

s devítimístným výrobním číslem značilo vždy třetí dvojčíslí výrobní serií a poslední dvojčíslí číslo letounu v serií, p. Paul van der Linden zastává teorii, podle níž byl tento způsob tvorby trupového čísla používán od r. 1973 jen do r. 1978. Ve významu třetího a posledního dvojčíslí se shoduje s p. Josefíkem, přičemž význam nuly mezi nimi není znám, ovšem k poslednímu dvojčíslí – pořadovému číslu letounu v serií – má velice pozoruhodný výklad: jako poslední číslice byla používána pouze čísla 1 a 6 podle následujícího klíče na příkladu 5.serie:

- č. 516905001 - první letoun serie
- č. 516905006 - druhý letoun serie
- č. 516905011 - třetí letoun serie
- č. 516905016 - čtvrtý letoun serie
- č. 516905021 - pátý letoun serie
- č. 516905026 - šestý letoun serie
- č. 516905031 - sedmý letoun serie, atd.

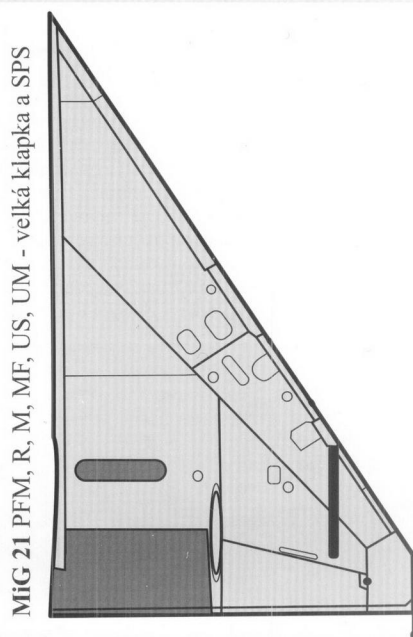
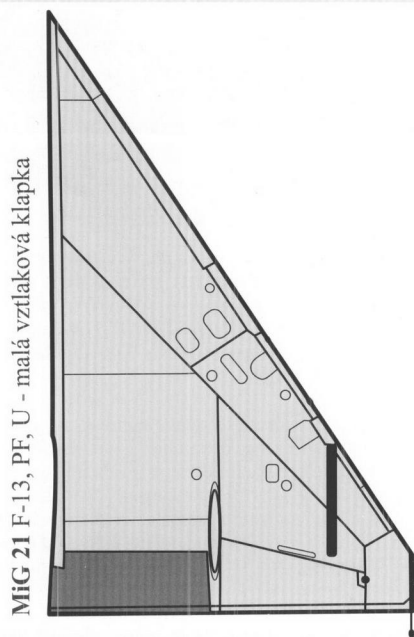
Tato konstrukce se zdá zajisté poněkud krkolomná, na druhou stranu skutečně žádá z čs. "uemek" devítimístného výrobního čísla kromě letounů trupových čísel od 93 nemá jinou koncovou číslici než 1 nebo 6, stejně jako tytéž letouny polského letectva. U letounů trupového čísla od 93 je podle Paula van der Linden výrobní číslo tvořeno jiným systémem, platným od r. 1978, v němž třetí dvojčíslí 99 neznámá číslo serie. Ani v tomto případě se necítím být povolán k rozhodnutí, kde je pravda, a tak "uemky" a jejich číslování ponechme k další diskusi.

Jak je patrné, ne vždy trupové číslo "uemky" podle obou výše citovaných výkladů značí výrobní serií a číslo letounu v ní, tomuto nepsanému pravidlu se z neznámých důvodů vymykají letouny č. 5166 a 5101, přestože záměna s jinými letouny nehrozila. V čs. letectvu je snad již s konečnou platností doloženo 33 letounů MiG-21UM, z nichž poslední zůstal v květnu 2005 ve službě u 21.zTL v Čáslavi stroj č. 9341:

96004307. Data of the engineering changes in single versions were basically associated with the aircraft by the manufacturing date, not by the serial number. As we do not know up to now the system of assigning serial numbers in particular factories in the USSR, we can hardly search it on the basis of presently available data, and draw conclusions. Also, possible efforts by the Soviet manufacturers have to be considered to conceal the actual numbers of production and to "confuse the enemy", it is true that they were quite successful at that, at least to some extent. A definite clarification of these problems should be accepted outright as a separate discussion.

In conclusion, a note should be added to this "stocktaking" of CS "twenty-ones":

– The above overview was compiled on the basis of numerous presently available sources, mutually inconsistent at some points. It is not, and even may not be wholly exhaustive, there is a lot of data still to be clarified, completed, and specified; it may perhaps serve as a partial mapping basis for further tracing of a specific aircraft in the CS Air Force service. Therefore, let it not be understood as an attempt to entail any sort of dogma in the history of aviation, but rather a challenge for all those interested in the given problems to contribute on their part, and with their knowledge to clarify pieces of inconsistent information and to fill the MiG-21 history blank sheets in the CS and Czech Air Force.



Vlevo křídlo verzí MiG-21 bez SPS, vpravo křídlo se systémem SPS.

On the left is a MiG-21 wing of versions without SPS, on the right a wing with the SPS system fitted.