

KATONAI REPÜLŐGÉPEK

Típuskönyv

(Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1976. 280 o.)

E könyv megjelentetésével a Zrínyi Katonai Kiadó igen régi adósságot törlesztett, hiszen a világ katonai repülőgépeinek közel hét évtizedes „világtárlatát” adta közre. Ilyen jellegű magyar összefoglaló művel eddig nem rendelkezünk.

A két szerző által írt könyv az előszón kívül kilenc részre tagolódik.

Az *első rész* általánosságban és röviden a légierő fejlődését, szerepét, valamint önálló fegyvernemmé váló válását tárgyalja. A *második rész* a könyvben szereplő repülőgépeket felhasználás szerinti csoportosításban, országonkénti felbontásban, ezen belül típusjelzés szerinti felsorolásban ismerteti. A *harmadik rész* a rövidítésekről ad igen alapos tájékoztatást. A *negyedik rész* a felderítő repülőgépek kategóriájával foglalkozik. Az egyoldalú általános bevezetés után országonkénti csoportosításban, a típusfejlődés sorrendjében, harminchét felderítő repülőgép alapos és részletes ismertetése következik. Ezután — szintén országonkénti bontásban — negyvenhárom gép főbb adatai vannak táblázatba szedve. Az *ötödik rész*, nem egész egyoldalú általános fegyvernemi, fegyverzeti ismertetés után, nyolcvannyolc vadászgép részletes ismertetésével foglalkozik, országonkénti bontásban. Ezután százötvenegy típus főbb adatainak közlése következik. *Hatodik rész* a bombázó repülőgépeket ismerteti. Igen figyelemre méltó a 164. oldalon a szerzők által összeállított táblázat, amely megdöbbentő adatokkal bizonyítja a második világháború legnagyobb légitámadásainak pusztításait. A továbbiakban ötvenegy gépről részletes, hetvenről pedig általános ismertetés következik, az előbbi szakaszok felépítéséhez hasonlóan. A *hetedik rész* a több feladatú repülőgépekkel foglalkozik. A szerzők negyvennégy részletes típusismertetés után hetvenhat repülőgép főbb adatait mutatják be táblázatba szedve. A *nyolcadik részben*, „A hadirepülés holnapja” címszó alatt, a szerzők a jövő fejlődési irányvonalát próbálják felvázolni. A felhasznált irodalmat a könyv *kilencedik rész* sorolja fel.

Az íróknak az anyag óriási mennyi-

sege miatt válogatni kellett, nem vehették fel a világ hadirepülőgép-arszenáljában felhalmozódott összes géptípust a könyvbe. A válogatás minden kétséget kizárólag nagy felelősség is egyben; Nagyvárad Sándor és Varsányi Ernő ezt a feladatot szerintem jól végezték el: 80 felderítő, 239 vadász, 121 bombázó és 120 több feladatú repülőgépet ismeretnek. Az összesen tárgyalt 560 repülőgéptípusból 220-at képpel, háromnézeti rajzokkal és rövid, de lényegretörő típusleírásokkal is illusztráltak.

A könyvben lapozgató rögtön tapasztalhatja, hogy az anyag összegyűjtése, összeállítása, feldolgozása és ellenőrzése hatalmas munka volt: a külföldi szakirodalomban az adatok sokszor nem egyezők.

A könyv valamennyi adatán a recenzens nem rághatja át magát. Csak 60—65%-ukat ellenőriztem, s arra a meggyőződésre jutottam, hogy azok igen megbízhatóak és pontosak. Az ellenőrzéskor az 1—1,5% alatti eltéréseket nem vettem figyelembe: mindenki által ismert tény, hogy az elkészült szériagépek egyes példányai az ellenőrző mérések alkalmával két-három cm-es eltérést, egyes esetekben pedig 30—40 kg-os súlyeltérést is mutathatnak a gyárak által megadott adatokkal szemben. Sajnos, a típuskönyv — magas színvonal ellenére — nem hibátlan. Bosszantó, hogy egy sereg sajtóhiba került a szövegbe, amiről a szerzők ugyan nem tehetnek, de melyek, legalábbis egyikét lényegbevágóbbra, szeretném a figyelmüket felhívni:

A 95. oldalon, a WESTLAND WHIRLWIND gép ismertetésénél, a repülési jellemzőknél a 4572 m-en feltüntetett maximális sebesség nem 850, hanem csak 580 km/ó. A két első számjegy felcserélődött.

A 119. oldalon a GRIGOROVICS PI—1 gép két első betűje fel van cserélve. A típus helyes jelzése: IP—1, ez a szövegben is kijavításra szorul. Fel szeretném még a figyelmet hívni arra, hogy a repülési jellemzőknél megadott 435 km/ó csúcsebességet a gép fegyverzet nélkül érte el. Maximális sebessége teljes felszereléssel 380 km/ó volt.

A 122. oldalon a LAGG—1/3 negyedik sorában van nyomdahiba. A prototípus repülésének időpontja nem 1939. III. 3-a, hanem 1939. III. 30. A szedés alkalmával egy nulla kimaradt.

A 135. oldal, CURTISS „HAWK 75—M/—N/—O”. Az ismertetés tizenhetedik sorában az FMA építés nem 20 db volt, hanem 200 db, sajnos a nulla itt is lemaradt.

A 162. oldalon, a NORTH AMERICAN F—100D „SUPER SABRE” hajtóműve teljesítményadataiban felcserélték a számokat. Ezért a 7685 kp helyett 7258 kp teljesítmény a helyes. Kiegészítésképpen itt szeretném megemlíteni, hogy az ilyen típusváltozatú gépek normál, illetve maximális hatótávolsága póttankkal 1770, illetve 2415 km volt.

A 218. oldalon a BRISPOL 142M helyesen BRISTOL 142 M.

273. oldal: az ILJUSIN IL—2M—3 maximális sebessége 470 km/ó helyett 430 km/ó volt, itt a hármas szám helyett hetes számot szedtek.

Egy elírást is találtam az átnézett típusokban, mégpedig 102. oldalon, a Heinkel He—100D fegyverzetének ismertetésénél. A „Repülés, ürrepülés” című folyóirat 1972 májusi száma 7. oldalának harmadik hasábján, a tizenkettedik bekezdésben „Fegyverzet” címszó alatt megadott „2×7,9 mm MG—17 szinkronizált géppuska” a helyes, nem az itt közölt MG—15. Az elírás nyilvánvaló, hisz a folyóirat előbb említett számában éppen Varsányi Ernő ismertette ugyanezt a géptípust.

Az átnézés alkalmával több tárgyi hibát is találtam, így például a 34. oldalon, a WEISS MANFRED WM—21 „Sólyom” ismertetésének 18. sorában, mely így hangzik: „... a WM—21B változatot pedig ennek 1030/1000 LE-s WMK. 14B feljavított változatával szerelték.” Ez a közlés hibás, mert az összes korabeli gyári jelentések arról tanúskodnak, hogy a negyedik „Sólyom” széria gépeibe WM—14A típusjelzésű motor került, nem pedig a WM—14B. Itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy az 1967 óta történt kutatások alapján kiegészítésként közöljem; többek között fény derült ar-

ra, hogy 1941 elején öt felderítő repülőszázad, a III. kf. (Szombathely), az V. kf. (Szeged), a VII. kf. (Miskolc), a VIII. kf. (Ungvár), és a X. kf. (Ungvár) voltak felszerelve „Sólyom” típusú gépekkel.

A 108. oldalon, a FIAT—CR—20 típus leírásának 10. sorában az „1932-től” évszám téves, mert az első két CR—20 típusú gépet 1929 decemberében szállították Szombathelyre.

A 156. oldalon a FOCKE WULF/TANK TA—154A—1 motorja helyesen Junkers Jumó 213E, mert Jumó 211R típusjelzésű motor nem létezett.

A 158. oldalon a TUPOLJEV—SZUHOJ I—14 bis (ANT 31) maximális sebessége helyesen a 449 km/ó helyett 384 km/ó.

A 270. oldalon pedig a WEISS MANFRED WM—16B „Budapest” adatai hibásak. A motor pontos típusjelzése WM/Gnome-Rhone K—14 Krsd. Hosszúsága a hiteles gyári adatok alapján 9,13 m és nem 9,75 m.

Egy-két kiegészítést is szeretnék közölni. A 76. oldalon a DASSAULT MD—450 „Ouragan” gép repülési jellemzőinél érdemesnek tartom a gép 14700 m-es csúcsmagasságát is megemlíteni a póttartályokkal felszerelt gépek 1200 km-es maximális hatótávolságával együtt. A 271. oldalon az ismertetett JUNKERS J—4 (J.1) gép szárnyfelülete 48,5 m².

És végül, de nem utolsó sorban, a könyv fényképanyagának minősége sajnálatos módon nem minden esetben kielégítő, jöllehet ezt a közölt háromnézeti rajzok némiképp ellensúlyozzák.

Bármilyen apró nyomdahibát, elírást, hiányt könnyű kijavítani, illetve pótolni egy ugyanilyen magas színvonalú újabb, bővített kiadásban. Ismerve e téma népszerűségét, az új kiadás minden bizonnyal várható, hiszen ez a könyv nem csupán a repülőtechnika iránt érdeklődő tömegek tájékoztatására szolgál, hanem a repüléssel közvetlenül, vagy közvetve kapcsolatban levő különböző szakemberek számára is támogatást nyújt.

Kováts Lajos