

KATONA ISTVÁN<sup>1</sup>**A 101. Felderítőrepülő-század – a „Szuhojszázad” – életének beindítása Magyarországon – a taszári indulás****The No. 101 Reconnaissance Squadron's – Suhojsquadron – born in Hungary – The Beginning in Taszar****Absztrakt**

*A 101. felderítőrepülő-század a Szovjetunióban végrehajtott sikeres átképzése után, a taszári elhelyezése, s a század berendezkedése a taszári repülőtéren. A beindulás körülményei, az alakulat gépeinek fogadása, a hazai átképzés és a repülő-műszaki állomány második átképzési lépcsőjének végrehajtása. A hadrendbe állás előzményei, a század munkarendjének kialakulása. A repülési jártasság fenntartása. Az L-29-esek hadrendből történő kivonása, s a Szu-22-es század hadrendbe állítása, s feladatszabás az 1984-es kiképzési évre.*

*Kulcsszavak: A 00085. számú HM-direktíva, a HM 0662. sz. parancsa, indítózóna, átképzős állomány, felderítőrepülő-század, csapatrepülő, infrastruktúra, kiképzés, elméleti átképzés, gyakorlati átképzés, légi felvétel, leszállómező, gurulópálya, állóhely, hangár*

**Abstract**

*After the No. 101. Reconnaissance Squadron having a succesful training and getting the final qualifications in the USSR, allocation in Taszar, settle down, circumstances of the beginning, receiving of corps's jets, training in Hungary, and the implamantation of second step in training of the Squadron technical team. Antecedent of deployment development of the Squadron working agenda. Flying routine support. Pulling out of service the L-29, deployment of SU-22 Squadron, assign tasks for training for 2014.*

*Keywords: Directive regarding The Minister of the Hungarian Army No.00085., Order No. HM 0662, Starting Zone, Training Team, Reconnaissance Flying*

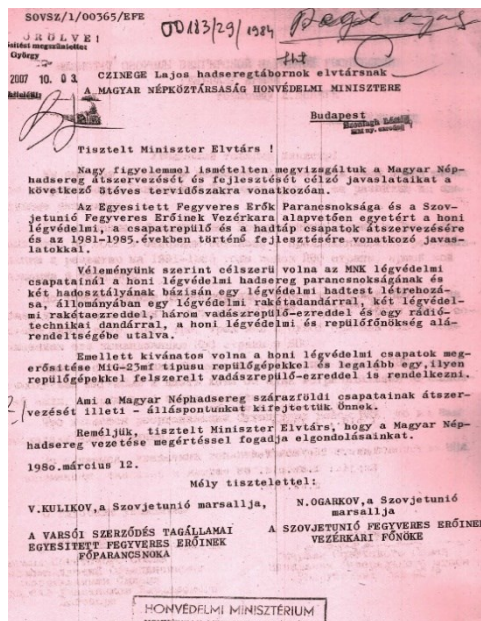
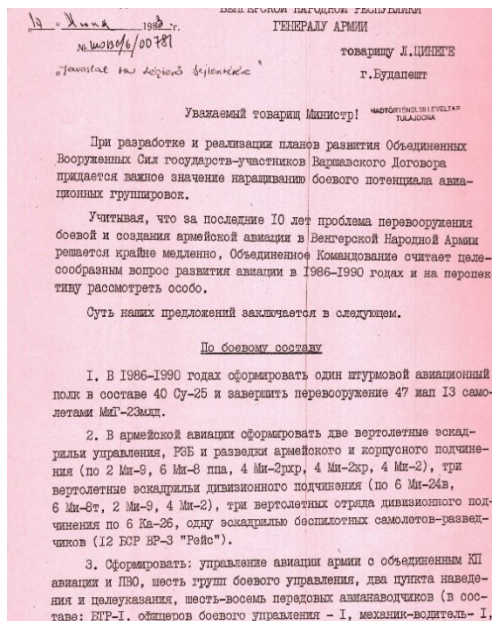
<sup>1</sup> Nemzeti Közsolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, doktorandusz hallgató - National University of Public Service, Doctoral School of Military Sciences, PhD student, E-mail: [goldensoldierpilot@gmail.com](mailto:goldensoldierpilot@gmail.com) ORCID: 0000-0002-9865-3530

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

*Squadron, Working Agenda, Infrasructure, Training, Theoretical Training, Practical Training, Flying Records, Tarmac, Flare Path, Parking Place, Hangar*

A Varsói Szerződés Egyesített Erői főparancsnokának (VSZ EFEF), Viktor Kulikovnak és Nyikoláj Ogarkovnak, a Szovjetunió Fegyveres Erői vezérkari főnökének, a Szovjetunió marsalljainak az 1980. március 12-i szigorúan titkos átirata<sup>2</sup> (1 sz. ábra) visszautasíthatatlan javaslatai – kevésbé finomkodva: az erős nyomás – alapján elkészített 00085. számú HM-direktívában<sup>3</sup> az illetékesek felvállalták a Magyar Néphadsereg további fejlesztését.



1. sz. ábra: A szigorúan titkos VSZ-Szovjet átirat a magyar honvédelmi miniszternek

E miniszteri direktívának egyenes következményeként, az érintett parancsnoki állomány megkapta az MN csapatrepülőparancsnokának (CSRP) 0044/1983. számú intézkedését,<sup>4</sup> az 1983. évi szervezési tevékenység végrehajtására. A szervezési munkákat, feladatokat, a szervezési fázisainak, időszakainak megfelelően „MÁTRA-I”, „MÁTRA-II”, „MÁTRA-

<sup>2</sup> Hadtörténeti Levéltár Központi Irratár (HL KI), HM Titkárság 1980–1989. 8. doboz (d.), 16. őrzési egység (ő. e)

<sup>3</sup> HL KI HM parancsok 1980–1989. 13. d. (1981. 04. 16.)

<sup>4</sup> Központi Irratár (KI) CSRP intézkedések 1980–1989. 287. d, 3888. ő. e, (1983. 07. 13.)

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

III”, illetve „MÁTRA-IV” fedőnév alatt kellett végrehajtani. A szervezési tevékenység kezdete 1983. július 15., a befejezése 1983. augusztus 31. Ebben (2. oldal, II. fejezet 1. pont) a CSRP tájékoztatta az alárendelt állományt: *„Közvetlen alárendeltségemben /a 101. fre. e. szervezetében / felderítő repülőszázad kerül létrehozásra, Taszár helyőrségben.”* (Eredeti írásmóddal – K. I.) Ebből az intézkedésből értesültek először hivatalosan a beosztottak a 101. felderítőrepülő-század létrejöttéről.

A direktívának megfelelően, a honvédelmi miniszter a 0662. számú parancsában<sup>5</sup> foglaltaknak megfelelően, az önálló felderítőrepülő-század kijelölt állománya a 1983. július 27-től október 30-áig típusátképzést hajtott végre a Szovjetunióban (Krasznodár) a Szu-22M3 repülőgéptípusra.

A repülőgépeket üzemeltető műszaki kiszolgáló-állomány már befejezte az átképzést, s már készülődött haza, amikor október utolsó napjaiban még a repülőgép-vezetőknek repüléseket terveztek a szovjet kiképzők. Ezáltal is igyekeztek minél teljesebbé tenni az átképzést, tőlük telhetően minden alkalmat és lehetőséget megragadva az átképzési tervünk 100%-os végrehajtása érdekében.

A három hónapos távollét a családtól – mind a műszaki, mind a repülőgép-vezetői állományt – próbára tette fizikailag, mind pszichikailag. Az idő teltével, a hazautazás várásával az állományon érezhető volt a feszültség. Főleg azon részén, akik már az átképzést befejezve semmilyen hasznos elfoglaltságot nem találtak maguknak. Szerencsére ők voltak kevesebben, mert aki tehette, a műszaki kiszolgáló-állományból, kint az indítózónában<sup>6</sup> a szakma apróbb – de annál hasznosabb –, titkait próbálták ellesni a repülőgépek üzemeltetését végző szovjet műszaki kiszolgáló, oktatói személyzettől.

Végül, csak megérkezett az átképzős magyar állományt hazaszállító An-26-os szállító-repülőgép, s 1983 novembere első hetében az egész átképzős állományt két csoportban hazaszállították Magyarországra. Természetesen a hazautazást megelőzte egy búcsúvacsoara, ahol már mindenki a felhalmozódott feszültséget kiadva magából, felszabadultan, az új típus ismeretével felvértezve – sőt egyesek új orosz nyelvismerettel is bővítve tudásukat – vidáman múltatták az utolsó krasznodári órákat. Még vidámabb lett az egész átképzős állomány, amikor a századparancsnok – az átképzés parancsnoka, Balogh Imre őrnagy – a sikeres átképzésen való helytállást megköszönve mindenkinek – egy hét szabadságot engedélyezett Magyarországon.

Az átképzésen részt vett állomány minden tagja örült a jól megérdemelt pihenőnek, de a vezető-, a parancsnoki állomány tudta, hogy az igazi nehézségek még csak ezután jönnek majd. Ezt bizony nagyon jól érezte a parancsnoki állomány, mert hiába volt a csapat-repülő-parancsnok az 1983 évi munkatervében: *„... a csapatrepülő-parancsnokság és alárendelt katonai szervezetei 1982. évben végzett tevékenységének eredményeképpen*

<sup>5</sup>KI CSRP intézkedések 1980-1989. 862. d, 0651-0700. ó. e. (1983. 06. 28.)

<sup>6</sup>Indítózóna – békeidőben kiépített, háborús, vagy tábori viszonyok között az az arra kijelölt terület, ahol a repülőgépek repülés előtti indítását végzik. A repülőgépek indításához oxigénnel és tüzelőanyaggal, valamint elektromos árammal való feltöltéséhez szükséges, továbbá tűzoltó eszközökkel, vagy speciális járművekkel, eszközökkel ellátott terület.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

rendelkezzen mindazon feltételekkel, melyek az 1983. évi feladatainak megoldásához szükségesek.”<sup>7</sup> (Eredeti írásmóddal – K. I.)

Az új repülőgéptípussal felállítandó felderítőrepülő-századról, amikor hazaérkezett az átképzős állomány a Szovjetunióból, elég rendezetlen körülmények várták őket itthon, Magyarországon. Pedig, az 1983. évi munkatervben, a csapatrepülőök 1983. évi fő feladatai között (II. fejezet: A csapatrepülőök szervezeti, anyagi-technikai fejlesztése terén kiemelt technikai eszközök szolgálatba állításával kapcsolatos feladatok.) első helyen írja elő a munkaterv: „... fel kell készülni a Szu-22M3 és Szu-22UM3 típusú repülőgépek fogadására, létre kell hozni az üzemeltetésükhöz és kiszolgálásukhoz szükséges feltételeket”<sup>8</sup> (Eredeti írásmóddal – K. I.)

A Honvédelmi Miniszter által jóváhagyott Magyar Néphadsereg Csapatrepülő-Parancsnokság Munkaterve<sup>9</sup> 1983. évre (Czinege Lajos hadseregtábornok, honvédelmi miniszter helyett Csémi Károly vezérezredes, vezérkari főnök aláírásával), a 16. oldalán is rögzítette: „...elő kell készíteni a Szu-22 típuson repülő állomány és az új technika fogadását. A hajózó állomány elméleti megalapozó kiképzése után – a később kiadásra kerülő előjárói intézkedés alapján – fel kell készülni a külföldi átképzés végrehajtására és a hazai kiképzés megkezdésére.”<sup>10</sup> (Eredeti írásmóddal – K. I.)

A Munkaterv ezt követően, személyre szólóan szab feladatot, határidővel a táblázatos mellékletében,<sup>11</sup> annak 6. oldalán, a II. fejezet: A Csapatrepülőök szervezeti, anyagi-technikai fejlesztése. 1. pont: Kiemelt haditechnikai eszközök szolgálatba állítása címszavak alatt az olvasható, hogy a: „... Szu-22M3 és Szu-22UM3 típusú repülőgépek fogadása és rendszerbe állítása” (Eredeti írásmóddal – K. I.) (Nos, ez az, ami jelen témánkat érinti! – K. I.)

A Munkaterv precízen, megjelölte a feladatért felelős személyeket is:

- 1) a csapatrepülő-parancsnok;
- 2) a csapatrepülő-parancsnok technikai helyettese, valamint
- 3) az Önálló felderítőrepülőszázad-parancsnoka;

A határidőt 1983. IV. negyedévére írta elő!

Ugyanezen fejezetnek a 2. pontja, amely a technikai fejlesztéssel összefüggő szervezeti korszerűsítések és diszlokációs változások végrehajtásával foglalkozik, a b. alpontjában rögzíti, miszerint: „... A 101. önálló felderítő repülőszázad felállítása Taszáron.” (Eredeti írásmóddal – K. I.)

<sup>7</sup>KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 ő. e. CSRP 1982 évi munkatervében megszabott feladatok végrehajtásai között, 3. oldal. Nyt.szám: 00595/1982. 1983. 01. 12.

<sup>8</sup> U.o. 8. oldal, II. fejezet, 1. pont, első bekezdése.

<sup>9</sup> Mint a 6-os – KL, MN CSRP 1980-1989. 2690 d. 3896 ő. e. 1983. 01. 12. Nyt.szám: 00595/1982.

<sup>10</sup> U.o. 16. oldal utolsó bekezdése.

<sup>11</sup>KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 ő. e. CSRP 1983. évi Munkatervének táblázatos melléklete, 6. oldal. II. A Csapatrepülőök szervezeti, anyagi-technikai fejlesztése. 1. pont. Kiemelt haditechnikai eszközök szolgálatba állítása.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

Ezzel összhangban, 1982 utolsó negyedévében az MN csapatrepülő-parancsnokának megjelent a 0085/1982. számú intézkedése<sup>12</sup> az 1983. kiképzési év feladatainak végrehajtására, ami nagyon konkrét feladatot ír elő a Szu-22-es típuson repülők számára: „A Szu-22 típuson repülők az elméleti megalapozó tanfolyam időszakában később kiadásra kerülő intézkedésben szabályzott módon tartsák fenn repülőtechnikai jártasságukat.” (Eredeti írásmóddal – K. I.)

Nos, ezen előjárói intézkedés feladatainak, előírásainak a 101. Felderítőrepülő-század hajzóállománya maradéktalanul eleget is tett! Csak éppen a század bázishelyének előírt taszári repülőtéren nem egészen az az infrastruktúra várta az átképzésről hazaérkező állományt, mint amire számítottak.

Ebben a legnagyobb problémát én abban látom, hogy egy repülőgép repülése, repülte-tése összetett dolog. Ha egy repülőgéptípus – bármilyen is legyen az – levegőbe emelkedik, annak egy látványos része a pilóta munkája, de ugyanilyen fontos a repülőgépeket kiszolgáló műszaki állomány munkája is! Egy repülés csak így jöhet létre! Tehát nemcsak a hajzóállomány munkakörülményeit kell biztosítani, hanem a műszaki kiszolgáló állományt is! A kettő együtt egy egész, egy komplett rendszer, e nélkül nem jöhet létre repülés. Viszont ugyanilyen fontosak a logisztikai – akkor még hadtáp – az egészségügyi, a szinoptikus,<sup>13</sup> a gépjármű, a fegyver, stb. biztosítások is. Így rendszerekről kell beszélnünk! Ezt fejezi ki az előjárói intézkedés is, miszerint „... fel kell készülni a Szu-22M3 és Szu-22UM3 típusú repülőgépek fogadására, létre kell hozni az üzemeltetésükhöz és kiszolgálásukhoz szükséges feltételeket” (Eredeti írásmóddal – K. I.) Nem véletlenül írta így az előjáró a korábban idézett II. fejezetében!

Az egyes infrastruktúra-elemek és az eszközök hiányából adódóan a század vezető állományának egy sor olyan problémával kellett megküzdeni, ami elég sok nehéz és kellemtelen pillanatot, helyzetet idézett elő a Taszáron állomásozó 31. Honi Vadászrepülőezred vezetésével, valamint az előjárókkal. Ugyanis, az ezred vezetése magától értetődő módon ragaszkodott minden addig meglévő eszközhöz és objektumaihoz, s azokhoz is, amelyeket úgy kaptak, hogy később majd át kell adniuk az újonnan felálló alakulatnak, a 101. önálló felderítőrepülő-századnak. Ugyanis, ezeket már beépítették a taszári ezred mindennapi életének körfogásába. Így aztán, a század vezető állományából volt, akinek nem jutott a csábítóan hangzó egy hét szabadságból. Járnai, járt ugyan, de nem jutott! Víták, veszekedések, egymásra mutogatások tarkították kezdetben az egy repülőbázison települő két alakulat életét.

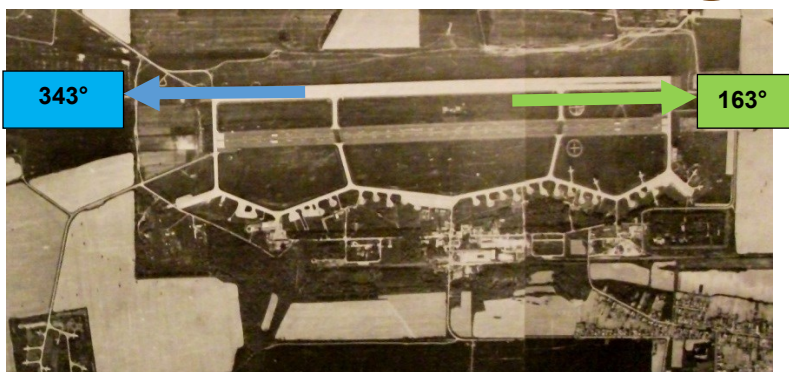
<sup>12</sup>KI, MN CSRП parancsok, intézkedések 1980-1989, 2686 d, 3887 ő. e.

<sup>13</sup> Szinoptikus szolgálat: a repülési meteorológiai és ornitológiai (madárhelyzet) szolgálatának előrejelzési munkái, amik nagyon fontosak egy repülés végrehajtásának biztosításánál. Megadják az időjárási viszonyokat és a repülés alatti madárhelyzet alakulását.



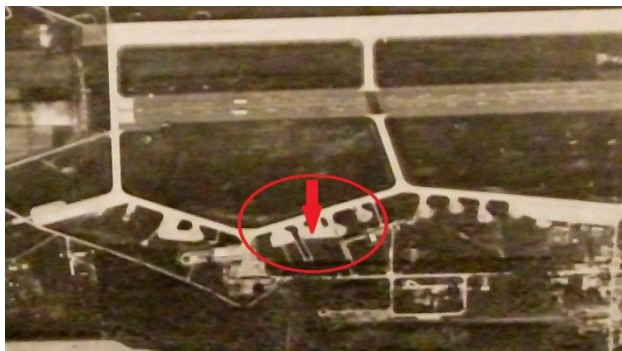
## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám



2. sz. ábra: A taszári légi bázis (repülőtér) légi felvétele<sup>14</sup>

A Szu-22-es századnak, a leszállómezőnek az általunk a 343°-nak megfelelő 600 m-es vége volt a fontos. Ugyanis a „beton” vége s a 600-as gurulópálya mellett helyezkedett el, s itt jelölték ki a Szuhoj-század repülőgépeinek állóhelyeit.<sup>15</sup> Ezek egyikén történt – hangár<sup>16</sup> nem lévén – a leszállított Szuhoj-repülőgépek összeszerelése, a szovjet gyári szerelő csapat és a magyar műszaki állomány részvételével, igen mostoha körülmények között, a decemberi hidegben és fagyban.



3. sz. ábra: Az állóhely, ahol a Szuhoj-repülőgépeket összeszerelték, a szabad ég alatt – hangár híján.

<sup>14</sup> A légi felvétel a taszári repülőmúzeum gyűjteményes képanyagából való – Kontsag Sándor törzsszáslós és Tarlósi József alezredes múzeum szerzői jogú birtokosai engedélyével.

<sup>15</sup> Állóhely – a repülőgépeknek az a helye, ahová repülések után behúzzák, lenyűgözik (kikötözik, rögzítik) őket, majd letakarják.

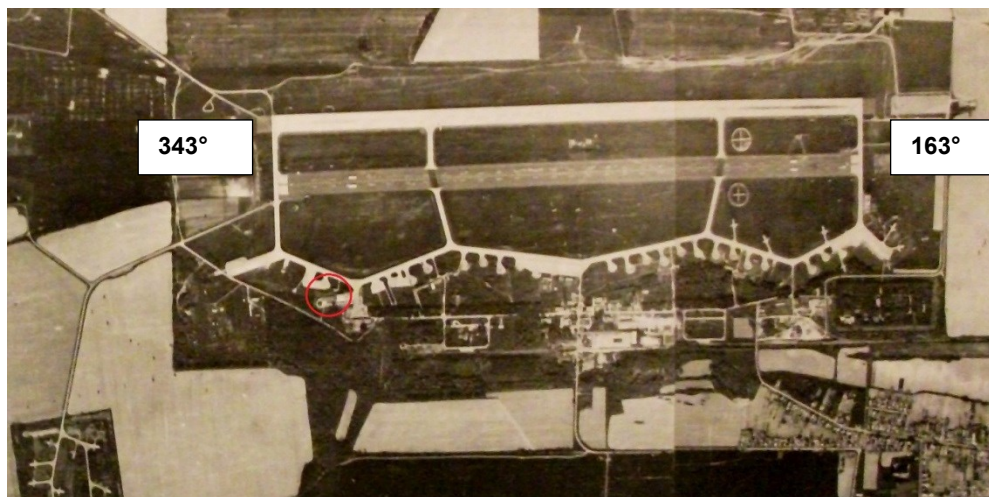
<sup>16</sup> Hangár – a repülőgépek szerelésére, javításaira alkalmas szerelőcsarnok. Általában két-három repülőgépet is be tudnak vontatni, egy ilyen hangárba, a századnál elvégezhető javítások és a repülőgépek speciális felkészítéséhez. Itt normális, emberi körülmények között végezheti a munkáját a repülő-műszaki állomány, ha kinn a szabadban esik az eső, a hó, fúj a szél, vagy éppen fagy.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

Tehát, mint a 3. számú ábrán is látható, a leszállómező 343°-os leszállóirányánál a mező végénél lévő guruló és a 600 m-es guruló közötti területet kapta meg a Szuhószázad a guruló jobb oldalán – a jobb oldali nyelveket – állóhelyeknek a repülőgépek számára. Az egyik ilyen állóhelyen – a piros nyíllal jelzett helyen történt a Szuhó-repülőgépek összeszerelése.

Némi előrelépés 1984 végén-1985 elején következett be, amikor a 343°-os leszállóirányánál a leszállómező<sup>17</sup> végétől induló utolsó gurulópálya<sup>18</sup> és a 600 m-es gurulókat összekötő gurulóút „Y”-ja, alsó, a betonra merőleges szárán lehetett a század hangárjához eljutni, a második „nyelven”<sup>19</sup> később felépült (1984 év vége és 1985 év elején) a Szuhószázad hangárjához, tőle délre helyezkedett el a taszári ezred, MiG-21-esek hangárja. (A 4. számú ábrán a piros karikával jelzett terület a Szuhószázad hangárját jelzi.)



4. sz. ábra: A Szuhószázad hangárjának elhelyezkedése a taszári repülőtéren, a második betonnyelven befordulva lehetett odajutni

Az átképzés után, hazaérkezéskor, az itt látható újonnan felépített Oktatási Centrumban<sup>20</sup> helyeztek el bennünket. Az épület alig két évvel az átképzés előtt épült fel – szerintem már

<sup>17</sup> Leszállómező – vagy szakzsargonon beton – ahonnan a repülő gépek a felszállást, és ahová a leszállást végzik

<sup>18</sup> Guruló, vagy guruló mező, amelyen a repülőgépek a felszállás előtt illetve a leszállás után a gurulósaikat végzik, valamint a repülőgépek vontatását a különböző zónák között. (az indító zóna, a készletléti zóna, az állóhelyek)

<sup>19</sup> Nyelv – repülő szakzsargon. Így hívjuk a gurulóútról leágazó guruló mellékutat.

<sup>20</sup> Oktatási Centrum – tulajdonképpen a repülőgép-vezetők munkahelye, amikor nem repültek. Itt készültek fel a repülésekre, s minden elméleti felkészülés itt történt. Ennek egy nagyon csúnya elne-

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

a VI. ötéves tervciklus, s a haderőnem-fejlesztés infrastruktúrájaként, a 0085-ös direktíva szerint – teljesen kielégítve, biztosítva a repülésekre történő felkészülések minden igényét.



5. sz. ábra: A taszári Oktatási Centrum, benne a hajózó-felkészülési tantermekkel, s a szaktantermekkel<sup>21</sup>

Az egészről, a Taszáron települt 31. Harcászati repülőezred vezetése is csak annyit tudott, hogy új tantermeket kaptunk, s javulnak a munkakörülmények. A tervezők már a számítástechnikai fejlesztésre és annak bevezetésére, rendszerbe állítására is gondoltak. Az infrastruktúra némi módosításokkal ugyan – melyeket később szóvá is tettünk – tökéletesen kielégítette a harmadik generációs repülőtechnikát repülő és kiszolgáló állomány munkakörülményeivel szemben támasztott igényeket.

Az Oktatási Centrum földszintjén, a bejárat mellett volt az írnyi szoba, ahol – a „hajózóírnokok”<sup>22n</sup> – ellátták az épület ügyeleti szolgálatát is. Minden hajózó századnak saját, sorállományú írnya volt, aki az adott repülő század parancsnokának volt alárendelve viszont az összes írny a harc kiképzési alosztályvezetőnek a beosztottja volt. Az alosztályvezető vezényelte őket az adott repülési váltások írnyi szolgálatába. A taszári ezrednél három MiG-21-es repülő század volt. A megérkezésünk után a mi elnevezésünk, nemes

vezése az „Oktatási Centrum”. De voltak „rossz szándékú” elnevezések is rá, mint pl: „Öt cent rum”  
Tény az, hogy egy korszerű, modern épület volt

<sup>21</sup> A fénykép a taszári repülő múzeum archív tárából való.

<sup>22</sup> Hajózóírnokok – a hajózó századok mindenféle írásos dokumentációs munkáját elvégző sorállományú katonája. A századparancsnokok, (vagy a harc kiképzési alosztályvezető) választották ki maguknak, az értelmes, szépírású, gyors felfogású, többnyire műszaki végzettségű sorkatonák közül.



## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

egyszerűséggel egyszerűen csak „Szuhojszázad” volt. A négy repülőgép-vezetői tanterem<sup>23</sup> kívül – melyek az épület emeletén voltak –, volt még egy módszertani előadóterem, minden repülőszázad-parancsnokának külön volt egy irodája, s az emeleten volt még a Harckiképzési Alosztály,<sup>24</sup> természetesen kellő számú szociális helységgel – WC-vel – együtt. Az épület földszintjén szaktantermek voltak – sárkány-hajtómű (SHM), elektroműszer-oxigén (EMO), rádiótechnikai (REO), fegyverzettechnikai (fegyver) tantermek. A földszint hátsó részén külön teremben kapott helyet egy fotolaboratórium, s a kiértékelő részleg,<sup>25</sup> továbbá az épület leghátuljában egy nagy teremben lett volna a „trenázor”<sup>26</sup> berendezés. Egy tervezett számítástechnikai szaktanteremmel is felszerelt volt az épület – természetesen a berendezései még hiányoztak.

A „Szuhojszázad” szempontjából egyetlen nagy hátránya volt: nagyon nagy volt. Több hajózótanteremmel, több szaktanteremmel – igaz, ha a tervezett felderítőrepülő-ezred szempontjából vizsgáljuk az elhelyezést, a felépítése ideális. Az eredeti tervnek tökéletesen megfelelt: az egy Szu-22-es felderítőszázadnak, a két Szu-25-ös csatarepülő századnak, s az egy pilótanélküli harceszközszázad<sup>27</sup> elhelyezésére.<sup>28</sup> A helyzet – legalábbis a repülőgép-vezetői állományé – megoldott volt. Ahogyan a parancsnoki állomány hazaért és kipakolt az elhelyezésünkre biztosított helyen, az oktatási centrumban, másnap már a repülőgép-vezetői állomány azon része, akiket nem vezényeltek a Szovjetunióba átképzésre, eligazításra jelentkezett, s a csapatrepülő-parancsnok munkaterve<sup>29</sup> értelmében, (Szóbeli utasítása alapján K. I.) még azon a héten elkezdődött az ő elméleti átképzésük is az új repülőgéptípusra.

Az egy hét szabadság hamar eltelt, s mindenkit lelkesített az a tudat, hogy a saját munkahelyünket, mi saját magunk alakítjuk ki, olyanná, amilyenné szeretnénk, s amilyen körülmények között jól is érezzük magunkat. Becsületére legyen mondva az állomáynak, nem estek túlzásokba. Nem is emlékszem olyan esetre, amikor a parancsnok valakit elma-

<sup>23</sup> Hajózó-felkészülési terem – itt készültek fel a repülőgép-vezetők a repülésekre, itt történtek a feladatszabások a repülésekre, s a repülési felkészülések visszaellenőrzései is, repülőszázadonként

<sup>24</sup> A Harckiképzési Alosztályon három polgári alkalmazott adminisztrátornő dolgozott, akik mindegyike, ha kellett, gépirónő is volt.

<sup>25</sup> A kiértékelő részlegben történtek meg a repülés kontrolleszközeinek (teszterszalag, s a fotolövészet) anyagainak kiértékelése.

<sup>26</sup> Trenázor, vagy trenázs gép (Link-tréner) – a pilóták földi gyakorló-repülő berendezése, amely egy repülőgépkabinból, s egy kivetítőből, valamint egy makett leszállópályából áll. A repülési szabályzatunk bizonyos feladatok egyedüli végrehajtása előtt trenázs berendezésen történő repüléseket írt elő. Ezen a berendezésen gyakoroltuk a repülés különleges eseteiben végrehajtandó tevékenységek sorrendjét is.

<sup>27</sup> Ennek az alegységnek a vezetésére a Szovjetunióban kiképzett szakember is megjött 1986-ban a 101. felderítőrepülő-századhoz.

<sup>28</sup> Az eredeti tervben ugyanis ez szerepelt, mit későbbben az kiderült egy honvédelmi miniszterek közötti levélváltásból, melyet V. Kulikov, a Szovjetunió marsallja írt a magyar honvédelmi miniszternek, Czinege Lajos hadseregtábornoknak. HL KI. HM Titkárság 1980-89. 8. d. 16. ő. e.

<sup>29</sup> KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980–1989. 2690. d. 3895. ő. e. MN CSRP 1984. évi Munkaterve a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabott feladatainak végrehajtására. 1983. 12. 16.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

rasztalt volna azért, mert a szabályzat adta előírásokat durván megsértették volna. Annak ellenére, hogy eszköz- és felszerelésbeli hiányosságaink bőven voltak, senki nem elégedetlenkedett. Sőt, inkább ez még jobban „összekovácsolta” a század állományát. Nagyon jó munkahelyi hangulat és munkahelyi légkör uralta mind a repülőgép-vezetői mind pedig a műszaki állományt.

A repüléseket kiszolgáló állomány átképzése ugyanígy indult a századparancsnok anyagi és technikai helyettese, Mikula László mérnök őrnagy vezetésével. (A műszaki állomány átképzésének második csoportja akkor indult ki a Szovjetunióba, amikor az első átképzős csoport átképzett repülő-műszaki állománya hazaért a második An-26-ossal. A fennmaradó hajózállomány átképzése Magyarországon történt, Taszár repülőtéren, a megérkezett, összeszerelt, repülésre átadott és berepült Szu-22-es repülőgépekkel. Ezeket először a szovjet gyári berepülőpilóta berepülte, majd úgy a magyar pilóták.)

A század állománya viszonylag fiatal volt és lelkes. Mindenkit érdekelt az új típus, nagyon vártuk a pillanatot, amikor a repülőgépeket leszállítják a szovjetek. Kitérő örömmel fogadtuk a szovjet gyári szerelőcsoport<sup>30</sup> megérkezését, akik igazi mesterei voltak a szakmájuknak. Végül novemberben megérkeztek az első szállítmányok. Azok a szállítmányokat, műszaki felszereléseket, amelyek vasúton érkeztek, a repülőtéren déli kirakodó rámpáján pakolták ki, így a déli rámpa<sup>31</sup> úgy nézett ki, mint egy gyártelep raktára: tele ládákkal, dobozokkal, felszerelésekkel. Mindenki örült, boldog volt, mert tudtuk, hogy rövid időn belül megjönnek a repülőgépek is!

Persze az örömbé vegyült egy kis öröm is, mert annak ellenére, hogy a csapatrepülőparancsnok az 1983-as éves beszámolójában már úgy jelentett az előjárónak, hogy az új Szuhojszázad a repülőgépek fogadására felkészültek: a Szuhojhangár – mint korábban láttuk –, még nem készült el, csak jóval később, 1984 év vége, 1985 év elejére.

Ehhez viszont az egész állomány megértően állt hozzá. Tudtuk, hogy ez csak átmeneti állapot, s a század parancsnokának sem kellett különösebben magyarázkodnia a beosztott állomány előtt. Elmondta a feladatot, s mi pedig a megoldandó feladatot láttuk, nem a problémát! Igazából ebben az időszakban „rázódtott”, kovácsolódott össze egy igazán jó alegységgé a 101. felderítőrepülő-század – ugyanis, éppen a problémák, s a megoldandó feladatok „hozták” össze, alakították ki a jó munkahelyi kollektívákat. Persze volt egy-két kivétel is, hiszen a „kivétel mindig erősíti a szabályt”, de ezt a század parancsnoki állománya mindig ügyesen megoldotta, ha kellett emberséges hozzáállással, s ha ez nem ment, akkor a parancs erejével.

<sup>30</sup> A repülőgépek beszerzési szerződése szerint, a repülőgépgyár az összeszereléshez szerelőcsapatot biztosított, akik összeszerelték a repülőgépeket, majd jött egy orosz gyári berepülőpilóta, aki az összeszerelés után berepülte a repülőgépet, majd ez után adták át a magyaroknak, akik az átvételt követően orosz katonai berepülővel ismét berepülték a gépeket, s csak ezután lehetett megkezdeni velük a repüléseket.

<sup>31</sup> A taszári repülőtéren a vasúti szállítást egy darab iparvágánnyal oldották meg, amely szinte a repülőtéren a központi részéig biztosított anyagszállításokat. Volt egy északi és egy déli rakodórámája.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

A felső vezetés pedig időben jelezte az éppen soron következő feladatokat. Nem is akárhogyan, hiszen mindenki várta az új típust. Az MN CSRP már a 0085/1982. számú intézkedésében<sup>32</sup> is kellő törődéssel irányt szabott az új típus képzése menetének – igaz ekkor még az intézkedés elég általánosan fogalmazott, de akkor is meghatározta a teendőköt – jó előre. Hát, panaszunk nem lehetett, volt feladatunk bőven! Pl. *„Hajtsák végre a Szovjetunióban az elméleti és gyakorlati átképzést, majd a gépek beérkezése után kezdjék meg a harc kiképzésüket.”* (Eredeti írásmóddal – K. I.)

Annak ellenére, hogy a repülőgépek még nem érkeztek meg, a csapatrepülőparancsnoknak november 3-án már meg is jelent a 067/1983. számú intézkedése,<sup>33</sup> mely szerint: *„... a Szovjetunióban átképzésen részt vett repülőgép-vezetők repüléstechnikai jártasságuk<sup>34</sup> fenntartása érdekében 1983. december 31-ig hajtsanak végre gyakorló repüléseket az átképzés előtti eredeti típusaikon (MiG-21BISZ és MiG-21 PF repülőgépeiken) feladataikat a 31. Honi Vadászrepülő ezrednél (31. h.vre.e) hajtsák végre... Az állomány a repültetését a 31. h.vre.e-el azonos repülési váltásokban<sup>35</sup> (csak nappal), a 31. h.vre.e. repülő- és kiszolgáló technikájával közösen tervezze és hajtsa végre... A repülési feladatok végrehajtásához oktató-ellenőrző parancsnokokat a 31. h.vre.e. biztosít. Az oktatóképesség<sup>36</sup> helyreállítása után oktató-ellenőrző repüléseket önállóan is végezheti.”* (Eredeti írásmóddal – K. I.)

Így szólt az „írás”, s a végrehajtásnál már érezhető volt a feszültség – az egy repülőtéren települő két különböző közvetlenparancsnokság alá tartozó – a 31. h. vre. e. (ezred) és az új alakulat, szervezet, a Szuhojszázad állománya között. Minden bizonnyal a későbbi – még élesebben kirajzolódó ellentétek – a parancsnokok megértőbb hozzáállásával, s kellő diplomáciával itt még kezelhetőbbek lettek volna. (Egy kis kitérő magyarázat arról, hogy a felső vezetés nem akarta a két alakulatot egy helyre telepíteni, csak az élet, az anyagi keret lehetőségei így hozták – ezt csak egy átmeneti megoldásnak gondolták! – K. I.)

A honvédelmi miniszternek szóló VSZ EFE főparancsnoka és a vezérkari főnökének átirata (Lásd 1. számú ábra.) egyébként határozott javaslattal is szolgált az akkori tervzetben szereplő, 101. Felderítőrepülő-ezredként felállítandó – később ez már csak 101.

<sup>32</sup>KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ó. e.

<sup>33</sup>KL, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687d. 3888 ó. e. 1983.11.03.

<sup>34</sup> Repüléstechnikai jártasság – az URV-71-es (Utasítás Repülések Végrehajtására) repülések rendjét meghatározó szabályzat, – amely szerint repültünk, meghatározta, a repülési feladatok egymásután következő sorrendjét, a feladatok között kihagyható szünetek időbeni mennyiségét, a bonyolultságtól, az időjárási viszonyoktól, napszaktól, a repülőgép-vezetők kiképzettségi fokától függően. Ha egy repülőgép-vezető elveszítette a repüléstechnikai jártasságát, egy kiképzési programmal – előírt repülési feladatok sorával – állíthatta azt helyre, s csak utána lehetett őt repülésekre újból tervezni.

<sup>35</sup> Repülési váltás – a repülési napra tervezett repülések. Általában hat órák voltak a repülési váltások és volt, amelyik csak nappali (délelőtti vagy délutáni) vagy éjszakai, vagy átmeneti (nappal kezdődő és éjszakába átmenő, vagy éjszakából nappalba átmenő repülések) lehettek

<sup>36</sup> Az oktatóképesség – az URV-71 ugyanúgy leszabályozta az oktatói jogosultságot is, mint a repüléstechnikait. Oktató repülőgép-vezető csak nagy repülési és repüléstechnikai tudással, tapasztalattal rendelkező repülőgép-vezető lehetett, akit parancsban határoztak meg egy repülőgép-vezető számára a parancsnokaik kiválasztása, és javaslatai alapján

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

felderítőrepülő-századdá redukálódott – alakulat részére. Ennek az átiratnak a 3. oldala 1986 és 1990 között 4 db első osztályú repülőter felépítését irányozta elő: Siófok, Martfű, Nagyszénás és Jánoshalma „földes” hadműveleti repülőterek helyén. Ők nagyon jól ismerték – s jelenleg is fennáll ez a helyzet a hadműveleti repülőtereinkkel kapcsolatban – az összes magyarországi repülőteret.

Ez volt az ajánlásuk. (Ezek közül Jánoshalma repülőtere lett volna a 101. felderítőrepülő-ezred bázisa. Ezen települt volna az egyszázadnyi Szu–22-es felderítő-bombázószázad, s a 2 század Szu–25-ös csatarepülő-század, valamint az egyszázadnyi pilóta nélküli repülőeszköz.) Sőt ugyanitt azt írja Kulikov marsall, hogy a repülőtereink mennyiségét 21-re kell felnövelni! (Csakhogy ebbe az amúgy is igen nehéz helyzetben lévő magyar gazdaság „becsődölt” volna, ami a Szovjet elvtársainkat különösebben nem érdekelte, nem zavarta! Ezért később szóvá is tették<sup>37</sup> a Magyar Szocialista Munkáspárt főtítkárának, Kádár Jánosnak, amikor a magyar hadvezetés visszamondta a Szu–25-ös repülőgépek vásárlását. A szovjet katonai vezetés aggodalmát fejezte ki az iránt, hogy ez rossz példát szülhet a Varsói Szerződésen belül! Kádár János ezt tudomásul vette.)

A CSRP intézkedés rövid lényege tehát a repülési jártasságunk fenntartásáról szolt, mellyel elejét vette egy jártasság-helyreállító teljes program kidolgozásának és végrehajtásának. Ha a repülési jártasságunkat elveszítjük, az jelentős időkiesést okozott volna, abban az esetben, ha ezt a Szuhojkiképzési program elindítása előtt még végre kellett volna hajtánunk, s csúszunk a rendszerbe állítás idejével is. A CSRP intézkedését a század parancsnoka maradéktalanul végre is hajtotta.

A repülőgépek szép lassan kezdtek beérkezni, az összeszerelések előírászerűen mentek – a munkakörülmények minőségétől most tekintsünk el, hiszen dolgoznunk kell azért, hogy repülhessünk, nem pedig panaszkodni! – s a beosztott repülőgép-vezetői állomány átképzése is folyt, s a parancsnoki állomány a tőle telhető módon a hiányosságokat próbálta kiküszöbölni, s jelezte azokat a felső vezetés irányába.

Időközben, a kint átképzett repülőgép-vezetői állomány megkapta a kimutatást az 1983. augusztus, szeptember, október hónapokban végrehajtott repüléseikről s az ezek után járó repülési pótlékok összegéről.<sup>38</sup> Panaszunk nem lehetett, minden pontosan elszámoltatott – igaz a repülési tervünket is 100%-osan végrehajtottuk. Röviddel ezután, az előljáró a repülési pótlékunkat folyósította.

Még kint volt az átképzős állomány a Szovjetunióban, amikor az újonnan felállított 101. felderítőrepülő-század pénzügyi ellátásáról a CSRP a 051/83. számú intézkedésében<sup>39</sup> rendelkezett a még felszámolás alatt lévő 101. fre. e. elkülönített pénzügyi keretének terhére. Két napra rá az előljáró parancsnok a 101. felderítőrepülő-század vezetése: Balogh Imre őrnagy, parancsnok; Vígh Miklós őrnagy, parancsnokhelyettes; Vígh Antal őrnagy, a

<sup>37</sup> Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó Bp. 2010. 215–218. o.

<sup>38</sup>KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ó. e. CSRP 0078/1983 számú intézkedés melléklete.

<sup>39</sup>KI CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ó. e. 1983. 08. 12. MN CSRP 051/83 számú intézkedése.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 3. szám

parancsnok politikai helyettese; Máté László őrnagy, a parancsnok felderítőhelyettese, és Simon Dénes őrnagy, a felderítőrepülő-század törzsfőnöke illetményeiről parancsban<sup>40</sup> rendelkezett.

1984. január 20-án a Csapatrepülő-parancsnok kiképzési intézkedésében meghatározottak szerint a hajózó-parancsnoki és repülésvezetői állomány részére speciális módszertani foglalkozás, valamint az URV-71 164-es és 503-as pontjai alapján meghatározott tantárgyakból, valamint speciális repülésvezetői ismeretekből vizsgáztatás volt Börgöndön. Ennek, s az eredményes vizsgájuk alapján Éberhardt György őrnagynak, engedélyezte<sup>41</sup> az előljáró parancsnok ezred-, illetve századkötelékig bezárólag. Úgyszintén, Balogh Imre őrnagy részére a Szu-22M3 típusú repülőgépek századrepüléseinek vezetését.

Az első összeszerelt Szu-22-es repülőgépeknek szinte a század minden hivatásos tagja szentelt egy kis időt. Mindenki a maga módján, ki-ki mennyi időt tudott elszakadni a munkájától! Azután az egyik nap – jóval, nagyobb hangerővel – s a taszári lakosok repülőzajhoz szokott füleinek is idegen zúgás töltötte be a taszári repülőtér légterét és annak környékét. A szovjet repülőgépgyár képviselőjében egy ezredesi rendfokozatú orosz berepülőpilóta, elkezdte az összeszerelt, sokszor átellenőrzött, repülőgépek berepülését. Ezt követően, már csak a magyar átvételi berepülések hiányoztak. Ez terv szerint úgy történt volna, hogy két szovjet katonai oktató- és berepülőpilóta, Ovcsinnikov, és Gridnyev századosok, akik valamilyen okból nem érkeztek meg, ők segítettek volna a berepülések végrehajtásával, s mi, magyarok az ő irányításukkal végeztük volna a berepüléseket. A század vezetése, türelmetlenül várta az információkat a két szovjet oktatóról, akik a hazai átképzés repülési részét is kellett volna, hogy elkezdjék, és részben levezessék, együtt a magyar századvezetés pilótáival. A Csapatrepülő-parancsnokság repüléstechnikai főszemlélője, Éberhardt György őrnagy végül is elérte a csapatrepülő-parancsnok, Kocsis János vezérőrnagy úrnál, hogy a parancsnok megadja az engedélyt<sup>42</sup> a főszemlélőnek, a századparancsnoknak, s a két helyettesének a berepülések végrehajtására. Így elkezdődhettek a rendes magyar berepülések, valamint az összeszerelt repülőgépek átvételei is.

S, amikor a szovjet oktató repülőgép-vezetők megérkeztek, elszörnyedve látták, hogy Taszár repülőtéren repülés folyik – ráadásul nélkülük. Ezután szépen nekik is lett munkájuk, mert az elméleti átképzést befejező repülőgép-vezetői állomány időben elkezdhette velük a gyakorlati típusátképzést. Március végére be is fejeződött a hazai repülési átképzés is, majd az L-29-es repülőgéptípus rendszerből való kivonása és a Szu-22M3 repülőgép típus szolgálatba állítása.<sup>43</sup>

<sup>40</sup>KI CSRP parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 14. MN CSRP 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról.

<sup>41</sup>KI CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN CSRP 011/1984. számú parancsa a hajózó állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről. 1984. 01. 21.

<sup>42</sup>KI. CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN CSRP 021/1984. sz. parancsa berepülések engedélyezésére. 1984. 02. 21.

<sup>43</sup>HL KI. HM parancsok, intézkedések 15 d. MN HM 005/1984. számú parancsa az L-29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu-22M3 repülőgép típus szolgálatba állítására. 1984. 04. 12.



## FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó Bp. 2010.
2. MN HM 00085-s számú direktívája, 1981 (Nyilvántartási szám. 00028/36/1981/Hdm. A Magyar Néphadsereg fejlesztésének feladatai az 1981-1985 közötti időszakban) HL KI. HM parancsok, intézkedések 1980-1989. 13d, 1981.04. 16
3. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének (MNK HM) 0662-es számú parancsa, HL, KI, HM parancsok, 1980-1989. 862.d, 0651-0700ó.e, 1983.06.28.
4. A Varsói Szerződés EFEF, V. Kulikovnak és N. Ogarkovnak, a Szovjetunió Fegyveres Erőinek Vezérkari Főnökének, a Szovjetunió marsalljainak az 1980. 03. 12. Szigorúan titkos átirata. HL KI. HM Titkárság 1980-1989. 8 d. 16 ó. e. 1983. 06. 19.
5. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának (CSRP) 0044/1983.számú intézkedését, az 1983. évi szervezési tevékenység végrehajtására. KI, CSRP, parancsok, intézkedések 1980-1989. 287 d, 3888 ó. e, 1983.07.13-án.
6. Utasítás Repülések Végrehajtására URV-71 Bp, HM 1973.
7. MN CSRP 1983. évi munkatervében a csapatrepülő 1983. évi fő feladatai. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 ó. e. 1983. 01. 12.
8. MN CSRP 1982 utolsó negyedévében megjelent a 0085/1982.számú intézkedése az 1983. kiképzési év feladatainak végrehajtására.MN CSRP 1980-1989. 2686 d. 3887 ó. e.
9. HL KI. HM parancsok, intézkedések 15 d. MN HM 005/1984. sz. parancsa az L-29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu-22M3 repülőgép típus szolgálatba állítására. 1984. 04. 12.
10. KI. MN CSRP parancsok, intézkedések, 1980-1989. 2687d, 3888 ó. e. CSRP 0078/1983 sz. intézkedés és mellékletei.
11. MN CSRP 0070/1983.sz. intézkedése az 1984 kiképzési év és feladatainak végrehajtására. KI. CSRP, parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687d. 3888 ó. e.
12. MN CSRP 1984. évi munkaterve. Nyilvántartási szám: 00584/1983. KI. MN CSRP, parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3895 ó. e. 1983. 12. 16.
13. MN CSRP 1984. évi kiképzési terve. KI. CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 ó. e. 1983. 12. 22.
14. MN CSRP jelentése az 1982-1983. közötti időszakra meghatározott feladatok végrehajtásáról. Nyilvántartási szám: 00734/1984. KI. MN CSRP 1980-1989. 2690 d. 3896 ó. e.
15. MN CSRP 0012/1984.sz. intézkedése a MÁTRA-IV. feladatok megszervezésére és végrehajtására. KI. MN CSRP, parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ó. e.