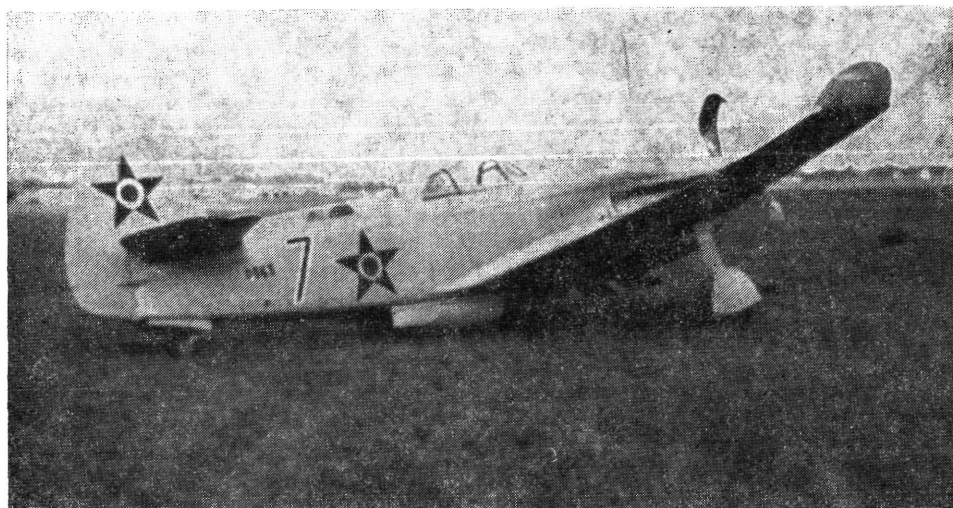
¹⁷ Sajnos az Avia C2 repülőgépek esetében nem sikerült minden példánynál felkutatni a gyártási szám mellett a lajstromjelet is.

¹⁸ A Repülő Bázis 1950. szeptember 7-én 10 darab UII—10 repülőgépet vett át Szilágyitelepen. (HL Légiő Parancsnokság 04976/1950. L. 1950/T. 114. ó.e.) Ezek a példányok már nem kaptak lajstromjeleket.

¹⁹ HL 69. önálló repülő műszaki zászólalaj 47/1949. L. 1949/T. 6. ó.e.



3. kép. A 821. gyártási számú Avia C2 1950. szeptember 1-jei kecskeméti balesete A 10-es sorszám közvetlenül a törzsoldalon levő felségjel után. A gyártási szám a vízszintes vezérsík előtt. Ettől balra lefelé hosszúkaás folt: valószínűleg a lemozolt régi lajstromjel.



4. kép. A 0565. gyártási számú Jak-9P 1951. november 13-i szolnoki balesete. A gyártási szám a vízszintes vezérsík belépő éle alatt feljelve.

csavarkúp fehér, az 1. századé piros, a 2. századé kék, míg a 3. századé sárga színű volt. A következő táblázatban megjelölve szerepelnek azok a gépek, amelyeknél az említett baleseti jelentések alapján bizonyítani lehet, hogy a vázolt rendszernek megfelelő jelzéseket viselték:

Ezredtörzs		41/1. század		41/2. század		41/3. század	
V—125	1	V—101	1	V—113	1	Z—101	1
V—126	2	V—102	2	V—114	2	Z—102	2*
V—127	3*	V—103	3	V—115	3*	Z—103	3*
V—128	4	V—104	4	V—116	4*	Z—104	4
		V—105	5	V—117	5	Z—105	5*
		V—106	6	V—118	6	Z—106	6
		V—107	7	V—119	7	Z—107	7
		V—108	8	V—120	8	Z—108	8
		V—109	9	V—121	9	Z—109	9
		V—110	10	V—122	10*	Z—110	10
		V—111	11	V—123	11*	Z—111	11
		V—112	12	V—124	12	Z—112	12*

Később, a gyakori átszervezésekkel járó gépcserék végképp megszüntették a lajstromjelek és a felfestett számok közötti összefüggéseket. Az eredeti funkciójukat elvesztett lajstromjeleket végül is eltörölték. A honvédelmi miniszter 1950. április 14-én kelt 012. számú parancsában intézkedett arról, hogy a repülőgépek nyilvántartására a továbbiakban a sárkányok gyártási számaikat használják.²⁰ Ezeket mindig feltüntették a vízszintes vezérsík belépő élénél — hol közvetlenül előttte, hol pedig az alatt. (3. és 4. kép 69. o.) Az addigi lajstromozási rendszer megszüntetését nemskára a felségjelvény megváltozása is követte.

1950 nyarán ugyanis mind az Országos Légvédelmi Parancsnokság, mind pedig a Légierő Parancsnokság részéről felmerült, hogy a magyar felségjelvényt nagyon nehéz bizonyos távolságon túlról megkülönböztetni a jugoszlávétól. E kérdés jelentősége akkoriban igen nagy volt. Egy 1950. július 6-i értekezlet tehát úgy határozott, hogy takarékosági okokból meghagyják az addigi formát, csak megnövelik a csillagot, hogy csúcsai kilógnanak a piros-fehér-zöld gyűrűből. Próbaképpen ezt felfestették egy repülőgépre is (a típus sajnos nem ismert), de nem felelt meg a célnak, még kevésbé volt markáns a különbség a magyar és a jugoszláv felségjel között, mint addig. A javaslatot elvetették.²¹

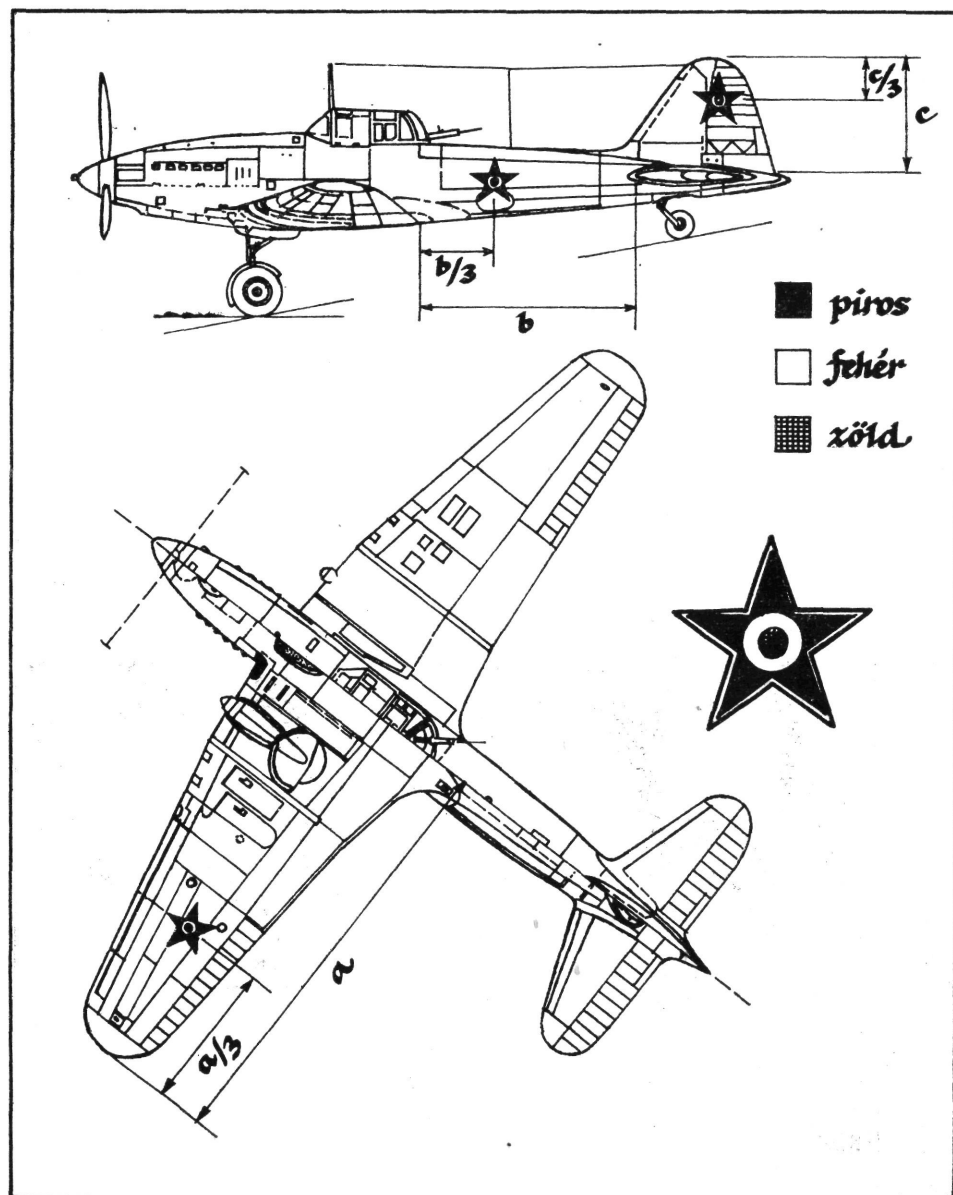
A végleges változtatásra hivatalosan 1951. június 16-án került sor.²² E szerint a repülőgépek szárnyaira alul a szárnyvégtől meghatározott távolságra ötágú vörös csillagot kellett festeni belsejében fehér gyűrűvel és abban zöld körrel, úgy, hogy a csillag egyik ága a repülőgép haladási irányába mutasson. A csillag köré írható kör átmérője kis gépeknél 600 mm, a közepeseknél 800 mm, a nagyoknál 1000 mm volt. A beírt fehér gyűrű külső átmérője a fenti sorrendben 200—270—330 mm, az abban foglalt zöld kör átmérője ugyanígy 100—140—180 mm volt. Az ötágú csillag köré 10 mm-es fehér szegélyt festettek. A törzs és a függőleges vezérsík mindkét oldalára (kettős vezérsík esetén mindkét vezérsík külső felületére) meghatározott helyekre ugyanilyen méretű felségjelvényeket helyeztek el. Mindezeket a 3. számú ábra szemlélteti. (71. o.)

Érdekes, hogy az első ilyen felségjelű repülőgép még jóval a hivatalos rendelet kiadása előtt, egy 1951. április 23-i balesetben szerepel. Az ekkor készült és egy másik, 1951. május 21-i keltezésű felvételen azonban a szabványostól eltérő csillagformát láthatunk! (5. számú kép, 72. o.) A régi felségjelvényeket sokszor csak durván lemázolták az új felfestése előtt. Az is előfordult, hogy az addigi megkülönböztető számokat is megváltoztatták. Így például a 2729 gyártási számú II—10 „Párdac” 1950. szeptember 15-én a 12-es, 1951. szeptember 19-én az 5-ös sorszámot viselte. Ellenkező példát illusztrál a 6. számú kép (72. o.), amikor még az 1948-as lajst-

20 L. 1949./T. 78. ő.e.

21 HL Légierő Parancsnokság 03297/1950. L. 1950/T. 86. ő.e.

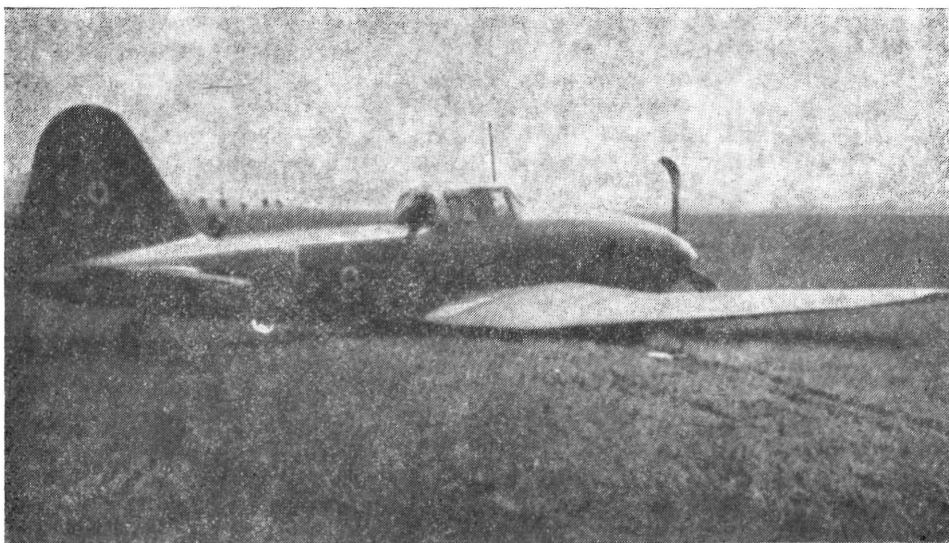
22 *Honvédségi Közlöny*, 1951. 16. sz., 172—173. o.



3. sz. ábra

romjel is ott szerepel egy 1950. május 5-i felvételen a 6-os sorszám előtt! Ez a fotó más okból is különleges, hiszen a repülőgép nincs felségjelekkel ellátva, ami utalhat a változatok átfestésének időpontjára is.

Az új felségjelvények alkalmazásánál összefoglalóan megállapítható, hogy azokat nem mindenkor az előírásoknak megfelelően festették fel a repülőgépekre. Általában jellemző volt, hogy a függőleges vezérsíkon a csillag az előírtaknál lejjebb, nagyjából



5. kép. A 9721. gyártási számú Il-10 1951. május 21-i kényszerleszállása Tapolcán. Jól látható a szabályostól eltérő csillag.



6. kép. A felségjelzések nélküli 09943. gyártási számú UT-2 balesete 1950. május 5-én Szolnokon. A 6-os sorszám előtt kivehető régi lajstromjel is: I-279,

a vezérsík középpontjába került. A baleseti jelentések szerint ekkor sem volt összefüggés a törzsoldalra felfestett nagyméretű megkülönböztető számok és a már megszüntetett lajstromjelek, vagy pedig a sárkányok gyártási számai között. Változott a helyzet az első sugárhajtású harci gépek átvételével, de ennek vizsgálata már egy másik közlemény feladata lenne.