

# Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Hadtudományi Doktori Iskola

## Doktori (PhD) értekezés

**Katona István ny. őrnagy**

**Budapest, 2023**

# **Nemzeti Közszolgálati Egyetem**

Hadtudományi Doktori Iskola

Katona István ny. őrnagy:

**A 101. Önálló Felderítőrepülő Század történeti, valamint az állományába tartozó Szu–22M3 repülőgéptípus alkalmazási körülményeinek vizsgálata  
1983-tól 1991-ig**

Doktori (PhD) értekezés

Témavezető:

---

**Dr. Csengeri János százados,  
egyetemi docens**

**Budapest, 2023**

# Tartalomjegyzék

<b>Bevezetés .....</b>	<b>5</b>
A tudományos probléma.....	7
Hipotézisek.....	10
A kutatási célok.....	11
A kutatás módszerei .....	12
Releváns szakirodalom áttekintése: .....	13
<b>1. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század harci technikai eszköze és annak állománya..</b>	<b>17</b>
1.1. A 101. Ö. Fre. szd.-nál rendszeresített, a MN. feld. rg. -e, a Szu-17M3 rg. típus (exportváltozata a Szu-22M3) .....	17
1.1.1. A Szu-17M3 (export változata a Szu-22M3) rg. típus .....	20
1.1.2. A VSZ többi szövetséges tagállamaiban rendszeresített Szu-22-es repülőgéptípusok .....	31
1.1.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század átképzős műszaki és vezető repülőgép-vezetői állománya .....	32
1.1.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század előkészítő törzs.....	37
1.2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század állománya az 1983. és az 1984. évi állománytáblák alapján.....	39
1.2.1. Harcbiztosító alegységek.....	40
1.2.2. Harcoló alegységek: .....	41
1.2.3. Kiszolgáló aeg. -k:.....	41
1.2.4. Elhárító (a későbbiekben – elhá.) szerv: Kiss Imre fhdgy, elhá. tiszt (a BM áll. -hoz tartozott). .....	41
1.2.5. A harcoló alegységek: .....	44
1.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század fegyverzet-technikai szolgálata .....	45
1.4. A 101. Ö. Fre. szd. törzse, s a szd. áll. -a kik. -ének eszmei-politikai/ bizt. -a (az 1983-as áll. tábl. helyesbítő íve szerint).....	52
1.5. A Felderítőrepülő-század hadtáp szolgálata .....	54
1.6. Részkövetkeztetések.....	57
<b>2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század fegyverzet-technikai eszközének beszerzése, a repülőgép-vezetői állománya kiválasztása, átképzése.....</b>	<b>59</b>
2.1. A Szu-22M3 repülőtechnika beszerzése, s annak előzményei .....	59

2.2.	A Szu–22M3 vadászbombázó repülőgéptípus beszerzési körülményei .....	63
2.3.	A beszerzésre irányuló részkövetkeztetések.....	73
2.4.	A Magyar Néphadsereg repülőerejének VI. és VII. ötéves tervidőszakának fejlesztési beszerzéseire vonatkozó részkövetkeztetések .....	78
2.5.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század kijelölt állományának átképzése a Szovjetunióban .....	81
2.6.	Részkövetkeztetések a Szovjetunióban végrehajtott átképzésről.....	90
2.7.	Részkövetkeztetések.....	91
<b>3.</b>	<b>A 101. Önálló Felderítőrepülő-század berendezkedése Taszár repülőtéren, s a rendeltetésszerű jártasságának megszerzése .....</b>	<b>93</b>
3.1.	A 101. önálló felderítőrepülő-század berendezkedése Taszár repülőtéren.....	93
3.2.	A Szu–22M3 tervezett bemutatkozásának elmaradása a nagyközönség előtt az 1985-ös díszszemlén .....	119
3.3.	A 101. Önálló Felderítőrepülő század hadműveleti repülőtéri áttelepülése Mezőkövesdre 1985-ben (A század nagytávolságú manőverének begyakorlására elért kiképzettségünk új szintjén.) .....	129
3.4.	Az 1986-os nagytávolságú nemzetközi diszlokációs, hadműveleti-harcászati gyakorlattal egybekötött lövészete a 01. Ö. Fre. szd-nak a Lengyel Népköztársaságban...	142
3.5.	Részkövetkeztetések.....	160
<b>4.</b>	<b>A 101. Önálló Felderítőrepülő-század nagytávolságú diszlokációja, s Varsói Szerződés szintű együttműködése a Német Demokratikus Köztársaság Népi Nemzeti hadseregének 77. vadászbombázó repülőezredével.....</b>	<b>162</b>
4.1.	Az 1987-es kiképzési évünk és a nagy távolságú áttelepülésünk Laage repülőtérre .....	162
4.2.	Az 1987-es kiképzési évünk és a nagytávolságú áttelepülésünk Laage repülőtérre – magyar felderítő-repülőgépek a német légtérben.....	184
4.3.	Részkövetkeztetések.....	196
<b>5.</b>	<b>A 101. Önálló Felderítőrepülő-század tevékenysége a rendszerváltozás idején s integrációja a Kapos Honi Vadászrepülő-ezred állományába .....</b>	<b>197</b>
5.1.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1988-as kiképzési éve .....	197

5.2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1989-1990-es kiképzési évei a rendszerváltozás időszakában .....	210
5.3. Részkövetkeztetések.....	227
5.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszűnése – integrálása a Kapos Honi vadászrepülő ezred állományába .....	230
5.5. Részkövetkeztetések.....	243
5.6. Részösszegzés .....	246
<b>Összegzés.....</b>	<b>247</b>
Első hipotézis vizsgálata .....	247
Második és harmadik hipotézis vizsgálata.....	248
Negyedik hipotézis vizsgálata .....	250
Összegzett következtetések, a kutatási célok megvalósulásának értékelése .....	251
Új tudományos eredmények .....	254
Ajánlás, a kutatás eredményének gyakorlati felhasználhatósága .....	255
<b>Hivatkozott irodalom jegyzéke .....</b>	<b>257</b>
<b>Az értekezés benyújtójának a témakörből készült publikációs jegyzéke .....</b>	<b>271</b>
<b>1. sz. melléklet: Rövidítések jegyzéke.....</b>	<b>272</b>
<b>2. sz. melléklet: A 101. Önálló felderítőrepülő-század kronológiája.....</b>	<b>277</b>
<b>3. sz. melléklet: A 101. Önálló felderítőrepülő-század, valamint a század vezető és beosztott hajózó (harcoló) állományának névsora .....</b>	<b>300</b>
<b>4. sz. melléklet: Képek a 101. Önálló felderítőrepülő-század életéből, ábrák .....</b>	<b>302</b>

## Bevezetés

A 101. Önálló Felderítőrepülő-század (a későbbiekben 101. Ö. Fre. szd.) volt harckiképzési alosztályvezetőjeként (a későbbiekben – harckik. alovez.), elsőként kutattam a századom történetét, s kísérlem meg azt összeállítani egységes egészzé. Először elemeztem a Magyar Néphadsereg (a későbbiekben – MN.) első különleges rendeltetésű repülőalakulatát, melyet később rendkívüli csapásmérő ezreddé 101. Felderítőrepülő ezred (a későbbiekben 101. Fre. e.) terveztek felfejleszteni. Átélttem a felderítőrepülő-század (a későbbiekben – fre. szd.) élete minden eseményeinek részletét a típus átképzéstől a rendszerváltozáson keresztül a 31. Harcászati Repülőezredbe (a későbbiekben 31. hc. re. e.) történő integrálásáig, a 101. Ö. Fre. szd. megszűnéséig.<sup>1</sup> Kutatásaim alapján megfogalmaztam munkámban a 101. Ö. Fre. szd. s a Szu–22M3 repülőgéptípus taszári berendezkedésének és egyedi működésének tapasztalatait, körülményeit. Elemzéseim elsők a Szu–22M3-as rg. típuson történt magyar repülőgép-vezetők (a későbbiekben rgv. -k) repülőharcászati gyakorlatain, (a későbbiekben – RHGY.) a gyakorlatokkal egybekötött nagytávolságú több államhatáron átnyúló diszlokációs manőverek végrehajtásáról, valamint a külföldi, ismeretlen terepen végrehajtott csapásmérés feladatairól. A 101. Ö. Fre. szd. aktív rgv.-ként repülve, csapásmérési és felderítési feladatokat végrehajtva vettem részt minden nagytávolságú és hazai településeken, lövészeteken, nemzetközi gyakorlatokon végrehajtott lövészeteken, és bombavetéseken. Elsőként tehettem meg, egyik leghitelesebb résztvevőként az Ö. Fre. szd. történetének megfogalmazását. A hazai gyakorlatok zömében vagy repültem – aktívan részt véve a feladatok végrehajtásában - vagy pedig repülésvezetőként (a későbbiekben – rep. vez.) biztosítottam az Ö. Fre. szd. sikeres szereplését, a feladatainak végrehajtását. Harckészültségi (a későbbiekben – hksz.) szolgálatot adtam az Ö. Fre. szd. hksz. szolgálatba történő bevonásának kezdetétől, a század Kapos hc. re. e-be történő integrációjáig.

A kutatásaimat a doktori iskolám második évének első szemeszterétől, 2016-tól, 2020 év első félévének végéig végeztem, majd 2020. augusztus 31-vel a kutatómunkámat lezártam. Kutatási munkám során eljutottam addig az időpontig, melytől már nem voltak kutathatóak – az 1990-es évek utáni dokumentumok – az események.

Az idő múlásával az események lassan feledésbe merülnek, s egyes fontos dolgok lényegtelennek, elhanyagolhatónak tűnhetnek. Az emlékek halványulásával torzulnak, vagy

---

<sup>1</sup> A 101. Önálló felderítőrepülő-század nem szűnt meg 1990 -ben a 31. Kapos honi vadászpilóta osztagba való integrálásával, csak az így – a 101. Önálló felderítő-század integrálásával – Kapos harcászati vadászpilóta ezreddé előlépett 3. repülő századává vált, a „Fürkész darázs” repülő századdá. A megszűnése az 1997-es rendszerből történő kivonásával történt meg.

torzulhatnak az elmúlt idő eseményeinek megítélései. Mindezek alapján a dokumentumok értelmezéseit befolyásolhatják a külső tényezők.<sup>2</sup> Olyanok, mint például az aktuális politikai események, a szubjektivitás, az érdeklődők életszemléletének megváltozása. Sőt az egyes dokumentumok bármely okból történő fellelésük hiánya miatt ez fokozottan valóságossá válhatnak. Ezek következtében megalapozatlan megállapítások, következtetések, szélsőséges esetben téveszmék kerülhetnek napvilágra, vagy fogalmazódhatnak meg az érdeklődőkben, a témakört kutatókban.

A jelen időszakban a 101. Ö. Fre. szd. életének eseményei még szinte kézzel fogható közelségben – alig több mint 25 évnnyire – vannak! Így ezeket most kell feldolgozni, amíg minden adat az emlékekkel együtt van, s így a valóságnak megfelelően elemezhetőek, értelmezhetőek! Most, amíg a 101. Ö. Fre. szd. állományából még sokan életben vannak, és képesek visszaemlékezni a századnál történt eseményekre, s azok a legkevésbé torzultan nyerhetőek vissza az időnek az emlékezést megsemmisítő, törölő tevékenységéből. Nem szabad várni az adatok, s az átélt események objektív megfogalmazásával, melyek az egyének átélt szubjektív tapasztalatai, s a levéltári adatok összevetése alapján lehet a legteljesebb, a leghitelesebb.

A 101. Ö. Fre. szd. harckik. alovez. -ként, a harckiképzés (a későbbiekben – harckik.) területét érintő minden eseményekről a századparancsnok (a későbbiekben – szd. pk.) után nekem volt a legtöbb információ, legnagyobb rálátásom. Így a 101. Ö. Fre. szd. életét illetően az egyik leghitelesebb még élő személy én vagyok az adott témakörben, az adott kutatási területen.

A rendszerváltással megváltoztak az államközi kapcsolataink, s ennek megfelelően Magyarország (a későbbiekben – Mo.) államközi szerződéses kötelezettségei úgyszintén. Megszűnt a Varsói Szerződés (a későbbiekben – VSZ.), a KGST., s beléptek újabb politikai irányultságok az országunk nemzetközi érdekeinek megfelelően NATO., ENSZ., EU., EBESZ.

1) Országunk alaptörvénye a rendszerváltással átfogalmazódott, módosult, ennek megfelelően a külpolitikai irányultságunk is megváltozott. Országunk kormánya, vezetése saját a biztonságpolitikát alakított ki, amelynek következtében az MH. keretein belül hihetetlen méretű technikai és humán erőforrás leépítés történt.

2) A honvédséget érintően gyakran az ésszerűtlenségig elmenő – érthetően az elmúlt rendszer gyűlöletéből fakadó – döntések, intézkedések születtek, vagy kerültek előtérbe;

---

<sup>2</sup> A szovjet megszállás megszűnésével sőt a szovjet csapatok kivonulásával minden megváltozott, mindenki szabadon mondhatott gondolhatott bármit, szabadon formálhatott véleményt az eseményekről, az elmúlt idők történéseiről.

3) Az MH. infrastruktúrái egy része értékesítésre került, vagy pedig privatizáció alá esett. Technikai eszközei leselejtezésre, értékesítésre kerültek, s olyan esetek is előfordultak, amikor azok megsemmisültek, vagy pedig értelmetlenül az enyészetté váltak;

4) Az esetek többségében nem készültek tudományos igényű tanulmányok, értékelések, vagy emlékeztetők az adott technikákról, az infrastruktúrákról, illetve az adott munkaterületekről összegyűjtött szakmai tudásáról, s így az addig megszerzett, értékes, hosszú évtizedek alatt felhalmozódott tapasztalatok lassan teljesen feledésbe merülnek, vagy ami még rosszabb, téves megállapítások terjednek el az adott munkaterületekről, technikákról, ágazatokról;

5) Az MH. állományában, s a MN. -nél hosszú évtizedek alatt kinevelt kiváló tudású katonai szakembereinél, szakterületenként felbecsülhetetlen mennyiségű szakmai tudás halmozódott fel. Ezek a szakemberek a hadsereg reform, vagy a leépítések során nyugdíjazásra, vagy pedig leszerelésre kerültek, s így a meglévő tudásanyag elkezdett feledésbe merülni, elfelejtődni, megsemmisülni.

#### A tudományos probléma

- Az 1983-ban beszerzésre került Szu–22M3 harmadik generációs repülőgép (a későbbiekben – rg.) még nem volt a Magyar Néphadseregben (a későbbiekben – MN.). A katonai vezetésünknek semmilyen vezetési és irányítási elképzelése sem volt az új típus szervezetét illetően. A típushoz tartozó infrastruktúrális állományszervezet felépítésében megpróbálta adoptálni mind az infrastruktúrát, mind pedig az irányítási rendszert a MN. szervezetébe eddig rendszeresített első és másodig generációs alapelveket.
- Ekkora erővel rendelkező csapásmérő<sup>3</sup> eszközzel még nem dolgozott a MN. vezetése, következésképpen a Varsói Szerződés (a későbbiekben – VSZ.) – a hadsereg (későbbiekben – hds.) modernizálást javasoló Egyesített Fegyveres Erők (a későbbiekben– EFEF.) rendszerében már alkalmazásban álló elvárásokat átvételével próbálkozott.
- 1997-ben a Szu–22M3 repülőgép (a későbbiekben – rg.) rg. típust kivonták a MH. - hadrendjéből, a rgv. állományát és a műszaki üzemeltető állományát – akit lehetett nyugállományba (a későbbiekben – nyá.) küldtek, vagy pedig beiskolázták őket

---

<sup>3</sup> A Szu–22M3 /vagy Szu–17/ akárhogyan is nevezzük mindenféleképpen egy vadászbombázó rg. Bécsi konvenció ide, vagy oda. (Az más kérdés, ha mi azt felderítésre használjuk, akkor az nem támadó fegyvernek számít)



különböző tanfolyamokra, továbbképzésekre, akiknek volt nyelvismerete missziós feladatok (a későbbiekben – fea.) ellátására vezényelték – a fennmaradó állományt leépítették. Emiatt az alakulat – a 101. Ö. Fre. szd. – megszűnt létezni, mind a technikája, mind pedig a személyi állománya (a későbbiekben – szem. áll.). Az általa végzett fea., amelyre rendszeresítették, az viszont továbbra is megmaradt.

- Tehát a 101. Ö. Fre. szd. megszűnésével egy hiány, szinte vákum keletkezett, a szárazföldi csapatok légitámogatásában, amely közel 10 évig fennállt. Azaz magyarul nem volt olyan alakulat, alegység (a későbbiekben – aeg.), amely ezt a fea. -t képes lett volna hatékonyan ellátni. A szárazföldi csapatok támogatásában – tudomásom szerint – közel 10 évig ez sem a hatékonyságában, sokoldalúságában, olyan légi felderítő támogatásában, mint amelyet a Szu–22-es típus képes volt szolgáltatni, ez a terület nem került pótlásra. Sajnos ez a probléma a MH. -ban a mai napig nagy részben fennáll, mivel a fea. pótlására beszerzett Grippen rg. -k a csekély létszámuk miatt e fea. -kat képtelenek ellátni hatékonyan, mert vagy légteret védenek, vagy szárazföldi csapatokat támogatnak. Ehhez a beszerzett Grippen rg. -k mennyisége magyon kevés. Legalább három repülőszázadnyi<sup>4</sup> Grippen rg-el kellene rendelkeznie a MH. -nek, hogy a fent jelzett feladatokat maradéktalanul el tudják látni!<sup>5</sup>
- A típus oly módon került kivonásra, hogy a fea. körének pótlására semmilyen harceszközt nem rendeltek. Véleményem szerint a típust legalább addig kellett volna hadrendben tartani, amíg a fea. körének pótlására beszerzésre nem került ezt a hiányt pótolni képes megfelelő harceszköz. Ráadásul a Szu–22-es úgy került kivonásra, hogy a géppark több mint felét – igen drága pénzen – felújították, s a felújítás után csak az áttelepülést hajtották velük végre Pápa repülőterére (a későbbiekben – rep. tér), s ott kihúzták őket a szabad ég alá. Sajnos a Szu–22-es fea. körét a jelenleg szolgálatban /hadrendben/ álló Grippenek sem képesek pótolni annak ellenére, hogy negyedik generációs rg. -k (legalábbis egy felszállásból nem). A Grippeneket főként légtér védelemre /vadászrepülőgép (a későbbiekben – vrg.) fea. körre/ vásárolta a MH., s nem arra a fea. körre tervezte, ami a Szu–22-es fea. köre volt.

---

<sup>4</sup> Egy rep. szd. – 12 harci rg-vel számolva. (K.I.)

<sup>5</sup> Kilián Nándor vezérőrnaggyal (a későbbiekben – vörgy.) a MH jövőjéről folytatott szakmai beszélgetésünk alkalmával kölcsönös egyetértésben elhangzott megállapításaink, számításaink és véleményünk alapján. B.Kenese, 2022.10.05.

- Igen komoly problémának tartom még, mellyel a levéltári kutatásaim alkalmával találkoztam. A repülési idő (a későbbiekben – rep. idő) nyilvántartása<sup>6</sup> „Titkos” minősítésűnek számított, s a levéltári kutatásaim alkalmával sehol sem tudtam fellelni a Szu–22M3 rg. -ek rep. idejének nyilvántartásait. A rep. idők nyilvántartása annak ellenére, hogy a hajtóművek (a későbbiekben – hmű.) és egyáltalán a rg. -k nagyjavítása a rep. üzemidő alapján kellett végezni, nem volt fellelhető. Így aztán a rep. idő nyilvántartását Balogh Imre nyá. altábornagy (a későbbiekben – altbgy.) és a saját harc. alovez. -i nyilvántartásom alapján voltam kénytelen a dolgozatomba beemelni.
- Mindemellett előfordulhattak még olyan irattározásra szánt iratok, események, melyek dokumentálása, főleg az Ö. Fre. szd. integrációja után, s annak életére vonatkoztatva lehettek felületesek, vagy éppen lényegtelennek megítéltek, így később megsemmisítésre kerülhettek. Ezek a későbbi kutatókban helytelen következtetéseket alakíthatnak ki, vagy ami még rosszabb – félrevezethetik őket.
- Már az eddig megjelent írásbeli munkák újságcikkek között is vannak olyan szubjektíven megítélt események, dolgok, névtévesztések, rg. típus tévesztések, időpontok téves megadásai, melyek kiigazításra szorulnának, mert ezek alapján az ilyen tévesztéseket tényként fogadhatnak el a későbbi kutatók.  
Sajnos már a közelmúltban megjelent publikációkban /újságcikkekben/ is vannak tévesen megadott fényképmelléletek, névtévesztések, illetve az események dátumelírásai a század (a későbbiekben – szd.) eseményei megadásánál, amelyek helyreigazításra szorulnának.
- A többirányú, – irattári, levéltári, kutatások, tanulmányok elemzései, s a visszaemlékezések – a jelen körülmények között a legteljesebb, a lehetséges legpontosabb képet adnak a 101. Ö. Fre. szd. valós életéről. Már volt olyan irodalom is a kezemben, melyben a típuson, a szd. -nál repült rgv. nevét hibásan adták meg,

---

<sup>6</sup> A repülési idő nyilvántartása – időmérő naplóban történt – Az időmérő napló számított a hivatalos repülési idő nyilvántartásának alapjául. Az időmérő naplót a repülések alkalmával a repülésvezető mellett szolgálatot teljesítő sorállományú katona vezette, a repülőgép oldalszáma, és a repülőgépvezető nevelapján. A légi idő attól kezdve számított ahogyan a repülésvezető megadta a felszállási engedélyt és addig a pillanatig tartott, ahogya a repülőgép földet ért. Ez utóbbit a sorállományú időmérő katona mindig jelentette a repülésvezetőnek. /pl.: „a 16-os oldalszámú repülőgép leszállt.” / Az időmérő naplóban a repülési idő mindig órában és percben került megadásra. Az időmérő napló minden esetben „Titkos” minősítésű volt. Amikor az időmérő napló betelt, a „T”- irodán le kellett adni, s egy újat vételezni helyette.

illetve olyan rgv. is említésre került, aki nem is repülte a Szu–22M3-as rg. típust,<sup>7</sup> MiG–21-es rg. -t repült. Sőt, olyan újságcikkkel is találkoztam, melyben a Szu–22M3-as rg. kabinja helyett más rg. kabinjának szellemrajzát közölték le.

- Az idő múlásával egyre nehezebben kutathatók az események, az eseményláncolatok összefüggései, s az adott témakörben történtek, azaz a 101. Ö. Fre. szd. életében történtek, valamint az állományába tartozó Szu–22M3 rg. típus alkalmazásának vizsgálata. E kutatómunka ezidáig nem történt meg, ezért jelen értekezésemben, a kutatói alkalmasságomat ez által is bizonyítani kívántam. Ezeket a tényeket szem előtt tartva végeztem el a repülő század (a későbbiekben – re. szd.) és a rendszeresített rg. alkalmazásával kapcsolatos tudományos kutatásaimat.
- – A Szu–22M3 rg. felderítő (a későbbiekben – feld.) besorolású ugyan /nálunk/, de valójában a rg. vadászbombázó (a későbbiekben – vbo.), s a vele végrehajtható (a későbbiekben – vh.) -ható fea. -k, még felderítő rg. -ként is 75% - a csapásmérés, azaz a fedélzeti fegyverrendszerek használata. Főleg a VSZ. -en belüli harcászati (a későbbiekben – hc.) -i alapelvek szerint, mely alapján a feld. rg. 25%. -ban felderít és 75%. -ban csapásmérést hajt végre a felderített objektum ellen. /A „derítsd fel és semmisítsd meg!” hc. i alapelv szerint. / Akkor vajon miért nem volt a szd. vezetésében csapásmérési helyettes,<sup>8</sup> a szdpk. csapásmérési helyettese?

A szervezeti és technikai történeti vizsgálataimon keresztül rámutatok néhány olyan körülményre, illetve következményre, amelyek alapvetően befolyásolták a magyar légierő /vagy egyes repülő (a későbbiekben – rep.) alakulat/ későbbi életét, szervezetét. Véleményem szerint (amit tudományos vizsgálattal kívánok alátámasztani) a re. szd. megszüntetése a MH. képességeinek még a jelen állapotára is hatással levő következményekkel járt.

## Hipotézisek

H1: Feltételeztem, hogy a MN. a Szu–22M3-as rg. típust gazdasági megfontolások alapján szerezte be – ismerve és átélve – a Magyar Népköztársaság (a későbbiekben – MNK.) akkori,

---

<sup>7</sup> A Szu – 22M3 típust csak a fre.szd. állománya, s a két feld. rep. szemlélő /Éberhardt György alez. és Gál István alez./ s a század állományába vezényelt rgv. -k repülték csak. Már pedig én mindegyiküket ismertem, s láttam a parancsaikat, amellyel a szd. -hoz vezényelték őket. Parancs nélkül ez nehezen ment volna!

<sup>8</sup> Csapásmérő helyettes – Ennek talán az oka – s én most csak találgatok – a „Bécsi konvenció” lehetett, mely szerint a VSZ. nem támadó szervezet, s nekünk így nem lehetett támadó fegyverünk. Márpedig a csapásmérő helyettes, egyértelműen támadó fegyverre utal.

igen nehéz gazdasági viszonyait, és nem hadműveleti-harcászati követelmények/ szempontok miatt került sor az M3-as rg. típus beszerzésére az M4 modifikáció ellenében.

H2: Feltételezem, hogy a 101. Ö. Fre. szd. kiválását és felderítőrepülő ezreddé (a későbbiekben – fre. e.) szervezését nem a taszári 31. H. vre. o.-ba történő integrálódása pecsételte meg.

H3: Feltételeztem, hogy a 101. Ö. Fre. szd. e. -é szervezését meghiúsító döntés egyéb okai lehettek: a Szu-25-ös csatarg. típus beszerzésének elmaradása az egykori MN.-ben, valamint a beszerzéshez rendelkezésre álló költségkeret drasztikus csökkentése az 1990-es évek elején a MH. -ben.

H4: Feltételeztem, hogy a Szu-22 rg. típus kivonásával közel tíz évig nem volt pótolva a légifelderítő (a későbbiekben – lé. feld.) /információ gyűjtő/, valamint jelentős mértékű levegő-föld (a későbbiekben – L-F.) harctámogató (csapásmérő) képessége a MH. szárazföldi csapatainak.

#### A kutatási célok

- A céлом objektív kutatást folytatni, s tényszerűen feltárni a 101. Ö. Fre. szd. életében történt eseményeket, történéseket a még rendelkezésre álló eredeti dokumentumok, meglévő szereplők visszaemlékezései, interjúi, elbeszélései alapján, melyek a későbbi visszakereshetőségük révén a lehető leghitelesebb történelmi hűséggel, a valóságot adják vissza a 101. Ö. Fre. szd.-ról, annak életéről az érdeklődők és a témát kutatók számára.
- Céлом még továbbá rávilágítani és elemezni a Szu-22M3 rg. típus rendszerből történő kivonásának következményeit s a szd. által megoldandó fea-k pótlása lehetséges vizsgálatát. /Drónok<sup>9</sup> felhasználásának esetleges lehetőségét/.
- Munkámmal lehetőséget kívánok biztosítani az elkövetkező nemzedékek érdeklődői számára a 101. Ö. Fre. szd. történetének kulcsfontosságú eseményeiről, az általam összegyűjtött, rendszerezett adatok által a későbbi kutatások megkönnyítésére.

---

<sup>9</sup> Drónok használhatósága – a közelmúlt háborús eseményei bizonyították a drónok /harc drónok/ létjogosultságát. Márpedig egy ilyen kis ország, mint Magyarország ki kell használjon minden lehetőséget a saját létének, s az állampolgárainak a megvédéséhez, ha nem akar az ország más politikai hatalmak kiszolgálói lenni.

- A katonai vezetés, irányítás későbbi nemzedékei számára tanulságokkal, tapasztalatokkal, döntés alátámasztó tényekkel kívánok szolgálni munkámmal a 101. Ö. Fre. szd. működése során felhalmozott tapasztalatok közreadásával, egy esetlegesen hasonló rendeltetésű, felépítésű alegység, vagy egység felállításához, s annak működése megszervezéséhez.
- Munkámmal szeretnék hozzájárulni a későbbiekben az országunk biztonságpolitikája érdekében történő haditechnikai fejlesztések,<sup>10</sup> a katonai felderítés megfelelő módszerei kiválasztásához, s egyúttal a feladatnak a lehetőségek szerinti legalkalmasabb harci eszközök beszerzéséhez, s azok legmegfelelőbb módszerei alkalmazásához a 101. Ö. Fre. szd. működése során megszerzett tapasztalatok felhasználása alapján.

### A kutatás módszerei

- Analízist hajtottam végre Hadtományi Levéltár (a későbbiekben – HL.), Központi Irattár (a későbbiekben – KI.) anyagai, dokumentumai felhasználásával. A kutatási anyagokat forráskritikai elemzés és értékelés során dolgoztam fel;
- Felhasználtam, elemeztem és szintézist végeztem a személyes tulajdonomban megmaradt rgv. térképvázlatok, felkészülési füzetek, naplók felhasználásával, valamint a még élő – sajnos már többen elhunytak – rgv. -k személyes tapasztalatai, élményei, elbeszéléseinek elemzése, a tulajdonomban megmaradt jegyzetfüzetek, térképvázlatok segítségével;
- A kutatási téma egészét elméleti és gyakorlati síkokra bontottam, majd az így kapott részismereteket egységes egészzé kapcsoltam össze;
- Az indukció módszerével általános törvényszerűségeket fogalmaztam meg, illetve a dedukció módszerével az általános megállapításokból egyedi következtetéseket vontam le;
- Összevettem egymással a különböző forrásokból származó tényeket, és megvizsgálva azokat, igyekeztem feloldani a köztük lévő esetleges ellentmondásokat;
- A kutatások részeredményeit folyamatosan feldolgoztam és ennek eredményeit rendszeresen publikáltam.

---

<sup>10</sup>A drónok használata – az országunk /itt saját gyártású drónok kifejlesztésére gondolok/ hadiipari fejlődésére, kimondottan előnyösen hatna, ami az országunk gazdaságának sem lenne közömbös. A magyar fejlesztésű hadiipari drónok minél magasabb gyártási színvonalra emelése egy sor más iparágnak is húzó iparágává válhatna.

#### Visszaemlékezések:

- a 101. Ö. Fre. szd. pk. -a, pkh. -i, szakág-vezetői, rgv. -i, a szd. fegyverzet-technikai szolgálata, (a későbbiekben – fv. tech. szolg.), a mérnök-műszaki (a későbbiekben – MMSz.) állománya tagjainak visszaemlékezései, beszámolóí, véleményei;
- Külső szemlélők, más re. szd. – k rgv-i, polgári alkalmazottai interjúi, az általuk elmondottak elemzései.

#### Releváns szakirodalom áttekintése:

- Az elvégzett munkám során a felhasznált szakirodalomból megemlíteném a Jakubovich Nyikolaj Vasziljevics munkáját a „Vsze aviashedevry Sukhogo ot Su–2 do Szu–27 i T–50-1” 151.old-tól, amely olvasmányosan leírja a SZU. -ban épített Szuhoj repülőgépek történetét. A könyvből én a 151. oldaltól használtam információkat, amelyek a tervezőiroda szemszögéből adnak hiteles információkat. A mű nem jelent meg magyarul.
- Nagyon jól tudtam használni az IKVA kiadó gondozásában megjelent Fisher Ferenc munkáját, mely „A megosztott világ” címen jelent meg, s hitelesen adja vissza az 1980-1991-es évek között történt nemzetközi eseményeket.
- Ugyanígy nagyon nagy segítségemre volt „A magyar honvédség a rendszerváltás sodrában” című két kötetes mű, melynek egyik szerzője Dr. Mészáros Gyula nyá. rep. ezds., volt repülő kollégám, akivel Kecskeméten még 1975-ben, s ő később a ZMKA repülő tanszékvezetője is volt az 1990-es évek elején. Valóságában és igen részletekre menően írják le a szerzőtársával a rendszerváltás idején történt magyarországi eseményeket.
- Germuska Pál „Vörös arzenál” című munkája is nagy segítségemre volt a Szu–22-es repülőgéptípus beszerzési körülményeinek vizsgálatánál, de ő jobbra csak irányt mutatott az akkori beszerzések útvesztőjében, s rávilágított a Varsói Szerződés fegyverkereskedelmi titkaira.
- Sárhidai Gyula „Robotrepülőgépek, szárazföldi indítású Tomahawk robotrepülőgépek” című munkája a robotrepülőgépek világába vezetett be, s egy másik munkájával együtt, melyet „Robotrepülőgépek” címmel jelentetett meg a Zrínyi Kiadónál, adatokkal szolgált az Európában telepített robotrepülőgépek mennyiségéről, valamint a telepítési helyeikről is.

- Számomra igen érdekes olvasmány volt az angol nyelven megjelent „Soviet Nuclear Weapons in Hungary 1961-1991”, mely Becz László–Kizmus Szabolcs–Várhegyi Tamás magyar szerzők műve, melyet Vándor Károly újságíró barátomtól kaptam meg, amely Budapesten 2002-ben a Pytheas Könyvmanufaktúra adott ki. A könyvből megtudtam a Magyarországon települt Szu – 22-es repülőgépekre függeszthető és ezeken a repülőgépeken bevetni tervezett atombombák jellemzőit.
- Ugyancsak érdekesség gyanánt szolgált Vándor Károly barátom – akit a 101. Ö. fre. szd. közössége a szdpk. beleegyezésével és aktív tevékenységével tiszteletbeli század taggá fogadott – munkája a „Légierő társbérletben I-II. kötet.” amely a Dunakeszi VPP. kiadó nyomásában jelent meg 2009-ben, melyből nagyon sok dolgot megtudtam arról, milyennek kellett volna lennie a megépítendő Szu – 22M3-as repülőgépek védett fedezékének, s azok felépítése milyen lett volna.
- A Viktor Markovszkij és Igor Prihodcsenkó szerzőpáros orosz nyelvű „Szu-17” című munkája, amely Moszkvában az Ekszprint kiadó központban jelent meg 2004-ben, nagyon egyszerűen és érthetően leírja a Szu-7-es alaptípusból kifejlesztett Szu-17-es változatait, s azok fejlesztési menetét, leírja a széria számmal együtt, hogy melyikből mennyi épült, s hogy a változtatások hogyan követték egymást az alaptípus a Szu – 7-től egészen a Szu-22M4-es modifikációig. Érdekes és nagyon jó és a szakterület iránt érdeklődők számára nagyon hasznos információ forrás.
- Nagyon jól tudtam használni történeti kitekintéseknél a ZM NE kiadójának a 2004-ben kiadott tanulmánykötetét magyar nyelven kiadott „Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből” címmel jelent meg. Kiváló könyv a ZM. NE. kiadójától a V.A. Zolotarjov tábornok tollából megjelent tanulmány. Érthetően, valóságghűen adja vissza az egyes időszakok orosz katonai doktrínáit, és katonai törekvéseket orosz részről.
- Gyári János igen értékes munkája „A Magyar katonai repülés kronológiája 1945-2008.” a Zrínyi kiadónál megjelent kötet, amely sokkal értékesebb lehetne, ha lenne benne forráshivatkozás. Érdekes módon Győri úrnál ez megvan, de valamilyen oknál fogva ő ezt nem adta a munkájához. Minden nagyobb gyakorlat benne van a munkában.
- M. Szabó Miklós professzor úr könyvei a „Volt egyszer egy egyetem 1996-2007 (Rektor tűzvonalba)” és a „A Zrínyi Miklós katonai akadémia története 1980-1989)”

- az adott kor valóságáé és igen érdekes, élvezetes leírása, melyekbél sok érdekes adat és személyek élettörténetének információihoz jutottam.
- A „Repülési Lexikon” melynek mind a szerkesztójét, mind pedig számos szerzőjét személyesen is ismerem vagy ismertem, mert sajnos közülük már többen nem élnek. Nagyon hasznos munka, tudtam használni a dolgozatomban, csak vannak olyan szakkifejezések, amelyeket sajnos nem találtam meg benne, melyeket az 1980-as és a 1990-es évek repülőgép-vezetői, hajózoói még használtak.
  - Ugyancsak nagyon jól tudtam használnia Magyar Hadtudományi társaság „Hadtudományi Lexikon I-II.” kötetét. A lexikon az interneten nem hozzáférhető. Remélem ez a hiányosság mielőbb megoldódik.
  - Szintén nagy segítségemre volt a Zrínyi kiadónál 2015-ben megjelent ”Katonai terminológiai értelmező szótár”.
  - Dr. Czövek László mk. ezds. -nek a „Haditechnika” /A Magyar Honvédség műszaki-tudományos és ismeretterjesztő folyóirata/ folyóiratban (1998. I. szám, 9-12.p.) megjelent írása, „A Szu–22M3-as vadászbombázó” címmel, melyet jónak tartok, de a folytatását vártam volna az ezds. úrtól egy következő elemző résszel ugyanebben a folyóiratban.
  - Ugyancsak megfelelő forrásnak és hasznosnak tartottam szakmai szempontból Fekete Gyula (ford.) írásait a Haditechnikában megjelent „A Szu–17 és a 22-es repülőgépek afganisztáni alkalmazása” címmel megjelent írásait, melyek a valós harcban szerzett tapasztalatokat osztják meg az olvasókkal. (Haditechnika I.r.:1996/3, 31-34; II. rész,1996/4, 22-23.p.)
  - Ezen túl ugyancsak a Haditechnikában érdeklődéssel olvastam a Szuhoj legújabb, Szu–34-es frontbombázójáról, Szabó Miklós mk. alez. tollából, amely a majdnem húsz éve rendszerben álló Szu–24-es váltótípusa. (Haditechnika 1995. 3. sz. 30-31.p.)
  - Érdekesítő volt a Regiment Militaria Kft. kiadásában megjelenő „Aranyas” folyóirat cikke Obuch László „Tűzkereszttség” címmel (Aranyas 2020/12. 34-37.p.) melyben a Sidra-öböl feletti légi harcokról ír a szerző a líbiai Szu–22 Fitter és az F – 14-ek között.
  - Az „Aranyas” folyóiratban a 2018-as évben „Szuhoj magyar módra” Kiss Dezső mk. ezds. írásai (2018/4) pl. „Hangsebesség varangyszemmel” valós adatokkal, de inkább a nagyközönség számára érdekességként megjelent élvezetes írások, ugyanúgy, mint a folyóiratban többi Szuhojos írások, mint pl. az „Ütközés az éjszakában,” amely egy



1995. évi /1995.09.13/ légikatasztrófa történetét dolgozza fel a túlélő elmondása alapján.

- A szűkös közvetlen forrás, a témakör feldolgozásának csekély mivolta tükrében, összességében elmondható, hogy a Szu–22M3 repülőgéptípus kevésbé ismert és elfogadott a hazai köztudatban, és a tudományos közösségben. Ugyanakkor a Szu–22M3 repülőgép több mint 13 évig hadrendben állt a Magyar Néphadsereg és a Magyar Honvédség állományában, harckészültségi szolgálatot adott, és védte az ország légterét. A kutatást tehát nem csupán saját érdeklődésből és motivációból, hanem tekintettel mindazokra végzem, akik a repülőgéptípust repülték, a típust üzemeltették és méltán büszkék erre.

# 1. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század harci technikai eszköze és annak állománya

## 1.1. A 101. Ö. Fre. szd.-nál rendszeresített, a MN. feld. rg. -e, a Szu-17M3 rg. típus (exportváltozata a Szu-22M3)

Mo. légtere védelmét ellátó rg-k<sup>11</sup> 1945 után, elsősorban a Szovjetunió (a későbbiekben – SZU.) rg. gyáraiból kerültek ki. Mindez magától értetődő volt, hiszen Mo. a II. világháború befejeztével az egyik győztes fél, a SZU. érdekszférájába került. Majd a VSZ. létrejötte,<sup>12</sup> s Mo. VSZ. irányába történő elköteleződése után a MN. megvásárolhatta a korának megfelelő legkorszerűbb harci rg. -ket is. Ezek a rg. -k a Mikoján tervező irodában készült MiG rg. család termékei, tagjai voltak. Az első generációs szuperszónikus rg. -ek, a MiG-15, a MiG-17, a MiG-19, s később a második generációs MiG-21 rg. típus különböző modifikációit, majd később (1979-ben) egy szd. -nyi, már harmadik generációs MiG-23-ast is vásárolt<sup>13</sup> a MN. (A rendszerváltás után pedig – kárpótlás jogcímén – MiG-29-es rg. típust is kapott az ország, a MH.). Ebbe a sorba – a Mo. légterének védelmét ellátók sorába állt be az 1983-ban beszerzésre került a szintén harmadik generációs Szu-22M3-as vadászbombázó (a későbbiekben – vbo.) – felderítőrepülőgép (a későbbiekben – fre.rg.) feladatkörrel – rg. típus, a HM. 00085 sz. direktíva<sup>14</sup> hadsereg (a későbbiekben – hds.) fejlesztési programjával, a VSZ. Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoka (a továbbiakban: EFEF.) ajánlása<sup>15</sup> alapján. Ez a Szuhoj tervezőirodának (OKB.)<sup>16</sup> a Szu-7-es rg. típusból többféle változtatásokkal és módosításokkal kialakított Szu-17-es rg. típus – export változata Szu-22 (Fitter) – nagyon

<sup>11</sup> Ezt a feladatot – a magyar légtér védelmét – először a szovjet Vörös Hadsereg repülőgépei látták el, majd fokozatosan átadták a szovjetek a MN.-nek.

<sup>12</sup> A VSZ. katonai szövetség, mely a Szovjetunió kezdeményezésére 1955. 05. 14-én Varsóban alakult meg. Az alapító tagországok: Albánia (1968-ban kilépett a szövetségből), Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, NDK., Románia, Szovjetunió. Székhelye Moszkva volt. Megszűnését kimondó dokumentumot 1991. február. 25-én írták alá Budapesten.

<sup>13</sup> A MiG-23-as rg. típust 1979-ben szerezte be a MN. (1 repülőszázadnyit), s a rg. típusra kiválasztott állomány 1979-ben volt kinn a SZU. -ban átképzésen. Az új rg. típus még 1979 őszén leszállításra került a MN. részére, s el is kezdett repülni. Cseporán Mihály nyugállományú (a későbbiekben – nyá.) alezredes, a volt MiG-23 re. szd. pkh-nek visszaemlékezései alapján. Pápa,

<sup>14</sup> 00085. számú direktíva – HL-KI. HM. parancsok 1980–1989. 13. d. (1981. 04. 16.)

<sup>15</sup> HL-KI. HM. Titkárság 1980-1989. 8d. 16őe. A VSZ. EFEF. hivatalos átirata Czinege Lajos hadseregtábornok (a későbbiekben – hdstbk.) részére, a MN. Honvédelmi miniszterének (a későbbiekben – HM.) a magyar légierő ajánlott fejlesztéséről. Két levél is érkezett, az egyik 1983. március.12-én, a másik 1983. június 30-án. Ez utóbbi melléklete már konkrét ajánlást tesz a harci technikák típus szerinti fejlesztésére és felállítására. Az elsőt V. Kulikov, a SZU. marsallja, a VSZ. EFE. főparancsnoka és N. Ogarkov a SZU. marsallja, a Szovjetunió Fegyveres Erőinek a Vezérkari Főnöke írta alá, míg a későbbi, a június. 30 keltezésű levelet, már csak V. Kulikov a VSZ. EFEF. írta alá. Mindkét levelet egy őrzési egységben tárolják.

<sup>16</sup> OKB /OKB/ - /Obserosszjiskoe Konstruktorszkoe Bjüro/ - orosz tervező iroda (K.I.)

nagy szériaszámot<sup>17</sup> és többféle modifikációt megért változata. Igaz, hogy a MN. csak egy századnyi rg. -et vásárolt és állított hadrendbe ebből a rg. típusból, de mióta létezett magyar légierő, vitathatatlanul ez a rg. típus volt a leghatékonyabb rg. -e. Ez a típus mind csapásmérés, mind felderítés és mind pedig sokoldalúság szempontjából minden eddigi, a MN. -ben rendszeresített rg. típust felülmúlt.

A MN. ezt a rg. típust feld. rg. feladatkörrel állította hadrendbe a VSZ. EFEF. ajánlása alapján, az addig hadrendben álló, a MN. -ben a 101. Fre. e. -ben feld. rg. -ként rendszeresített és szolgáló L-29-es kiképző rg. -ei helyett.

A rg. típus egy vbo. rg., s ezt a vbo. -t feld. rg. -é a függesztményként rászerezhető speciális konténerek tették igazi feld. rg. -é. A speciális konténerein kívül a típus rendelkezett még önvédelmi és támadó (csapásmérő) fegyverzettel is.

A Szu-22M3-as rg. típus szárazföldi csapatokat támogató, atombomba-vetésre és szuperszonikus bombavetésre is alkalmas harcászati vbo. rg. Erről a típusról, amit tudni kell, a történetével együtt a következő. A szovjet építésű Szu-22M3 sugárhajtású, változtatható szárnynyilazású harcászati vbo. Rendeltetése a szárazföldi csapatok harcának támogatása, illetve annak érdekében vh. -tt feld. és csapásmérés volt. A Szu-17 típusjelzést a SZU. -ban hadrendbe állított gépekre használták, míg a Szu-20 és 22 az exportra gyártott gépeket jelölte. A SZU. frontlégierőnél 1959-ben fő csapásmérő erőként rendszerbe állított és alapcsapásmérő erőnek számító Szu-7 típusal a Szovjet hadvezetés szinte már a kezdetektől kezdve elégedetlen volt a felszállás<sup>18</sup> nekifutási hosszával<sup>19</sup>, valamint a leszállásnál<sup>20</sup> a rg. kifutási hosszával<sup>21</sup>, a kis terhelhetőséget, a rövid hatótávolságot<sup>22</sup> is problémaként jelölte meg a

---

<sup>17</sup> Ebből a változatból közel 3000 darabot építettek, melynek az export változatai Szu-22M3 és M4-es modifikáció. A Szu-17M3-as (exportváltozata a Szu-22M3-as modifikáció) R-29BSZ-300 hajtóművel megépített változatából 59 db készült. A MN. ebből vásárolt 12 db-ot, mely változat felszerelhető volt a KKR. felderítő konténerrel. A Szu-22UM3-ból pedig, amely a Szu-17UM export változata volt, 3db-ot vásárolt a MN. (Ebből a modifikációból 9db építettek.)

<sup>18</sup>Felszállás – repülési szakifejezés – a repülés kezdeti szakasza, mely a kerékfék felengedésétől a futómű és az ívelőlapok behúzásáig tart. Re/202 A Szu – 22M3 rg. légi üzemeltetési szakutasítása. Bp,1983. HM. Kiadvány.

<sup>19</sup> A nekifutás hossza – a rg. felszállásának szakasza, amely a rg. kerékfék felengedésétől a rg. felszálló pályától történő elszakadásáig tart. A rg. repülési jellemzőjének fontos, egyik meghatározó része. Re/202 A Szu-22M3 rg. légi üzemeltetési szakutasítása. Bp, 1983. HM. Kiadvány.

<sup>20</sup> Leszállás – rep. -i szakifejezés – a rep. befejező szakasza, amely a rg. „felvételétől” a leszálló mezőn történő megállásáig tart. A rg. rep.-i jellemzőinek fontos, meghatározó része. Re/202 A Szu-22M3 rg. légi üzemeltetési szakutasítása. Bp, 1983. HM. Kiadvány.

<sup>21</sup> Kifutás hossza – rep. -i szakifejezés – a rg. kerekeinek a leszálló mezővel való érintkezésétől a rg. leszálló mezőn történő megállásáig tart. A rg. rep. -i jellemzőinek fontos, meghatározó része. Különösen fontos a rg. anyahajón történő leszállás vh. -nál. (K.I.) Re/202 A Szu-22M3 rg. légi üzemeltetési szakutasítása. Bp, 1983. HM. Kiadvány.

<sup>22</sup> Hatótávolság – rep. -i szakifejezés – az a legnagyobb távolság, amelyre az egyes rg. vagy helikopter, illetve az adott nagyságú rg. vagy helikopter kötelék egy teljes tüzelőanyag-feltöltéssel, az adott feltételek és viszonyok között közbeeső leszállás nélkül képes a felszállási rep. tértől elrepülni, úgy, hogy a leszállást a repülés végén

megrendelő szov. hadvezetés, s nehezményezték a típus kizárólagosan nagyméretű és jó minőségű felszállómezőről történő alkalmazhatóságát is. Háború esetén harcviszonyok között az ellenséges erők várhatóan elsősorban a felszállómezőket igyekeznek megsemmisíteni, így lehetetlenné tenni az alkalmazásukat. A felmerült problémák kiküszöbölésére, és az igények kielégítése céljából a Szuhoj tervezőiroda a Szu-7-es félszárnyait külső kétharmada nyilazását változtathatóvá alakította át. A tervezők, ezzel csökkentették a típus fel- és leszállóút szükségletét, s az új megoldással elkerülték a Szu-7 törzsének az áttervezését. A rg. félszárnyainak tövébe oldalanként egy-egy NR-30 típusú gépágyút építettek. A törzs alatt pedig 4 fegyverfelfüggesztő csomópontot<sup>23</sup> alakítottak ki. A félszárnyak alatt 3-3 ilyen csomópontot hoztak létre, így a rg. -n összesen 10 függesztési csomópontot hoztak létre.<sup>24</sup> Az exportra szánt Szu-22M3 típusból összesen 59 példány épült, ebből 12 db-ot a MN. hadvezetése vásárolt meg, majd állított hadrendbe 1984-ben

A Szu-22M3 rg. egy harmadik generációs, egyhmű. -es, Tumanszkij R-29BSz-300 hmű-vel szerelt, középszárnyas egy személyzetű. A változtatható szárny-nyilazású, három fokozatban fixen rögzíthető a szárny. A szárnynyilazások:

– 63°-os szárnynyilazás, (földön történő gurulásoknál, maximális és azt megközelítő sebesség elérésére volt alkalmazásban)

– 45°-os szárnynyilazás (fea. szabás szerinti, valamint műrep-i fea. -k, légi harc fea. -k, útvonalrepülési fea. -k, feld. -i fea. -k, csapásmérési fea. -k, általában minden kiképzési fea. -k vh. -kor volt alkalmazásban)

– 30°-os szárnynyilazás (felszállásra történő kigurulásnál, felszállásnál a futómű behúzásáig, futómű kiengedése után a leszálláshoz történő bejövétel végrehajtásához a leszállásig, alkalanként kisebbességű légicél elfogásánál volt alkalmazásban) fixen rögzíthető szárnyállásokkal.

Közel-navigációs (RSZBN-6), rendszerrel robotpilótával ellátott, előre nyíló kabintetővel rendelkező speciális (nukleáris) bombavetésre is képes, valamint levegőből történő élőerők elleni aknatelepítésre, harckocsik elleni aknaszórásra, hagyományos és gyújtóbombák vetésére alkalmas, igen sokoldalú alkalmazható rg. A változtatható szárnynyilazás, s a

---

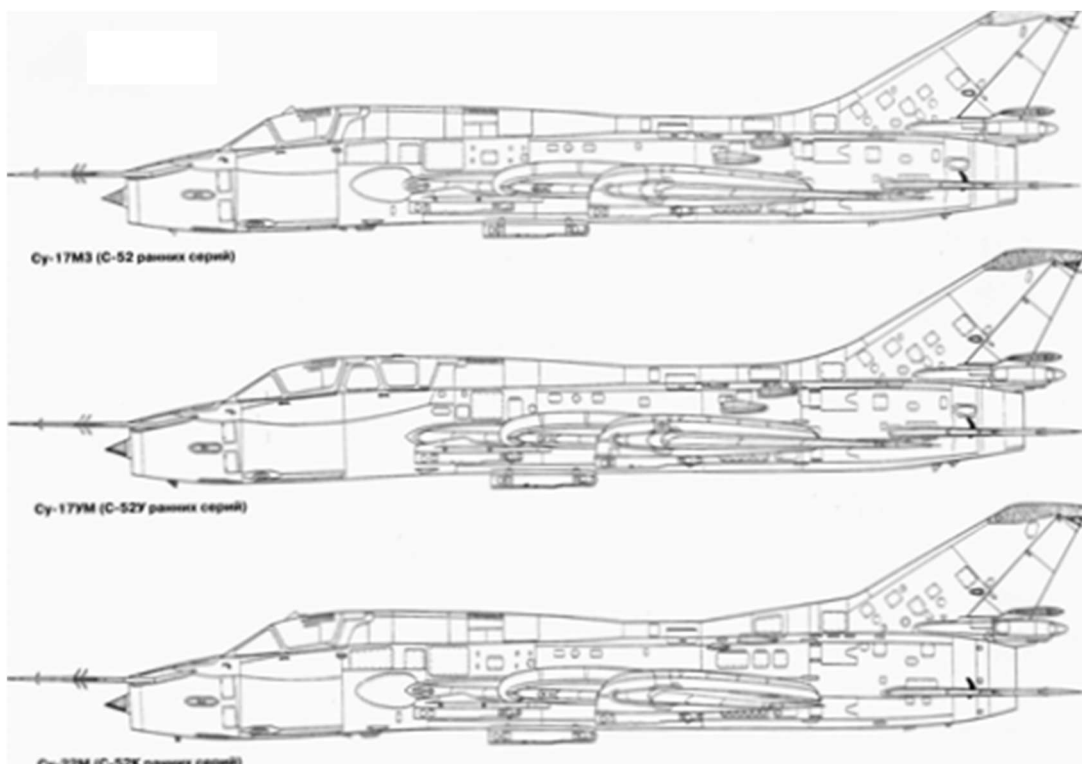
a hozzá legközelebbi rep. téren biztonságosan hajtsa végre. Hadtudományi Lexikon, Bp, 1995. Magyar Hadtudományi Társaság, Akadémiai nyomda, ISBN 963 04 5226 x (I-II. kötet)

<sup>23</sup> Felfüggesztő csomópont – rep. -i szakkifejezés – a rg. -n speciálisan kialakított, megerősített, függesztmények /rakéták, bombák, konténerek/ számára kialakított csomópontok, melyekre az adott rg. külső fegyverzeti terhelését függesztik fel a meghatározott fea. végrehajtásnak megfelelően. (K.I.)

<sup>24</sup> Якубович Николай (Васильевич): Все авиашедевры Сухого от Су-2 до Су-27 и Т-50, Москва, Яуза, Эксмо, 2015. Глава 6. Самолеты Поколения, Истребитель – Бомбардировщик Су-17- Су-22. стр. от 151. (Yakubovich\_Nikolay\_Vasilevich\_Vse aviashedevry\_Sukhogo\_ot\_Su-2 do\_Su-27 i T-50-1 151.old-tól);

viszonylag nagy rendelkezésre álló tolóerő rendkívüli mozgékonyt és a lehetőségek széles választékát biztosította a fea. vh. tekintetében, különösen kis és földközeli magasságokon egy jól képzett pilóta számára. Ezekhez a tulajdonságaihoz hozzáadódott még a rg. rendkívül jó kormányozhatósága, s az úgynevezett „jóindulata”. Ezen a tulajdonságok összessége a rgv. -k között nagyon szerethetővé tették ezt a rg. típust. Tapasztalt és jól képzett pilóták kezében igen veszélyes és félelmetes fegyvernek bizonyulhatott háborús körülmények között. A közel-keleti háború tapasztalatai bizonyították a rg. típus nagy túlélőképességét, /„живучесть”<sup>25</sup> (Zsivúcseszty)– ahogyan ezt a szov. oktatók tanították az átképzésen) ugyanis több alkalommal sérült hmű. -vel és hiányos függőleges vezérsíkkal, s a rg. törzsén több lött találattal is haza tudott rep. -ni és le is tudott vele szállni a pilótája.

#### 1.1.1. A Szu–17M3 (export változata a Szu–22M3) rg. típus



1. számú ábra: A Szu–17M3 Fitter<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Az átképzés alkalmával találkoztunk olyan rep. tisztekkel, akik annak idején MiG–21 rg. típuson oktattak bennünket 1975-ben, s ők meséltek az afgansztáni harci tapasztalataikról, s ott került szóba a Szu–22M3 rg. típus túlélőképessége.

<sup>26</sup> A Szu–22M3 vagy a szov. belföldi széria Szu–17M3-as modifikáció röntgen rajza – Katona István nyugállományú (a továbbiakban nyá.) rep. őrnagy (a továbbiakban – őrgy.) fénykép gyűjteményéből. Forrás: Viktor Markovszkij-Igor Prihodcsenko: Isztrebitel-Bombardirovcsik Su-17, Moszkva, 2004, Izdatelszkij Centr „Ekszprint”, 22-23.old.

Szu-22M3 (Szu-17M3) vbo. rg. főbb harcászati technikai adatai<sup>27</sup>:

- Hmú.:1 db. Tumanszkij R-29BSz-300; – 2 forgórészes, 11 fokozatú kompresszoros /5fokozat kisnyomású/ gyűrűs égőterű, turbinája 2 fokozatú axiális, egyenes áramú FORSZÁZS (utánégető) terű, 3 kollektorral. A GSF hangsebesség feletti és minden üzemmódban szabályozott.
  - A hmú. maximális fordulatszáma:  $n_m$ : 8.772ford/min. - levegő fogyasztása 105kg/sec
  - A hmú. üzemanyag fogyasztása:
    - Iskolakörön: 35kg/min;
    - Földön: 20kg/min;
    - Maximális fogyasztása.
      - kismagasságon:6,4kg/km
      - nagymagasságon: 4,2kg/km
  - Hmú. tolóerő
    - teljes FORSZÁZSON (utánégető) üzemmódon: 127kN
    - Hmú. max. tolóerő: 83,6 kN
- Szárny fesztávolság:
  - 30°-os állásban (28 fokos nyílazás): 13,68 m s: 38,5 m<sup>2</sup>
  - 63°-os állásban (62 fokos nyílazás): 10,2 m s: 34,5 m<sup>2</sup>
  - Szárnyfelület (m<sup>2</sup>): 40 m<sup>2</sup>/ 34,5 m<sup>2</sup> (szárny 63°-on), 38,5m<sup>2</sup> (szárny 30°-on)
- Szárny „V” beállítása: – 3°
- A rg. hosszúsága (m): 19,06 m
- A rg. magassága (m): 5,13 m
- Szerkezeti tömeg (kg): 10.684 kg
- Maximális felszálló tömeg (kg): 19.640 kg
- Normál felszálló tömeg (kg): 16.370 kg
- Normál leszálló tömeg (kg): 12 500 kg
- Tömeg/tolóerő viszony: 0,687 ≈ 0,7!
- Maximális sebesség műszer szerint H= 200m-en (km/h): 1350 km/h (szárny 63°)
- Maximális sebesség valós, H= 11.000m-en (km/h): 1900-2230km/h (szárny 63°)
- Maximális sebesség (Mach): 1,8 – 2,1 Mach

---

<sup>27</sup> A Mo. -on szolgálatot teljesítő rg. harcászati technikai adatai, a teljesség igénye nélkül, a típusátképzésen kapott adatok alapján.

- Leszálló sebesség (km/h): 265 km/h
- Kifutás hossz. normál (m): normál: 850 m – teljes kifutási hossz: 1.150-1500 m
- Nekifutási úthossz (m): 950 m teljes (m): 1.600 m
- Csúcsmagasság (m): 14.650 m
- Hatótávolság (km): 2 350 km (2X800l-es pt. + 2X1 150l-es pt-al)  
1 450 km függesztmények (póttartályok) nélkül

### **A Szu–22M3 felderítőrepülőgép irányított rakétafegyverzete:**

H-23M L-F. osztályú rakéta, rendeltetése a vizuálisan észlelhető kisméretű mozgó és álló földi célok megsemmisítése 2 db függeszthető a rg-re a szárny külső függesztési csomópontjaira<sup>28</sup> (3-as, 4-es), a hozzátartozó DNG-2E vezérlő berendezése pedig az 5-ös (jobbszárny belső). A rakéta indítása egyessével, vagy kettesével történt. A rakéta tömege: 287 kg, a harci rész tömege: 111 kg, a rakéta tömege: 207 kg. Maximális indítási távolsága: 8-10 km.

H-25ML: L-F. osztályú irányított rakéta, a vizuálisan észlelhető kisméretű földi álló, vagy mozgó célpontok megsemmisítésére. A KLEN-PSZ berendezés segítségével, lézer sugárral történt a rakéta vezérlése. 2 db. függeszthető a rg. -re, indítása egyesével vagy kettesével történt. A rakéta indítási távolsága 10 km, a harci rész tömege: 90 kg, a rakéta tömege: 295 kg.

H-25MP: L-F. osztályú irányított rakéta, melyet a 3cm. -es hullámtartományban folyamatosan működő földi lokátor állomások megsemmisítésére alkalmaztak. 2 db volt függeszthető a rg. -re, s a VJUGA berendezéssel történt a vezérlése. A rakéta indítása egyesével vagy kettesével történt. A rakéta indítása: 40 km, a harci rész tömege: 90 kg, a tömege: 317 kg.

H-29L<sup>29</sup>: L-F. osztályú irányított rakéta, melynek rendeltetése a KLEN-PSZ berendezéssel, lézer sugár segítségével történt a vezérlése. Kettő db volt függeszthető a törzs alá. A beszerzésnél az indítósínt nem vették meg hozzá a beszerzőink, utánrendeléssel ugyan elindult a beszerzése, de a rg. típus rendszerből történő kivonásáig nem érkezett meg az utólag megrendelt indítósín, pedig ez lett volna a "legütősebb" irányított rakétafegyverzete a

<sup>28</sup> Függesztési csomópont – rep. -i szakkifejezés – a rg. -n speciálisan kialakított, megerősített, függesztmények /rakéták, bombák, konténerek/ számára kialakított csomópontok, melyekre az adott rg. külső fegyverzeti terhelését függesztik fel a meghatározott fea. végrehajtásnak megfelelően. (K.I.)

<sup>29</sup> Ezekhez a rakétákhoz – mert vett belőlük a magyar hadvezetés – a beszerzésnél elfelejtették megvenni az indítósínt. Pedig a típusnak ez lett volna a leghatékonyabb fegyvere. Utólag megrendelték ugyan, de a rg. rendszerből történő kivonásáig nem érkezett meg az indítósín. A rakétákat viszont a meghatározott időszakonként leellenőrizték és minden karbantartási munkálatokat elvégezték rajtuk

típusnak. A rakéta indítási távolsága: 10 km, a harci rész tömege: 300 kg, a rakéta tömege: 645 kg.

#### **A Szu – 22M3 felderítőrepülőgép nem irányított rakétafegyverzete/NIR/:**

Nem irányított rakétafegyverzettel (a továbbiakban NIR), UB-blokkokból (Sz-5, (UB-32A Sz-8-as (B-8M), Sz-24B (APU-68-UE), Sz-250 FM (0-25L/E indítóberendezés) hagyományos, illetve páncélozott földi célok, rádiólokátorok és egyéb rakétaállások, tüzérségi lőállások elleni támadások vh. -ra, illetve azok megsemmisítésére hagyományos, valamint irányított rakéták indításával kis- és közepes magasságon vh. -ni képes vbo.

Sz-5 NIR L-F. rakétafegyverzet, rendeltetése a földi nem páncélozott, illetve gyengén páncélozott és élő erők megsemmisítése. UB-32A blokkokból indítható melyből 6 db volt függeszthető a rg. -re, így összesen 192 db SZ-5-ös rakétát hordozott a gép. Egy darab rakéta tömege: 4,5 kg, a harci rész tömege: 0,32 kg, indítási távolsága: 1600 m.

Sz-8 NIR L-F. rakétafegyverzet rendeltetése a páncélozott földi célok megsemmisítése. B-8M1 blokkokból indítható, melyből 4 db függeszthető a rg. -re, ekkor 80 db Sz-8-as volt a rg. -re függesztve. Egy darab rakéta tömege: 11,65 kg, indítási távolsága: 1800 m, a harci rész tömege: 3,6 kg, a páncéltörő képessége (45°-os becsapódási szögnel) 400 mm, repeszek száma: 400 db, egyenként 3 g

Sz-24B NIR L-F. rakétafegyverzet földi célok, erődítmények, bunkerek rg. állóhelyek, fel- és felszállómezők, valamint élőerők megsemmisítésére, melyből összesen 6 db volt függeszthető a rg. -re. Indítása kettesével és sorozatban történt, az APU-68-UE indítóberendezésről. A rakéta tömege: 235 kg, a harci rész tömege: 123 kg, indítása 2300 méterről.

Sz-25 0FM NIR L-F. osztályú NIR rakétafegyverzet. Rendeltetése szilárd földi célok megsemmisítése. Egyszeri felhasználású 0-25L/E indítócsőből lehetett indítani, amely gyárilag együtt szerelt a rakétával. A rakéta tömege: 430 kg, harci rész tömege: 147 kg, indítási távolság: 3 km.

#### **A repülőgép bombafegyverzete:**

A rep. bombák főbb alkalmazási módszerei a Szu-22M3 rg. -n a 101. Ö. Fre. szd. állományában: bombavetés;

a.) Ugrás manőverből – speciális bombák vetésénél;



- b.) Vízzintes repülésből – 50-500 m magasságról, 1 150 km/h maximális sebességgel, fékező berendezéssel – vh-tt bombavetés;
- c.) Zuhanási manőverből, fékező berendezés nélkül vh. -tt bombavetés;
- d.) Félbukfenc (Immelmann) manőverből – speciális bombák vetésénél;

A speciális / nukleáris/ bombafegyverzete – RN-24; RN-28; valamint 244N (5kt-30Kt)<sup>30</sup> nukleáris bombák vetésére volt képes. Hivatalosan ugyan nem volt a kiképzési tervében a101. Ö. Fre. szd. -nak az atombomba vetése, de a század hajózó állományának<sup>31</sup> egy része begyakorolta (nem hivatalosan)<sup>32</sup> a nukleáris bombavetést, az úgynevezett „vállon át”<sup>33</sup> történő bombavetést.

A Szu-22M3 repülőgép hagyományos bombafegyverzete<sup>34</sup>:

P-50-75 Gyakorló repülőbomba (a későbbiekben – rep. bomba), rendeltetése a hajózó állomány kiképzése és gyakoroltatása bombavetési fea. -k vh. -i jártasságának fenntartására. A bombával volt biztosított a rgv. állomány bármely évszakban történő kiképzési fea. -i gyakoroltatása. Ezt a célt szolgálta – nálunk nappal és éjjel – 16 000 m magasságig és 1200 km/h repülési sebességig. (A vízszintes rep. -ből vh. -tt bombavetés minimális biztonságos magassága, amely az egyéni fea. -t vh. -ó rg. személyzete számára még biztonságos 250 m.)

Az OFAB típusú, fékező berendezéssel ellátható 100 és 250 kg ürméretű repesz-romboló rep. bombák. Rendeltetésük az ellenség harci technikájának, az állásokban, az összpontosítási körletekben elhelyezkedő tüzérségi és aknavető állások, páncélozott szállítójárművek, valamint a nyílt terepen, vagy tábori erődítmény jellegű fedezékben elhelyezett élőerők és az ipari vállalatok berendezései vasutak, hidak, raktárak, rep. terek objektumainak, romboló hatással, s repeszekkel történő megsemmisítése.

<sup>30</sup> László Becz - Szabolcs Kizmus – Tamás Várhegyi: Soviet Nuclear Weapons in Hungary 1961-1991, Budapest, 2002, Pytheas Könyvmanufaktúra, ISBN:978-615-00-5397-4;

<sup>31</sup> Hajózó állomány – a repülő szervek, a repülőalegység, egység és magasabbegység, de összességében a repülő személyi állománynak az a része, amely feladatát a repülőgép levegőben való üzemeltetésével, illetve a repülési feladattal kapcsolatban a repülőgép fedélzetén oldja meg. Ide tartoznak a pilóták, a hajózó megfigyelők, a légilövészek, a hajózó technikusok, mérnökök. – Szabó József szerk. (1991) Repülési Lexikon, Budapest, Akadémia Kiadó és Nomda Vállalat. /A MN. -ben a vadászrepülőgép-vezetők, a felderítőrepülőgép-vezetők megnevezésére is használtuk a hajózó megnevezést. K.I./

<sup>32</sup> A SZU. Rep. Pk-i akadémián ezt tananyag volt. Kint a szov. -nél az akadémián végzett a szd. lé. löv. szolg. f. és a szd. feld. f., a szd.pkh. és a szd. pk. is, és Ők tanulták, náluk megvolt az anyag, a tematikája.

<sup>33</sup> Azaz a félbukfencből történő bombavetést, melynek lényege, hogy a rg. -el félbukfencet hajtunk végre. A manőver ugrás fázisában számított időben kioldjuk a bombát, a bomba leoldódik a cél irányába repül, a rg. pedig a félbukfencet végrehajtva az ellenkező irányba folytatja a manővert süllyedéssel 100 m-es magasságra, s gyorsítva több mint 1000 km/h-ra és elrepül a célkörzetből.

<sup>34</sup> Amelyeket a magyar hadvezetés megvásárolt a Sz-22M3-as feld. rg-hez;

OFAB-100-200 – TU-100-200 fékezőberendezéssel ellátott – OFAB-100-200 repesz rep. bombát 50-100 m közötti magasságról csak késleltetett OFAB-250-270 űrméretű repeszromboló OFAB-250 3M kombinált működésű rep. bomba<sup>35</sup> rendeltetése az ellenség harci technikájának a nyílt terepen, vagy tábori erődítmény jellegű fedezékben elhelyezett élőerők, valamint az ipari vállalatok berendezései, vasutak, hidak, raktárak, rep. terek objektumainak repeszekkel és romboló hatással való megsemmisítése.

RBK-250, PTAB-2,5M típusú, egyszeri felhasználású kazettás bomba, páncélozott földi célok, harckocsik, csapatszállító járművek stb, megsemmisítésére szolgál 250 m–16 000 m magasságon, 1400 km/h sebességig, vízszintes rep. -ből vagy manőverrel vh. -tt bombavetésnél. A kazetta tartalma: 42db PTAB – 2,5M bomba.

FAB-500, SN-500 kg űrméretű romboló rep. bomba. Rep. terek, ipari létesítmények, raktárak, vasutak, hidak és egyéb technikai létesítmények, egyéb infrastruktúrák megsemmisítésére használatos. Teljes tömege: 513 kg, robbanótöltetének tömege: 221 kg.

ZAB-500 S – Az ellenség harci technikájának /nyitott állóhelyeken lévő rg. -k, gímű. -k stb.), lőszerraktárainak és élő erőinek tűzzel való megsemmisítésére használt 500 kg űrméretű gyújtóbomba, amely az év bármely szakában, alkalmazható, ha a környezeti hőmérséklet magasabb, mint  $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$  és a hótakaró vastagsága kisebb 20 cm-nél. A bomba tömege: 428 kg, a bombában alkalmazott OM – 68 tömege:195 kg

#### **A Szu-22M3 felderítőrepülőgép önvédelmi fegyverzete:**

Az önvédelmi fegyverzete önirányított rakétafegyverzetből (a későbbiekben-ÖIR.) (R-13M, R-60), beépített gépágyúból (2 db NR-30) és konténerbe épített gépágyúból (GS-23) álltak, valamint beépített kazettákból kilőhető infra- csapdákból (KDSZ-23) állt.

Ehhez a fegyverzethez az R-13M önirányított, és az R-60-as légiharc-rakéták, valamint a két szárnytőbe épített NR-30-as gépágyú, illetve a gerincbe épített infracsapdák (KDSZ-23) tartoztak.

Az R-60-as L-L osztályú ÖIR., melynek rendeltetése az ellenséges rg. megsemmisítése közelharcban N. és ÉEIV. között. A maximális rakéta indítási távolság: 1,5–8 km, a maximális túlterhelés: 30 – 40 g-ig.

---

<sup>35</sup> Rep.bomba – rg. -ről, vagy helikopterről ledobott, ballisztikailag megfelelően kialakított robbanóanyaggal vagy egyéb töltettel ellátott harceszköz. HM Zrínyi Térképészeti és Kommunikációs Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft: Katonai terminológiai Értelmező Szótár (a továbbiakban KÉSZ) Bp., Zrínyi kiadó, 2015

A másik, a passzív infravörös önvezérléssel működő R-13M (Az R-3Sz modernizált változata, az önirányítófej hűtött fotoellenállással rendelkezik. Biztosítja a befogási távolság megnövelését.) L-L. rakéta a manőverező és nem manőverező légi célok hatásos megsemmisítésére EIV. között N. és É. Maximális rakéta indítási távolság: 3,2–15 km, alkalmazási magasság: 0-25 km, a maximális túlterhelés 12 g.

Az NR-30:<sup>36</sup> gépágyú, a bal és jobb szárnytöbe fixen beépítve. Rendeltetése, F. és L. célok megsemmisítése tüzérségi tűzzel. Lőszerjavadalmazás 80-80 db, tűzgyorsaság:

850 lövés/min., űrméret 30 mm. Valamint lehetséges volt még 2 db SZPPU-22-01 gondola GS-23-as gépágyúval a 3,4 függesztési csomópontra történő függesztéssel. A gépágyú függőleges síkban kiteríthető +0° 30' -től, 32° mely 3 üzemmódban működött: „0”/nulla/üzemmód, „rögzített” és „program” üzemmódokban. A gépágyú űrmérete: 23 mm, tűzgyorsasága 3000-3400 lövés/min., lőszerjavadalmazás: 260-260 db.

A KDSZ-23 berendezés a Szu-22M3 rg. önvédelmi rendszeréhez tartozó berendezés, melynek feladata a rg. védelme forszázs (utánégető) nélküli üzemmódon az infrafejes rakéták ellen, hamis infra célok előállításával és a rádióvezérlésű lövedékek, valamint a L-L. rakéták ellen<sup>37</sup>. A berendezést a pilótafülke mögött a jobb oldalon helyezték el, 2x6 db-os tartóban.<sup>38</sup> A tartók 6 db speciális patronnal tölthetők PPI-50 infrafejes rakéták ellen, 6 másodperces égésidővel, 1 db patron 1 kg tömegű. PRP-50 patronnal rádióvezérlésű rakéták ellen. Ennek a töltetnek a tömege 0,85 kg/db, s az effektív visszaverő dipol felület minimálisan 100 m<sup>2</sup>

### **A felderítőrepülőgépre szerelhető felderítő és speciális konténerek:**

A Szu-22M3 feld. konténere – a KKR-1TE<sup>39</sup> konténer:

---

<sup>36</sup> Dohos Dénes Szakdolgozat: Repülőfedélzeti lőfegyverek bemutatása a II. világháborútól napjainkig a MH. vonatkozásában. 4. fejezet. Nemzeti Közszerológiai Egyetem (a későbbiekben NKE.), Szolnok, 2018.

Még: (Alexander Nugyelman - Aron Abramovics Richter) Nugyelman-Richter NR-30-as rg. fedélzeti gépágyú. A Szovjet OKB-16 tervezőirodánál kifejlesztett 30 mm-es rg. fedélzeti gépágyút főként a Szo. Hds. és a VSZ. rep. csapatai számára kifejlesztett katonai rg-ken rendszeresítettek. Letöltés: [https://www.repulestudomany.hu/tdk/2018\\_Dohos\\_Denes\\_SZD.pdf](https://www.repulestudomany.hu/tdk/2018_Dohos_Denes_SZD.pdf). 2021.03.10. 18h.50'

<sup>37</sup> A KDSz-23 patronjainál a kívánt indítási variációt a rep. előtti előkészítés keretében kellett beállítani az adott az adott harci fea. függvényében.

<sup>38</sup> Az afganisztáni háborúban ezek számát duplájára növelték a háborús tapasztalatok alapján. /Pavlov ezds. interjúja alapján, (szov. háborús pilóta) /

<sup>39</sup> Létezett még – amelyeket a magyar hadvezetés nem szerzett be: a KKR-2A változat, amely a feld. -i adatokat képes volt a feld. -i időben, azaz a valós időben továbbítani a földi állomásra, a KKR-2P lézer letapogatóval felszerelt változat, valamint a KKR-2E sugárzás érzékelővel ellátott is melyekről a krasznodári átképzésen tett említést a fegyveresszak oktató-előadója. Sajnos többet nem árult el. (K.I.)

A konténerei közül az egyik a KKR–1TE (Konténer Komplexnoj Razvédki)<sup>40</sup>, a komplex felderítő konténer. A másik egy zavaró konténer, az SZPSZ–141, amely a rádiólokátorok zavarásával biztosított egyféle zavartalan munkavégzést a feld-endő munkaterület fölött tevékenykedő Szu–22M3-as rg. -k, valamint a Honi Légvédelmi és a Szárazföldi csapatok egységei számára. Valamint volt még egy függeszthető konténere, amely viszont már igazi támadó fegyverzetek közé tartozott, az a KMGU–1, aknatelepítő konténer.

A KKR–1-es, amely a rendeltetése szerint is igazi feld. konténer<sup>41</sup>. Ez egy összetett rendszerű feld. konténer. A szov. -ek három hordozóra tervezték: a Szu–17-es, Szu–20-as és a Szu–22-ek modifikációira. A konténert az 1970-es években fejlesztették ki és többféle változata létezett, melyek közül az alapnak a KKR–1-es számított. A MN. is az export változatot választotta (talán ez lehetett a legolcsóbb) a beszerzésnél, a KKR–1TE változatot. A konténerben három különböző rendeltetésű szekció volt. A konténer első harmadában a felderítő kamerákat helyezték el.

Ezek közül az egyik az 1950-es években a szo. hds. részére kifejlesztett AFA–39-ezzel az eszközzel függőleges, vagy ferde síkú felvételek voltak készítőek. Maga a fényképezőgép, hagyományosnak nevezhető, régen alkalmazásban lévő, kis és közepes magasságon történő fényképek készítésére készült, s bevált eszköz volt. A függőleges, vagy ferde síkú felvételek készítésének kiválasztását a földön kellett beállítani. A felvételek készítéséhez 80 mm-es filmet használ, gyújtótávolsága 100 mm, a rögzített terület szélessége a feld. rg. magasságának 0,7 szerese függőleges beállítás esetén és kétszerese ferde beállítás esetén. Kis magasságú (380-500 m) vagy közepes (5000 m) magasságtartományokban alkalmazták 1000 km/h maximális sebességig. Sorozatfelvétel készítésére is alkalmas volt.

Ugyancsak felderítő kamera volt, mely ebben a harmadban nyert elhelyezést, a PA–1-es panorámafényképezőgép volt, amely nagyobb látószöggel szélesebb sávot deríthetett fel a kijelölt terepszakaszról. A két feld. eszköz mindegyike nappali alkalmazású volt.

A feld. kamerák között volt a harmadik feld. kamera, az éjszakai fényképezésre alkalmazott UA–47-es éjszakai fényképezőgép sztereo objektívvel. Ennek az eszköznek a két objektíve 16°-os szöget zárnak be egymással, így a feld. -endő terepről készített felvételek átfedéssel készültek, s így 152 pár felvételt készíthetett a feld. rgv. Az alkalmazott

---

<sup>40</sup> Orosz nyelvű megnevezése a konténernek (K.I.) – A KKR-1 megnevezésben az 1-es szám a felderítőkonténer fejlettségi szintjére utalt. Természetesen az 1-es változatnál voltak fejlettebbek is csak azokat nem adták el külföldre a szov. -k érthető módon.

<sup>41</sup> Ezek az adatok az átképzési tanfolyamon leadott, a szov. átképzést végző oktatók adatai alapján, az átképzési füzetből való adatok (K.I.)

magasságtartomány 300 m és 1000 m között, a sebességtartomány pedig 750 km/h és 1000 km/h között volt.

A feld. kamerák mindegyikére igaz volt, a tény, mely szerint magasság és a sebességtartomány optimális megválasztásával készülhettek a legmegfelelőbb légifelvételek. Ezeket a 101. Ö. Fre. szd. pilótái a feladatszabás idején kapták meg s a megadottak szerint készültek a fea. vh-ra. A 101. Ö. Fre. szd. általában 200 m és 1000 m magasság, illetve 500 km/h és 1000 km/h sebességtartományban végezte a feld. fea. -t.

A középső szekcióban az éjszakai fényképezéshez szükséges négy KDF-38-as kazettákba (38 db villanópatron kazettánként) az éjszakai fényképezés biztosításához szükséges FAP-100-as speciális villanópatronokat lehetett betölteni (152 db állt így összesen rendelkezésre)

A feld. konténer hátsó harmadában elhelyezett berendezéssel az ellenséges lokátorok helyeit lehetett meghatározni – az SZRSZ-13-tangázs rádió-elektronikai feld. berendezéssel – kilenc spirálantenna és két tölcserantenna érzékelt az ellenséges lokátorok elektromágneses besugárzását, s a konténer rádió-elektronikai feld. berendezései meghatározták a konténerhez képest az irányukat. Ezeket az adatokat a felderítő berendezés egy lassan csévélődő 30 m hosszú filmre rögzítette a hozzátartozó időpontokkal együtt. Ezeket az adatokat a földön az RSZBN-6 közel-navigációs és a Teszter fedélzeti kontrollrendszer segítségével összevetve viszonylag pontos helyet kaptak az ellenséges eszközök helyéről. A feld. konténer helymeghatározásához felhasználták még a rg. tehetetlenségi irányszög (IKV) rendszerét is, amely segítségével már nagyon jó helymeghatározásra nyílt lehetőség.

A KKR-1-es feld. konténerből 5 db-ot rendelt a 101. Ö. Fre. szd. részére a MN. vezetése, az SZPSZ-141-es zavarókonténerből pedig 3 db-ot. Tudni kell a beszerzéseinkről, hogy a beszerzett kiegészítők a Szu-22M3-as „fre.” gépeinkhez mind export változatúak voltak. A hds. vezetésünk ugyan kérhetett volna hozzá hőkamerákat és lézer letapogatókat is, mely felszerelések akkor modernek, korszerűeknek voltak mondhatók, de akkor túlságosan magasnak számítottak volna az eszközök árai. Így a beszerzőink megelégedtek az alapfelszereltségű konténerrel. Tehát mindenki, aki vásárolt ilyen harceszközt a szov. -tól, ilyen eszközöket kapott – az alapfelszereltségűt. (Export változatot, azaz „lebutított”, vagy finomabban fogalmazva nem teljes képességű harceszközt.) A szov. -ek által használt feld. konténerek az ő KKR konténereiben már voltak hőkamerákkal és lézeres letapogatókkal felszereltek is. A KKR-1TE konténer hossza 6,79 méter, a szélessége 0,59 m, a magassága 0,58 m. Az üres tömege 302 kg, ha pedig minden tartozék és felszerelés benne volt, akkor 800 kg. A Fre. szd. az útvonalainak tervezési számításainál általában 760 kg-al vették

figyelembe a konténer tömegét, s a rgv-k így végezték az üzemanyag számításukat<sup>42</sup>. A fea. -ink vh. -a során az alkalmazható maximális túlterhelést 3,5 g-re korlátozták a KKR-1 konténerrel, maximális megengedett sebesség pedig 1500 km/h lehetett a rep. -i fea. -ink alkalmával.

A szov-knél létezett egy úgynevezett KKR-2A konténer, amely már képes volt a fedélzeten rögzített adatokat a feld. valós idejében továbbítani a földi állomásra, valamint a KKR-2E-es változat, amely a sugárzás szintjét is tudta rögzíteni a feld-i területen.

A KKR-1TE feld. konténer mellett a másik nagyon fontos eszköze volt a Szu-22M3-as feld. rg. -nek az SZPSZ-141 zavaró konténer, melynek rendeltetése a fea. vh. során az ellenséges rádióelektronikai eszközök zavarása volt. A hazai, a VSZ. tagállamaival közösen lebonyolított hadgyakorlatainkon is sikeresen alkalmazta az Ö. Fre. szd. a konténert. (Sőt olyan eset is volt, amikor a gyakorlat sikeres folytatásához parancsot kapott a Fre. szd. a zavaró konténerek kikapcsolására.)<sup>43</sup>

Az SZPSZ – 141 zavarókonténer (egy db volt függeszthető belőle a szárny belsőre, a másik oldalra ilyenkor pedig egy UB blokkot kellett függeszteni aerodinamikai ellensúlyként)<sup>44</sup>

Az SZPSZ-141-es konténerben zavarandó frekvencia modulokat lehetett cserélni – így a fea. vh. előtt ismernie kellett a rgv. -nek a fea. vh. útvonalán található ellenséges zavarandó rádiótechnikai eszközöket, illetve azok frekvenciáit, s a megfelelő modulokat kellett beraktatnia a zavaró konténerbe. Léteztek még különbözőképpen kialakított SZPSZ-141-es konténerek más-más fea. körrel (légvédelmi rakéták elleni, rádiólokátorok elleni, hajólokátorok elleni, stb, melyeknek különböző hullámhosszokat kellett lefedni). Így volt SZPSZ-142, SZPSZ-143 változat is az SZPSZ-141 mellett.

#### A KMGU-1 és KMGU-2 konténerek<sup>45</sup>

Ezek a konténerek többszöri használatra készített kis terhek (BFK tartályok) befogadására szolgáló berendezések. Propaganda anyagok szórása is fea. -a volt. Rendeltetése páncélozott célok és élőerők megsemmisítése a BFK tartályokból történő aknatelepítéssel. Ennek megfelelően a BFK tartályok tartalma lehetett:

- AD-2,5 RT 2,5 kg tömegű (fokozott repeszhatású) aknák;

---

<sup>42</sup> Űza. számítások – minden útvonal és feld. -i- valamint harcalkalmazási fea. -k vh. -nál a rgv. -nek kötelezően el kellett végezniük az űza. fogyasztást a fea. vh. teljes idejére.

<sup>43</sup> Több rgv. társam, Balogh Imre nyá. altbgy, volt 101. Ö.Fre. szd.pk, Máté László nyá. alez. 101. Ö. Fre. szd. volt felderítő főnöke, Iváncsik Gábor nyá. őrgy, valamint saját visszaemlékezéseim alapján.

<sup>44</sup> Aerodinamikai ellensúly – Itt a konténer által létrehozott légellenállás kiegyenlítése miatt volt erre az ellensúlyra szükség.

<sup>45</sup> A két konténer egymástól csak a hossz méretében különbözött

- RTM 1,7 kg tömegű, harckocsi és páncélosok elleni aknák;
- PPFM 0,08 kg tömegű gyalogság elleni taposóakna,<sup>46</sup>

Amint a fenti adatokból kiderült a nemzeti hds. -ünk számára a Szu-22M3-as típus tökéletesen megfelelt arra a feladatkörre melyre a hds. -ünk vezetése beszerezte és rendszeresítette.

Az első Szu-22M3K vbo. -k 1983-ban érkeztek meg, „törzskocsira” szerelt állapotban Mo. -ra, és 1984-től repültek a taszári 101. Ö. Fre. szd. kötelékében. A megvásárolt rg. -k között három Szu-22UM3K kétülékes gyakorló-harci változat is volt. Ám a magyar légierő gépeibe nem a típushoz általánosan használt Ljulka AL-21, hanem a Tumanszkij R-29BSZ-300 utánégetős gázturbinás sugárhmü-vet építették be. A szov. hadvezetés a Ljulka Al-21 hajtóművel szerelt Szu-17-es rg. -it sokáig nem engedte külföldi értékesítésre, csak az 1980-as évek elejétől, Szu-22M4-es megnevezéssel. A Szu-22M3-asként rendszeresített vbo. -ók (feld. rg. -k) H-23 (APU-68U indítósínre függesztve), H-25ML és MP rakétákkal álltak rendszerbe.

A Szu-22M3-as üzemeltetési szakutasításában<sup>47</sup> 69 féle ajánlott függesztési variációt adott meg az orosz nyelvű eredeti szakutasítás. Így a fea. -nak megfelelően igen nagy lehetőségünk volt a legmegfelelőbb fegyverzet kiválasztásában, amellyel az adott fea. -t megoldhattuk.

Minden elfogultság és túlzás nélkül el lehet mondani: a típusra kiválasztott rgv. -k a kiválasztási szempontoknak megfelelően<sup>48</sup> nagyon jó rgv. „alapanyagoknak” bizonyultak, a létrehozott Fre. szd. rendeltetésszerű fea. -nak ellátására. A hazai gépátvételtől számított nem egészen 27 hónap alatt elérte a szd. hajózó állománya a rendeltetésszerű fea. vh. -i szintjét. Ez azért is nagy szó, mivel a típusra került rgv. -k egyike sem volt vbo., vagy feld. rgv. szakképzettségű. A 101. Ö. Fre. szd. vezetésének szakértő kezei alatt a szakmájukat jól ismerő, a tudásukat alkalmazni tudó feld. rgv. -ké váltak a típusra kiválasztott I. osztályú rep. hajózók. Ez bebizonyosodott a Fre. szd. RHGY. -n, a nemzetközi (VSZ. szintű) RHGY. -n, valamint a szd. nagytávolságú diszlokációval egybekötött légi-földi lövészetének kitűnő és jó minősítéssel történt vh. -val. A 101. Ö. Fre. szd. egy nagyon jó harci szellemű, minden időjárási viszonyok között bevethető igazi harci szd. -á kovácsolódott, ag. -é vált. Igen komoly ütőerőt képviselt nemzetközi szinten is. Amennyiben sikerült volna a Szu-22M3

<sup>46</sup> Taposóakna – szárazföldi aknahadviselésben a céltárgy közvetlen nyomására működő gyújtószerkezetű akna; HM Zrínyi Nonprofit Kft. KÉSZ Bp., Zrínyi kiadó, 2015

<sup>47</sup> A Szu-22M3 rg. légi üzemeltetési szakutasítása; A MH. kiadványa, Bp., 1994 (Re/202 – 219-225.old)

<sup>48</sup> A rgv. kiválasztás szempontjai voltak: 40 év alatti életkor, minimum 500 repült óra nagysebességű rg-en, és képzettség szintjén I. osztályú rgv. kiképzettségi szint.

mellé a Szu–25-ös csatarep. -ket is „odarakni”, a VR–3-as pilótanélküli feld. rg. -kről nem is beszélve, túlzás nélkül el lehetett volna mondani, Mo. -nak a történelmünk folyamán még egy soha nem látott képességű harci. -e jöhetett volna létre a felállításra tervezett 101. Fre. e. -el. Ezt az e. -et még 10-15 évig fenn lehetett volna tartani (hiszen a rg. állománya több mint felét már felújította a MH.), s a magyar hadvezetés ráért volna csak ezután gondolkodni a hds. fejlesztésén, modernizálásán (2015 körül), amikor a nemzetgazdaságunk kezdett volna „talpra állni”, helyre jönni.

1.1.2. A VSZ többi szövetséges tagállamaiban rendszeresített Szu–22-es repülőgéptípusok  
Érdekes és érdekesnek tartok egy rövid kitekintést tenni arra vonatkozóan, hogy melyik szövetségesünk rendelkezett hasonló harmadik generációs rg. -kel, mint amilyeneket a MN. rendszeresített a VSZ. EFEF. ajánlása<sup>49</sup> alapján. Sajnos, konkrét adatok hiányában számszerű, pontos rg. darabszámokat én sem tudok megadni,<sup>50</sup> csak nagyságrendileg a MN. -ben rendszeresített géplétszámhoz viszonyított becsült adatokat.<sup>51</sup> Autentikus adatok hiányában – nem szívesen ugyan – a Wikipédia nemzetközi internetes forrás adataira hivatkozom, mely közel sem fedti a valóságot,<sup>52</sup> csak körülbelüli adatot ad. Ezek alapján a VSZ. tagállamaiban a becsült géplétszámokról a következők feltételezhetőek, amelyek nem feltétlenül követték a VSZ. EFEF. ajánlásait:

- Bolgár Népi Demokratikus Köztársaság rendszeresített:  
24db Szu–22M4 és ehhez 3 db Szu–22UM3, valamint 40 db Szu–25K és ehhez (mellesleg megjegyzem, nekünk, magyaroknak is kb. ekkora géplétszámot tervezett a VSZ. EFEF.)  
6db Szu–25UBK rg. -ket szereztek be vélhetően /a 40 db Szu–25K-hoz, ami nagyjából reális/
- Csehszlovák Népköztársaság rendszeresített:  
47db Szu–22M4 és ehhez 8 db Szu–22UM3 rg. -ket.
- LNK. rendszeresített:

---

<sup>49</sup> A MN-nek megtett VSZ. EFEF. ajánláshoz hasonlót /mert meggyőződésem szerint/ minden szövetséges ország katonai és pártvezetése kapott, csak más és más nagyságrendű, darabszámút, az elkövetkezendő háborúban tervezett fea. -inak megfelelően.

<sup>50</sup> A forrásirodalmak mindegyike más és más adatokat adott meg a rendszeresített darabszámokra vonatkozóan.

<sup>51</sup> Az áttelepüléseink során a LNK. Pila, s az NDK. beli Laage rep.ter. -kre, az ott szolgálatot teljesítőktől sem tudunk meg a gépmennyiségekre vonatkozó pontos adatokat. Egyszerűen még nekünk, a szövetségeseinknek sem árulták el.

<sup>52</sup> Ezek többnyire műholdas feld-i adatok, viszont a mind a lengyel, mind pedig az NDK hds. -e rendelkezett a Szu–22-es rg. számára ajánlott különleges óvóhelyekkel, melyekbe nem csak a technika, de a fegyverzetek javadalmazása, a légibomba és a rakétafegyverzet, s a rg. kiszolgáló személyzete úgy szintén elhelyezést nyertek. Ezért a pontos rg. darabszám ismerete szinte lehetetlen volt.



90 db Szu-22M4 és ehhez 21 db Szu-22UM3K rg. -ket.

- Az MNK rendszeresített:

12 db Szu-22M3 és ehhez 3 db Szu-22UM3K rg. -ket.

- Az NDK rendszeresített:

47 db Szu-22M4 és ehhez 8 db Szu-22UM3 rg. -ket.

- Román Népi Demokratikus Köztársaság

Szu-22-es repülőgépeket nem vásárolt, de voltak VR-3-as pilótanélküli feld. rg. -i.

Mindezek alapján feltételezhetően összességében a VSZ. tagállamai részéről nagyságrendileg feltételezhetően legalább 208 db Szu-22M4-es + 12 db Szu-22M3-as azaz, 220 db Szu-22-es típusú harcászati vbo. rg. – a SZU. HDS. -e vbo. -it nem számítva – önmagában is igen komoly csapásmérő erőt képviselt, még akkor is, ha terv szerint nem egy, hanem két hadműveleti irányban tevékenykedtek volna. Ezekhez hozzájött még 43db Szu-22UM3-as típusú kétüléses – gyakorló harci vbo., melyek csapásmérő képesség szempontjából szinte semmiben sem különböztek<sup>53</sup> az együlésesektől. Így ez a megközelítőleg 260-270db harcászati vbo. rg, igen komoly légi csapásmérő erőnek számított a VSZ. -ben a maga nemében annak idején.

### 1.1.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század átképzős műszaki és vezető repülőgép-vezetői állománya

A MN. -ben a rg. típus Mo. -on először 1984. március. 21-én délelőtt 10.00-kor szállt fel. NEIV. között Balogh Imre őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. pk. és Máté László őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. feld.f., a szd.pk. feldh., a 08-as oldalszámú Szu-22UM3-as gyakorlóharci rg. berep. -re szálltak fel Taszár rep.téren.<sup>54</sup> A felszállás előkészítésénél jelen volt Bada Gyula alez.<sup>55</sup> a MN. REF. rep. szlő. (a későbbiekben – MN. Ref. rep. szlő), aki gyakorlatilag engedélyezte/ MiG-21 a két rgv. felszállását egy igen hosszú /gyakorlatilag közel fél éves/ repülési kihagyás – 1983. október hónapi – után.

Balogh Imre őrgy. és Máté László őrgy. ugyanis egy-egy MiG-21-es típuson történt repülés, a repüléstechnikai jártasság helyreállítását követően (Mindkettőjüket külön-külön leellenőrizte Bada Gyula MN, Ref. szlő. az első ülésben ülve, evvel rep. technikai oktatási

<sup>53</sup> Valamiben azért mégis – a gyakorló harci repülőgépbe tölthető üza. mennyiségében.

<sup>54</sup> Balogh Imre őrgy – nyá. altbgy. – a 101. Ö. Fre. szd pk-a és Máté László őrgy – nyá. alez. – a 101. Ö. Fre. szd. feld. f., a 101. Ö. Fre. szd. feld. h-nek „Hajózáskönyve” alapján, 2018. 05. 23. Veszprém, és 2018.05.22. Kaposvár.

<sup>55</sup> Bada Gyula alez. – a MN. Ref. Kiképzési Osztály szemlélője. MiG-21-t repült rgv.

jártasságot adva a két 101. Ö. Fre. szd. pk-i beo. -ú rgv. -jének) s majd csak ezután szállhattak fel a Szu-22-es rg. -el.<sup>56</sup>

A Szu-22M3 rg. típus 1984. április 13-án állt rendszerbe (az addigi feld. rg. szerepét betöltő L-29-es rg. típus egyidejű rendszerből /1984.március 31-el / történő kivonásával) a MN. Légierőjében, Taszár rep. téren, Ö. fre. szd-ként, a101. Ö. Fre. szd. megnevezéssel, és MN 1929 hadrendi számmal, a 31. Kapos Hc. vre. e-el közösen települve, a MN. HM-nek parancsa<sup>57</sup> alapján.

1984-ben a 101. Ö. Fre. szd. a teljes állományával befejezte az átképzését és a rgv. állománya helyreállt a rep. technikai kiképzettségi szintjének megfelelően, a Szu-22M3 rg. típuson, majd 1986-ban a rendeltetésének megfelelő kiképzettségi szintjét is elérte a Lengyel Népköztársaság (a későbbiekben-LNK.) területén végrehajtott éleslövészet teljesítésével. A rg. típus 1987-től a dél-szláv válság időszakában napi szinten HKSZ. szolgálatot teljesített Taszár rep. téren, a MiG-21-es vrg-vel (a későbbiekben – vrg.) együtt, kisegítve azokat.

A magyar légierő 12 darab Szu-22M3 (harci) és 3 db Szu-22UM3 (gyakorló harci) rendszeresített a Szu-22M3-as harcászati vbo. rg. típusból, feld. rg-ként, mely rg. típus 1984 és 1997 közötti időszakban /13 évig/ állt hadrendben a MN légierőjében. NATO-kódja: „Fitter-J.”

A MN-ben ezt a rg-t az 1971-ben megalakult CSRP. a közvetlen alárendeltségében<sup>58</sup> a szárazföldi csapatok támogatására rendszeresítették feld. rg-ként.<sup>59</sup>

Ez az újonnan felálló Ö. Fre. szd. az új rg. típusával – a Szu-22M3. -al – a CSRP-nél, a már hadrendben álló és – L-29-es kétüléses rg. -kel – szolgálatot teljesítő 101. Fre. e. állománytáblájában<sup>60</sup> kiegészítésként – állománytábla módosításként – jelent meg először 1983-ban.

A rg. típus szolgálati ideje alatt összesen 3 rg. semmisült meg, **(egyik sem rgv. hibából!)**<sup>61</sup>:

<sup>56</sup> Egyikőjük leellenőrizte a másikat hátsó ülésből – nem egészen szabályosan, de mivel ilyen egyedi eset még nem fordult elő a MN. légierőjében, a MN. Ref. -ség ezzel próbálta megoldani a kialakult helyzetet.

<sup>57</sup> HL-KI. HM. pcs-k, int-k 1980-1989. 15 d. A HM. 005/1984 sz. pcs. az L-29 rg. rendszerből való kivonására és a Szu-22M3 rg. típus szolgálatba állítására Bp., 1984. április-13.

<sup>58</sup> A 101. Fre. e. állománytáblája helyesbítő ívének 3. oldalán, a VI. pont Fre. szd. megnevezés mellett zárójelben megjegyezték: „Az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében”

<sup>59</sup> Háborús helyzetben az 5. hadsereg át-alárendeltségébe került volna a 101. Ö. Fre. szd.

<sup>60</sup> HL-KI. Magyar Néphadsereg Vezérkara (MN VK.) 1980-1989. 454 doboz (d.) 706 őrzési egység (öe.) – Helyesbítő ív 5/5 számú állománytáblához Fre, e. Budapest, 1983. május 2. A helyesbítő ív módosítja a megnevezést Fre. e-ről, felderítőrepülő ezred-re, majd a 37. oldal VI. pontjában a Fre. szd-ot (eredeti írásmóddal K. I.) az MN CSRPK közvetlen alárendeltségébe helyezi. Az egész VI. pont a Fre. szd-ról szól. A helyesbítés 1983. augusztus 1-én lépett hatályba, s jóváhagyásra 1983. május 20-án terjesztették fel.

<sup>61</sup> A kiemelés tőlem. A rendszerben állás 13 éve alatt, ez nagyon nagy szó! Katona István nyá. rep. őrgy.

1. A 06-os oldalszámú Szu-22M3-as harci rg. -ből Vámos József őrgy. a 101. Ö. Fre.szdz. megfigyelőszolgálat főnöke katapultált sikeresen, 1988. március 17-én, NEIV.között. Légtérrepülésből hazatérve Kaposhomoknál hajtómű meghibásodás miatt /a rg. az iskolakör harmadik fordulója után kigyulladt/. Vámos József őrgy. a katapultálás következtében semmilyen sérülést sem szenvedett, a rg. megsemmisült.
2. A 07-es oldalszámú Szu-22UM3-as gyakorló harci rg. -ből Lőrincz István alez. a 101. Ö. Fre. szdz légilövész szolgálat főnöke és Racskó Mihály őrgy. a 101. Ö. Fre. szdz. 2. raj rajpk. katapultáltak sikeresen oktatói ellenőrzésre történő feladat végrehajtása közben 1995. május 25-én, NEIV. között felszállás után azonnal. A rg. hajtóműve idegen tárgyat szívott be, mely következtében a rg. kigyulladt.<sup>62</sup> Lőrincz István alez. a katapultálás utáni rossz földet érés következtében a jobb lábának szárkapocscsontját eltörte, míg Racskó Mihály őrgy. semmilyen sérülést nem szenvedett. A 07-es oldalszámú Szu-22UM3-as gyakorló harci rg. megsemmisült.
3. A 16-os oldalszámú – (13-as gyári számú) – Szu-22M3-as harci rg. -ből Katona István őrgy. a 101. Ö. Fre. szdz. harckik. alovez. katapultált sikeresen, 1995. szeptember 13-án, nappalból éjszakába történő átmeneti repülési váltásában. Katona István őrgy. rg-ének ütközött kiképzési repülési feladatuk végrehajtása közben a pápai 14-es oldalszámú – (szintén 13-as gyári számú) – MiG-23UB rg. -el Katovics Balázs szds. és Mizsei Mihály szds. A MiG-23UB rg. olyan mértékben sérült az ütközés következtében, hogy az, a hazatérésnél a pápai rep. térre történő leszállás közben a pápai távoli irányadó állomás (a későbbiekben – TIRA) közelében lezuhant és teljesen kiégett, a rg. pilótái /a gépben égtek/, életüket veszítették. A rg. teljesen megsemmisült. Katona István őrgy-nak a katapultálás következtében három gerinccsigolyája kompressziósan törött. Másfél hónapos kórházi ápolás és két évi rehabilitáció után felépült.

A rgv. állományából 10 fő rgv. -nek és 36 fő mérnök-MMSz. szakembernek 1983.08.01-én kezdték el és hajtották végre az elméleti átképzését a MN. HM. 0662/1983. sz. parancsa<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Ezt állapította meg a repülőeseményt vizsgáló bizottság.

<sup>63</sup> HL-KI. MN HM1980-1989. 862 d. 0651-0700. parancs (a későbbiekben – pcs.) szám – A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének (MN. HM.) 0662 számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag, Budapest, 1983. június 28. Az Elnöki Tanács 1971.évi 10. számú törvényerejű rendelet 22§ /1/ bekezdése alapján – előljáróik javaslatára, politikai, szakmai- és katonai képzettségük növelése érdekében 1983.július hó 27-i hatállyal tartósan vezényelem a SSU. -ba az Egyesített Katonai Repülő-műszaki Tiszti Iskola /Krasznodar/ Szu-22M repülő 3 hónapos tanfolyamára. (rgv. szakra: - szakmai szám: 10431 10 fő rgv. -t., MMSz. szakra: - szakmai szám: 10441 36 fő MMSz. szakember -t)

alapján a krasznodári repülőbázison. A három hónapos átképzésre a magyar rgv. -k 200 óra összes repülési (a továbbiakban – rep.) időt kaptak, melyet teljesen nem használtak fel.



1. számú kép:<sup>64</sup> a SZU. -ban végrehajtott átképzésünk során az elsőként kirepült magyar pilóta, a Szu–22M3-as rg. típuson, Balogh Imre őrgy. szd. pk. volt.

A gyakorlati repülést a Szu–22M3 rg. típusra a rep. technikai átképzést a rgv. állomány (a későbbiekben – áll.) 1983. szeptember. 8-án kezdte meg, a „KYJIII Cy–22”<sup>65</sup> szerint, 10/10-es borultság,<sup>66</sup> 1 200 méteres felhőalap,<sup>67</sup> 5000 méteres felhőtető<sup>68</sup> és 10 kilométeres vízszintes látás<sup>69</sup> mellett. Két rep. váltás után Balogh Imre őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd. pk. – elsőként már iskolakörön egyedül repült a Szu–22M3-as rg. típusal, majd ezután, sorban minden rgv.

1983. szeptember 25. után már harci alkalmazás típusú feladatokat (a későbbiekben – fea. -kat) repült az átképzős magyar áll. Az átképzésre kapott – 200 óra, fejenként 20 óra – repülési időt nem teljesen kihasználva, eseménymentesen és eredményesen fejezték be az

---

<sup>64</sup>1.) számú kép – az átképzésen Balogh Imre őrgy. első önálló repülése a Szu – 22M3 rg. típuson. A kép Katona István nyá. őrgy tulajdona. Forrás: Balogh Imre nyá. altbgy, a 101. Ö. Fre. szd. volt pk. -a

<sup>65</sup> „KYJIII Cy–22” – a szovjetek (a későbbiekben – szov. ek) által használt átképzési szabályzat a Szu–22-es rg. típusra. (Ez a szabályzat – a „KULP- Szu–22” – szakmai fordítás szerint: a „Szu–22-es rep. kiképzés szabályzata”

<sup>66</sup> A magyar rep. szabályzatunk – az URV-71 (Utastítás a Repülés Végrehajtására) – a felhőzet mennyiségét, azaz a borultságot tizedekben adta meg, s mi rgv. -k így használtuk általánosan. (Ez jelen esetben 10/10-et, azaz teljes borultságot jelentett.) Az 5/10-ed felhőzet azt jelentette volna, hogy az égbolt félig felhős, az 1-2/10-ed szerint pedig csak itt-ott lettek volna felhők, azaz, az égbolt 1-2 tizedét tudtuk volna az égbolt fölöttünk látható részét felhővel beborítani.

<sup>67</sup> Felhőalap – a szabályzatunk – az URV-71 – szerint a felhőzet alját nevezzük így.

<sup>68</sup> Felhőtető – a szabályzat szerint ezen a felhőzet tetejét értjük.

<sup>69</sup> Vízszintes látás – a rep. szabályzat által alkotott fogalom, mely szerint azt a látástávolságot hívjuk így, amekkora távolságra egy egészséges látóképességű ember vízszintesen ellát, azaz, ameddig az embernek az időjárás viszonyok megengedik a tereptárgyakat látni (felismerni) a földön vagy a levegőben. Leegyszerűsítve, amilyen távolságra a rgv. vízszintesen ellát. (Létezik ferdelátás is, mint meteorológiai fogalom, melyet mi rgv. -k is használtunk.)

átképzésüket 1983. október 28-án. Az elvégzett átképzésről a krasznodári Egyesített Katonai Repülő-Műszaki Főiskola parancsnoka minden átképzésen részt vett rgv. számára az elvégzett sikeres átképzésről tanúsítványt állított ki.

A rgv-k átképzésével egy időben a repülőbázison az átképzésre került, azaz kiképezték a rg. típus üzemeltetésére a felállítandó feld. rep. század mérnök-műszaki szolgálat (a későbbiekben MMSz) állományának egy részét is.

Rgv. szakmai számon /10431/ a következő vettek részt az átképzésen<sup>70</sup> Krasznodarban, az Egyesített Katonai Repülő-Műszaki Tiszti Iskolában:

A 31. H. vre. e. /Taszár/ állományából:

- 1) Balogh Imre őrgy., a megalakuló 101. Ö. Fre.szd. pk., akit egyben a HM. az átképzésen résztvevő állomány, csoport pk. teendői ellátásával is megbízott;
- 2) Guti István fhdgy., a 101. Ö. Fre. szd. 3. felderítőraj (a későbbiekben – feld. raj) rajpk;
- 3) Katona István szds., a 101. Ö. Fre. szd. harckik. alovez.;
- 4) Lőrincz István szds., a 101. Ö. Fre. szd. légilövész szolgálat főnök;
- 5) Máté László őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. szd. pk. felderítő helyettes (a későbbiekben – feld. h.);
- 6) Racskó Mihály szds., a 101. Ö. Fre. szd. 2. feld. raj rajpk;
- 7) Vámos József szds., a 101. Ö. Fre. szd. megfigyelő szolgálat főnöke (a későbbiekben – mfi. szolg. f.);

A 47. H. vre. e. /Pápa/ állományából:

- 8) Vigh Miklós őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. szd. pk. ált. h, szd.pkh.;

Az 59. H. vre. e. /Kecskemét/ állományából:

- 9) Éberhardt György őrgy., a CSRP. kik. Oszt. feld. repülő szemlélő (a későbbiekben rep. szlő.);
- 10) Vincze Péter fhdgy. – a 101. Ö. Fre. szd. 1. feld. raj rajpk.;

Ahogy a rgv. állomány a Szu-22M3 típuson befejezte az átképzését, s 1983. november 2-án megérkezett az átképzését befejező áll. hazaszállítására érkező An-26-os szállító rg., már a típus átképzésre kerülő (MMSz) állományának a második csoportjával a fedélzetén, így a 101. Ö. Fre. szd. áll. -nak átképzése folyamatos volt. Az új csoport ugyanúgy megkapta az átképzését, mint az első csoport, amelyik a hajózó áll. -al egy időben érkezett, s

<sup>70</sup> HL-KI. MN. HM. Parancsok 1980-1989. 0651-0700. A MN. HM. 0662/1983.számú pcs-a a személyi állományra vonatkozólag. /Az átképzési pcs. szerint K. I./

képeztek át őket az új rg. típusra. Az ő átképzésük 1983. november 3-tól 1984. január 24-ig tartott.

#### 1.1.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század előkészítő törzs<sup>71</sup>

A 101. Ö. Fre. szd. előkészítő törzsét Balogh Imre őrgy., a szd. pk. hozta létre a saját, valamint a szd. törzs munkájának megkönnyítése érdekében. Az előkészítő törzs kompetenciája az átképzős első csoport kiutazásától a SZU. -ba, – amelyben Balogh Imre őrgy., a pk. helyettesei, s a fegyverzet-technikai szolgálat főnöke (a későbbiekben – fvt. szolg. f.) is kiutazott – az átképzés végrehajtásáról történő haza érkezésükig tartott.

Tagjai:

Vezetője: Simon Dénes őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. törzsfőnöke (a későbbiekben – töf.);

Tagjai: – Víg Antal őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. politikai (a későbbiekben – pol.) tisztje, a szd.pk. pol. helyettese;

– Kiss Imre fhdgy. a 101. Ö. Fre.szd. elhárító (a későbbiekben – elhá.) tisztje /Ő a BM – a Belügy Minisztérium – áll. -ba tartozott/;

– Murbán Géza hdgy, instruktor, pol. munkás, a pol. tiszt h.;

Amíg a HM pcs-ban kijelölt áll. a típus átképzését végezte a krasznodári repülőbázison, addig otthon Taszáron az „előkészítő törzs” – Simon Dénes őrgy. töf. vezetésével – mindent megtett a 101. Ö. Fre.szd. zökkenőmentes „felállásáért.” Fogadta az újonnan a szd-hoz vezényelt hivatásos áll. -t, eligazította, elszállásolta őket, s eljárt az átképzést végző szd. pk. és vezető beosztású tisztek nevében az időközben beérkezett pcs-ok és intézkedések (a későbbiekben – int.) alapján, Balogh Imre őrgy. szd.pk. eligazítása alapján, melyet közvetlenül a kiutazás előtt tartott az előkészítő törzs részére. A szd. -hoz vezényelt hivatásos áll. elhelyezéséről, a családtagjai igényeiről – a gyermekeik iskolai lehetőségeiről, a házastársai munkalehetőségeiről – s az egyéb felmerülő szociális problémáikról is igyekezett gondoskodni az előkészítő törzs. Mind e mellett az előkészítő törzs tagjai a saját munkaterületeiken is igyekeztek tevékenykedni. Víg Antal őrgy. a sorállomány gondjai, az elhelyezésük, az eszmei-pol-i képzésükben is tevékenykedett, Kiss Imre fhdgy. pedig a sorállomány megbízhatósági vizsgálatait, büntetlenségi vizsgálatait végezte<sup>72</sup>ez idő alatt. Így

---

<sup>71</sup> Az előkészítő törzs – a 101. Ö. Fre. szd megalakulását, a Taszár repülőbázison történő zökkenőmentes elhelyezését, a más alakulatoktól érkező személyi állomány beilleszkedését, elhelyezését, a szükségleteik kielégítését, valamint a szd. -hoz érkező soráll. elhelyezését, képzésük beindítását hivatott megoldani a 101. Ö. Fre. szd pk. az átképzésre történő kiutazását megelőző utasításai szerint. Balogh Imre nyá. altbgy, Dr. Kiss Imre nyá. ezds. és Katona István nyá. őrgy. visszaemlékezései alapján.

<sup>72</sup> A 101. Ö. Fre. szd. kiemelt rezsimalakulat besorolással rendelkezett a technikai eszköze miatt, – a Szu–22M3 rg. – s a vizsgálatokat ennek megfelelően végezte Kiss Imre fhdgy.

az előkészítő törzs pk. – Simon Dénes őrgy, tőf. – idejében jelezte a típus átképzésről hazatérő Balogh Imre őrgy. szd.pk -nak a taszári ezredparancsnok (a későbbiekben – epk. – Gögös Ottó alez, a 31. H. Vre. e. pk-nak – jogtalan lakáskiutalásait az ezred áll- a tagjai részére, a 101. Ö. Fre. szd. áll. -a részére fenntartott lakáskontingensből.<sup>73</sup> S ezzel el is kezdődtek az ellentétek az egy rep. téren elhelyezett két külön pk-ságnak – CSRP. -hoz, a 101. Ö. Fre. szd, valamint a Honi Légvédelmi Parancsnoksághoz (a későbbiekben – H. Lé. pk-ság) tartozó 31. H. Vre. e. – alárendelt alegységek (a későbbiekben – aeg. -k) között, melyek mindvégig megmaradtak egészen Taszár repülőbázis bezárásáig.

Az 1983. november 2-án Balogh Imre őrgy. – a 101. Ö. Fre.szd. pk. CSRP. jóváhagyással, saját hatáskörben egy hét pihenést biztosított az átképzésről hazaérkezett áll. részére. A szd. pk, a szd. pkh. áll. -át, s a MMSz. vezetőáll. -át visszatartotta a pihenőről, s velük együtt a szd pk. körbejárta, megszemlélte, a 101. Ö. Fre. szd. rendelkezésére bocsájtott épületeket, körleteket, objektumokat. Minden pkh. szakág-vezető (a későbbiekben – szág. vez.) a saját szakterületének megfelelő részét birtokba vette, átvette.

A hazaérkezett áll. -t az előkészítő törzs – a század tőf, Simon Dénes őrgy, és a szd. pk. pol. h., Vígh Antal őrgy, és Kiss Imre fhdgy, a szd. elhá. tisztje fogadta, a taszári rep. tér. magassági állomásán.<sup>74</sup> 1983. november harmadik hetében megérkeztek Taszárra az első An-12-es rg-k<sup>75</sup> fedélzetükön a megvásárolt Szu-22M3-as rg. típusokkal törzs-kocsira<sup>76</sup> szerelt állapotban. Velük együtt megérkezett a garanciális gyári összeszerelő csoport<sup>77</sup> is – 12

---

<sup>73</sup> Ehhez tudni kell, hogy ebben az időben a MN. égető lakásproblémákkal küzdött majdnem minden helyőrségben, de ugyanakkora probléma volt a létszámihiány is. Ezek gyakori napirendi pontjai voltak a Katonai Tanács (a későbbiekben – KT.) üléseinek is.

<sup>74</sup>Magassági állomás – a repülésirányító torony előtt megépített, vagy vele egy tömbben megépített, olyan többnyire földszintes épület, melyben a repülést és a rgv-eket kiszolgáló különböző rendeltetésű helyiségek kaptak helyet. Olyanok, mint például az orvosi szoba, az eligazító helyiség, a hajózó büfé-étkezdé, a hajózó pihenők, a szociális helyiségek, a magassági ruhák, azok felszereléseinek és a hajózó ruhák tárolásának a helyisége, stb. Volt olyan magassági állomás is – pl. a kecskeméti – ahol a magassági állomásról egyből feljuthattunk a repülésirányító toronyba.

<sup>75</sup> An-12-es rg. – a szov. légierő közepes teherszállító rg. -e. Az USA C-130-as (Hercules) rg-vel azonos kategóriájú rg. négy légszaváros gázturbinával felszerelt felsőszárnyas katonai teherszállító rg. Először 1957-ben repült, majd 1959-ben állt szolgálatba. Az irkutszki, a voronyezsi és a taskenti rg. gyárak építették őket – 1248 db-ot – az Antonov tervezőiroda terméke. Főkonstruktor V.N. Gelprin. Kína ezt a rg. típust J-8-as néven építette. Szerinte a világban több polgári légitársaság még jelenleg is üzemelteti. /K. I./

<sup>76</sup> Rg. törzs-kocsi – amelyben rg. törzse a függőleges vezérsíkkal – szétszerelés nélkül – egyben egy faladászerű konténerben van rögzítve, s a láda oldalára kerülnek a szárnyak felerősítésre. /K. I./

<sup>77</sup> Gyári garanciális összeszerelő csoport – Ez olyan műszaki szakember gárda volt, amelyik a gyári előírások alapján összeszerelte a rg. -et – a 101 Ö.Fre.szd. MMSz szakemberei nélkül – mert a gyár csak így vállalt garanciát a rg-k összeszereléséért. Az összeszerelés után a gyári berepülő-pilóta – aki ugyan civil volt, de később kiderült, ennek a civilnek volt rendfokozata is, egy ezds. volt, mivel a gyár hadiüzem volt – berepülte az összeszerelt rg. -et, majd ezek után adta át a rg. -et a rg. gyár a magyaroknak. A gyári berepülő-pilóta berepülése (a későbbiekben – berep.) után – ha minden rendben volt – minden rep. -szakágnak össze kellett állítania egy átvételi technológiát, mely szerint a magyarok átvették a gyártól a berep-t, a berep.-pilóta által átvételre javasolt rg-et. Ezt az átvételi technológiát a 101 Ö. Fre. szd. MMSz. szakemberei állították össze, s amely technológiát

fővel – és a vezetőjükkel Tyuljajevvel. Minden Szu–22-es rg-et 1db An–12-es szállító-rg. hozott a saját tartozékaival együtt. Nem sokkal később a gyári berepülő pilóta is megérkezett az egyik An–12-es szállító-rg-el, Pagrban Szergej ezds.<sup>78</sup>

A beosztott rgv. áll. -nak az a része, amelyik a SZU. -ban nem volt átképzésen, Taszáron kellett megkapja az átképzését az új rg. típusra, szov. rgv. oktatóktól, akiknek 1984 év elején kellett volna megérkezniük. Sajnos ez tőlünk – a magyar vezetéstől – független és ismeretlen okok miatt nem történt meg, s majdnem egy hónap késéssel érkeztek meg Szergej Gridnyev és Jevgenyij Ovcsinnyikov szds-k, a Szovjet Vörös Hadsereg két első osztályú oktató pilótája átképezni a magyar rgv. -ket. Ők hivatottak módszertani tanácsokkal ellátni a repülőképzésével (a későbbiekben – rep. kik.) újonnan beinduló 101. Ö. Fre. szd. -ot.

## 1.2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század állománya az 1983. és az 1984. évi állománytáblák alapján

A 101. Ö. Fre.szd. 1983-as induló állománytáblája (a későbbiekben – áll. tábl.) a 101. Fre.ezd. áll. tábl-jának a módosítása, illetve helyesbítése alapján kiadott áll. tábl. volt.<sup>79</sup> Ez alapján a 101. Ö. Fre.szd. parancsnoksága a következőképpen épült fel:

Parancsnokság:

- szd.pk: Balogh Imre őrgy;<sup>80</sup>
- szd.pk. h. Vígh Miklós őrgy;
- szd. pk. pol. h: Vígh Antal őrgy;
- feld. f. /a szd.pk. feld. h./: Máté László őrgy;
- megfi. szolg. f.: Vámos József szds;
- lé. löv. szolg. f.: Lőrincz István szds;
- személyügyi (a későbbiekben – szü.) tiszt: Tolnai Tibor fhdgy;
- nyilvántartó-gépíró;

---

a CSRP megfelelő szakemberei hagytak jóvá, s az így átvett gépet még a magyar pilóták – akiknek volt berep. jogosultságuk – berep. -ték, s csak ezután kezdhették el a rg. -en a repüléseket.

<sup>78</sup> Pagrban Szergej ezds. gyári berep. pilóta – többek között ő volt az, aki Máté László őrgy. -nak elmagyarázta a Szu–22M3 rg. típusnak a berep. apróbb fogásait, a berep. szabályzat mellett. Máté László nyá. alez. visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2020.09.16-án.

<sup>79</sup> HL-KI. HM. MN. VK. SzCSF. (Honvédelmi Minisztérium Magyar Néphadsereg Vezérkar Szervezési Csoportfőnökség – (a későbbiekben – HM. MN. VK. SzCSF.)) 1980-1989. 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív a 5/5 számú állománytáblához a 37. oldal: felvenni: Fre. szd. (MN. CSRPK. közvetlen alárendeltségében) 010/332/1983 Budapest, 1983, május 20-án.

<sup>80</sup> HL-KI. MN. SZFCSF. 1980-1989. Parancsok 0951-01000 869 d. A MN. SZFCSF. -nek 0957. számú pcs-a a személyi áll. -ra vonatkozólag. Ez a pcs. rendelkezett a beosztásokba helyezésről, a kinevezésekről, a SZU-ban átképzett rgv. pk-i, s egyes a technikai szolgálat MMSz áll. -ra vonatkozóan. /Kinevezési parancs/



Később, 1984-ben az áll. tábl. szerinti szervezeti felépítésben<sup>81</sup> már „Vezető szervek.”-ként szerepelt, s ezen belül:

- Parancsnokság (a fent felsoroltak szerint maradt);
- Törzs: Simon Dénes őrgy, a 101. Ö. Fre. szd. töf;
- Vezetési pont (a későbbiekben – vez. p.): Székely Kálmán szds;<sup>82</sup>
- Ügyviteli részleg (a későbbiekben – ügyv. rlg.): Karabencsov Józsefné;
- Fegyverzet-Technikai szolgálat (a későbbiekben – fvt. szolg.): Mikula László mérnök (a továbbiakban: mk.) őrgy. fegyverzet-technikai szolgálat főnök, (a továbbiakban: fvt. szolg. f.) a 101. Ö. Fre. szd. pk. megbízott (a továbbiakban: mb.) fvt. h.;
- Hadtápszolgálat (a továbbiakban: hdtp.): Futó László fhdgy, a 101. Ö. Fre. szd. pk. hdtp. h.;
- Egészségügyi szolgálat (a továbbiakban: Eü. szolg.): Dr. Marton Anikó orvos (a továbbiakban: o.) hdgy (1984-ben került a 101. Ö. Fre. szd.-hoz.)
- Pénzügyi részleg (a továbbiakban: pü. rlg.): Péntzes Lászlóné, polgári alkalmazott (a továbbiakban polg. alk.).

#### 1.2.1. Harcbiztosító alegységek

- Híradószakasz;
  - Híradócsoporth;
  - URH rádióraj;
- MMSz. szolgálat – Mikula László mk. őrgy, MMSz f.<sup>83</sup> (A MN. SZFCSF. 01593.számú megbízásával ezt a beosztást is ellátta a techn. szolg. f. beosztása – a szd. pk. fvt. h. beosztása – megtartása mellett.)
  - Műszaki ellenőrző szolgálat (a későbbiekben – MESZ);
  - Repülést biztosító csoport;
  - Műszaki üzembentartó szolgálat (MÜSZ);
  - Javítószolgálat (a továbbiakban: jav.szolg.);
  - Kiszolgáló gépjárműszakasz;

---

<sup>81</sup>HL-KI. HM. MN. VK. SZCSF. 1980-1989. 481 d. 739 öc. 5/5 számú áll. tábl., Fre. szd. „B-M” Budapest, 1984. február 27-én. Nyilvántartási szám: 005/56/1984.

<sup>82</sup> Székely Kálmán szds. – a taszári H. Vre. e. állományából került a 101. Ö. Fre. szd. áll. -ba a szd. megalakulásakor.

<sup>83</sup>HL-KI. MN. SZFCSF. pk. 1980-1989. 871 d. A MN. SZFCSF. 01593.számú pcs. -a a személyi áll. -ra vonatkozólag, Bp, 1983.december 08.

- Ejtőernyős szolgálat (a továbbiakban: eje. szolg.) – Fehér István alhdgy, eje. szolg. pk;

#### 1.2.2. Harcoló alegységek:

- Repülő (a továbbiakban: rep.) harc kik. alo. – Katona István szds, rep. harc kik. alov. (a szd. pk. közvetlen irányítása alá tartozott)
  - Légi felderítő kidolgozó és kiértékelő csoport (indulásnál nem volt feltöltve)
  - Kiértékelő részleg (a továbbiakban: kiért. rlg.) – Vígh Zoltán hdgy
- 1-3. feld. rep. raj;

#### 1.2.3. Kiszolgáló aeg. -k:

- Segélyhely;
- Szállítószakasz;
  - 1-3. szállítóraj;
  - Rep. üzemanyag (a későbbiekben – üza.) töltő raj;
- Ellátó szakasz (A hdt. főnökön keresztül a szd. pk. irányítása alatt volt)
  - Hajózó étkeзде;
  - Tiszti étkeзде;
  - Élelmezési ellátó (a későbbiekben – elló.) raj;
  - Raktárak;
- Gépjármű javítóraj (a továbbiakban: gjmű. jav.raj.) A technikai szolgálat főnökéhez (a továbbiakban: t.szolg. f.) tartozott.
- Raktárak. A t. szolg. f-hez tartoztak
  - Rep. műszaki anyagraktár;
  - Fegyver anyagraktár és műhely;

#### 1.2.4. Elhárító (a későbbiekben – elhá.) szerv: Kiss Imre fhdgy, elhá. tiszt (a BM áll. -hoz tartozott).

Mindezek alapján a 101. Ö. Fre. szd. pk. -ságához tartozott:

- Balogh Imre őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd. pk;
- Vígh Miklós őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd. pk;
- Vígh Antal őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd. pol. tisztje, a szd. pk. Pol. h-e;
- Máté László őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd. feld. f., a szd. pk. feld. h.;
- Vámos József szds. – a 101. Ö. Fre. szd. megfi. szolg. f.;

- Lőrincz István szds. – a 101. Ö. Fre. szd. lé. löv. szolg. f.;
- Murbán Géza hdgy – a 101. Ö. Fre. szd. Pol. instruktora /Pol. munkás/;
- Tolnai Tibor fhdgy – a 101. Ö. Fre. szd. szü. tisztje;
- Krista Istvánné kinevezett polg. alk., nyilvántartó-gépíró (őt a fvt. szolg. nyilvántartó gépíró-nőjének vették fel, de ő végig – a szd. fennállásáig – a parancsnoki előtérben látta el a feladatát).



2.  
sz.  
kép:  
a  
101.  
Ö.

Fre.szd hajózó áll. -a a parancsnoki rgv. állománnyal  
(a fénykép 1985-ben a mezőkövesdi áttelepülésünk után készült)<sup>84</sup>

A 101. Ö. Fre.szd. hajózó áll. -a, a taszári magassági-állomás épülete előtt.

Első sor, balról jobbra, Máté László őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. feld. f., a pk feld. h., Lőrincz István őrgy., a 101. Ö. Fre.szd. lé. löv. szolg. f., Balogh Imre őrgy., a 101. Ö. Fre. szd pk, (Ő a képen itt már alezredes), Kovács László szds., a 3. feld. raj gp. pk.

Középső sor, balról jobbra Katona István őrgy., rep. harckik. alov., Iváncsik Gábor szds., Herter György szds., az 1. feld. raj gp.pk., János Béla őrgy., rep.vez., Gutti István szds., a 3. feld. raj rajpk., Kánya Lajos szds. (Ő később, az LNK. -ban történő lövészetünk után rep. technikai okok miatt letiltásra került a rep. -ről, majd le is szerelt).

<sup>84</sup> A 2.) számú kép az Ö. Fre. szd. rgv. áll. -a a hajózó pk. -i áll. -al együtt. Katona István nyá. őrgy fényképparchívumából való. (saját fénykép)

Felső sor: Somogyi János szds., Bellér József szds., Vincze Péter fhdgy., az 1. feld. raj rajpk., Vígh Miklós őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. pkh., Racskó Mihály az 1985-ös mezőkövesdi események után itt fhdgy., a 2. feld. raj rajpk., Vámos József őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. megfi. szolg. f., Szeiber József szds., Roszik György fhdgy.

Ennek az áll. -nak minden tagja kivétel nélkül első osztályú, nagysebességű repülőgépen minimum 500 óra repült idővel rendelkező rgv. volt, ugyanis ezek voltak a feltételei a Szu-22-es rg. típuson történő rep. -nek.



3.) számú kép: 1995-ös fénykép,<sup>85</sup> amelyen János Béla őrgy. és Szvath Tamás fhdgy. -on kívül minden rgv. rajta van a feld. re. -szd. -hoz beosztott rgv. áll. -ából<sup>86</sup>

Álló sorban/balról jobbra/: Somogyi János őrgy., Máté László alez., Racskó Mihály őrgy., Roszik György őrgy., Katona István őrgy., Lőrincz István alez., Kánya Lajos (polgári öltözékben), Vígh Miklós alez., Turcsán János (polgári öltözékben, szakállasan). Bellér József őrgy., Litauszki Zoltán szds. Guggoló sorban: Vincze Péter őrgy., Kovács László őrgy, Vámos József őrgy., Balogh Imre ezds., Guti István őrgy., Herter György őrgy., Iváncsik Gábor őrgy.;

A század rgv. áll. -ból:

- 1984-ben 2 fő „Aranykoszorús I. Osztályú Hajózó”
- 1989-ben 9 fő „Aranykoszorús I. Osztályú Hajózó” és a 2 fő szemlélő;
- 1994-ben 11 fő „Aranykoszorús I. Osztályú Hajózó” és a 2 fő szemlélő;
- 1996- ban 17 fő „Aranykoszorús I. Osztályú Hajózó” és a 2 fő szemlélő;

<sup>85</sup> A 3. számú fénykép Katona István nyá. őrgy fényképparchívumából való. (saját tulajdon)

<sup>86</sup> Kánya Lajos szds, és Turcsán János fhdgy. is a képen vannak civilben. Ők ekkor már nem repültek, de a fénykép elkészítéséhez bejöttek a rep. térre.

### 1.2.5. A harcoló alegységek:<sup>87</sup>

- Rep. harckik. alo. – összesen 22 fővel:
  - Katona István szds – rep. harckik. alov.
  - Rep. vez. – indulásnál a beosztás (a későbbiekben – beo.) betöltetlen volt;
  - János Béla őrgy – programozó mfi.;
  - Farkas Györgyi kinevezett polgári alkalmazott – rep. nyilvántartó /1984-től betöltött hely/;
  - Statisztikus – betöltetlen beo. /tisztes rendfokozatú/;
  - Légi-fénykép kidolgozó-kiért. rlg. – 8 fővel/indulásnál a beo-k betöltetlenek voltak/;
  - Rádiótechnikai (a későbbiekben – rt.) kiért. rlg. – 2 fővel/indulásnál a beo-k betöltetlenek voltak/;
  - Kiért. rlg.:
    - Vígh Zoltán hdgy – rlg.vez.;
    - Kiért-ő: Szántó Rudolf ftörm;
    - Kiért-ő: Kiss András örm;
    - Műszerész: indulásnál a beo. betöltetlen volt;
    - Kidolg. /gk. vez. /: indulásnál a beo. betöltetlen volt;
    - Kiért. rlg. – összesen 6 fővel;
- 1 – 3. feld. rep. raj:
  - Első feld. rep. raj: Vincze Péter fhdgy. – 1. feld. rep. rajpk;
    - Szeiber József fhdgy. – 1. feld. rep. kísérő rgv;
    - Herter György fhdgy. – 1. feld. rep. gp. pk;
    - Roszik György fhdgy. – 1. feld. rep. kísérő rgv;
  - Második feld. rep. raj: Racskó Mihály szds. – 2. feld. rep. rajpk;
    - Somogyi János fhdgy. – 2. feld. rep. kísérő rgv;
    - Bellér József fhdgy. – 2. feld. rep. gp. pk;
    - Kánya Lajos fhdgy. – 2. feld. rep. kísérő rgv;
  - Harmadik feld. rep. raj: Guti István szds. – 3. feld. rep. -raj rajpk;
    - Iváncsik Gábor szds. – 3. feld. rep. kísérő rgv;
    - Kovács László szds. – 3. feld. rep. gp. pk;

---

<sup>87</sup> A beo-k a MN. SZFCSE. a 0957sz. pcs. -a alapján – 1983. augusztus 01-i hatállyal

A 101. Ö. Fre. szd. hajózó áll. -ához tartozott még, a három Kassán végzett fiatal rgv., Litauszki Zoltán fhdgy., Szvath Tamás hdgy., és Turcsány János fhdgy. A fényképen nem szerepelnek. (Ők ugyanis 1989-ben kerültek a századhoz, s a CSRPK. 1990-ben megjelent pcs-ban<sup>88</sup> kaptak beosztást a szd. -nál.)

A Szu-22M3 rg. típust repülte még a két feld. rep. szlő: Éberhardt György őrgy. (Ő a szd. megalakulásától kezdve a beosztása (a későbbiekben – beo. -a) szerint CSRP. Szuhaj feld. rep. szlő-je, s az átképzésen is részt vett velünk Krasznodarban) és Gál István alez., a H. Lé. és rep. pk-ság szlő. volt a rg. típusunkon. (Ő 1988-ban került ebbe a beosztásba és egy rövidített átképzési programmal<sup>89</sup> kapta meg a jogosultságát a rg. típuson történő rep. -k végrehajtására.)

A 101. Ö. Fre. szd az induló áll. táb-ja<sup>90</sup> szerint a szd. szervezeti felépítése következőkből áll: pk-ság, törzs, technikai szolgálat. MMSz, műszaki ellenőrző szolgálat (MESz), műszaki üzembentartó szolgálat (MÜSz). Sárkány-hajtómű üzembentartó csoport, műszer-elektromos üzembentartó csoport, rádiótechnikai üzembentartó csoport, fegyver üzembentartó (a későbbiekben – üze. tart.) csop., feld. és zavaró berendezést (a későbbiekben – zav. ber.) üze. tart. csop., karbantartó csop., jav. szolg., fegyver anyagraktár (a későbbiekben – fe. ag. rakt.) és műhely. Hdtp szolg., elló. szakasz, szállítóraj, üza. tölt. raj, élelmezési ellátó raj, eü. szolg., Segélyhely. Eje. szolg. Rep. harckik. alo., 1-3 feld. rep. raj. Az áll. tábl. létszáma békeidős része – „B” – szerint 147 főben, míg a háborús – „M” – szerint 152 főben került a katonai vezetésünk által meghatározásra.

A rg. típus utolsó mo-i felszállását és rep. -ét Kovács László őrgy., – a 101. Ö. Fre. szd. harckik. alo., rep. vez. – a 15-ös oldalszámú rg. -el hajtotta végre a MH. légierijében, 1997. február.02-án Pápa rep. térre történő átrepülésével (a későbbiekben - átrep.) 1997. szeptember. 1 - el a Szu-22M3 rg. típust kivonták a MH hadrendjéből.

### 1.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század fegyverzet-technikai szolgálata

Ahogy az ideiglenes – 1983. május 20-án Csorba József MN. VK. SZCSF. megbízott csoportfőnöke által jóváhagyott – áll. tábl.<sup>91</sup> szerint, itt is a harmadik pontban a fvt. szolg. szerepel. Itt, helyszűke miatt név szerint mindenki sajnos nem szerepelhet. Az áll. tábl.

<sup>88</sup> HL-KI. MN. CSRPK. 010/Szü/90.sz pcs-a a személyi áll. -ra vonatkozóan. Börgönd, 1990. január. 31.

<sup>89</sup> Gál István alez. elméleti felkészítését és a gyakorlati típusátképzését az Ö. Fre. szd. áll. -ából Racskó Mihály szds. az – áll. tábl. szerinti – 2. feld. raj. pk. végezte.

<sup>90</sup> HL-KI. MN. VK. SZCSF. 1980-1989 454 d. 706 öe. A Fre. e. 5/5 HIV 1983. helyesbítő ívének 3. oldalától a 101.Fre. szd. -ra vonatkoztatva, az e. áll. tábl-nak 37. oldalára felvenni VI. fejezet: Fre. szd. (eredeti írásmóddal K. I.) / Az MN. CSRPK. közvetlen alárendeltségében/

<sup>91</sup> HL- KI. MN. VK. SZCSF. 1980-1989 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív az 5/5. számú áll. tábl-hoz Fre. e. „B/M”

helyesbítő ívének 3. oldalán a VK. SzCSF-ség rendelkezik: „37. oldal: felvenni: VI. Felderítő Repülőszázad /Az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében/. Ez a 101. Ö. Fre. szd. ideiglenes áll. tábl-ja, s ennek a 3. pontja a fvt.szolg. Mivel a fvt. szolg. e szerint az ideiglenes áll. tábl. szerint is 100 főből állt, csak a pk. -k, a szolg. ág főnökök, azok helyettesei és a csop. pk-k megnevezésére szorítkozom.

- Fvt. szolg.:
  - Szolg. főnök: /a pk. Fvt. h./ 1983.08.01-től 1984.09.01-ig megbízás alapján Mikula László mk. őrgy. látta el, majd 1984.09.01-től kinevezéssel.
  - Re. mű. ag. ellátó szolg. főnök: Grób Csaba hdgy.;
  - Gjmű. szolg. főnök: Szendrei László alhdgy.;
  - Fegyverzeti főnök (a későbbiekben – fv. f.): Környei László hdgy.;
- Mérnök-műszaki (MMSz.) szolg.:
  - Szolgálat főnök /Fvt. szolg. f. h./1983.08.01. – 1984.09.01-ig Mikula László mk. őrgy, kinevezéssel, majd 1984.09.01-től Avramucz Tivadar mk. őrgy. kinevezéssel/
    - EMO szolg. vez. mk.: Dobor István mk. szds.;
    - Fegyver (a későbbiekben – fv.) szolg. vez. mk.: Bánki István mk. alez.;
    - Konténer (a későbbiekben – kont.) szolg. vez. mk.: Mocsnik Lajos mk. fhdgy.;
    - Rádió szolg. vez. mk.: Matók János mk. fhdgy.;
    - Kiszó. gjmű. szpk. Szendrei László alhdgy.;
- ❖ Műszaki Ellenőrző Szolgálat (MESZ):
  - Szolg. F.: Indulásnál a beo. nem volt feltöltve;
    - EMO főellenőr: Fejes Tamás szds.;
    - Fegyveres főellenőr: Petre Dezső szds.;
    - Rádiós főellenőr: Dankó György hdgy.;
    - SHM főellenőr: Kunfalvi László szds., mb. alapján;
- ❖ Műszaki Üze. tart. Szolg. (MÜSZ):
  - Szolg. F.: Deutsh Károly őrgy.;
  - SHM. Üze. Csoport (a későbbiekben – csop.) /Szolg. f. h. /
    - Csup. pk.: Reisinger Zoltán fhdgy.;

- Műszer Elektromos Üze. tart. Csop.:
  - Csop.pk.: Veres József fhdgy.;
- Rt. Üze. tart. Csop.:
  - Csop. pk.: Gál József fhdgy.;
- Fv. Üze. tart. Csop.:
  - Csop. pk.: Csongrádi Imre hdngy.;
- Feld. és Zavaró-berendezést (a későbbiekben – zav. ber.) Üze. tart. Csop.:
  - Csop. pk.: Veres József fhdgy.;
- Karbantartó Csop.;
  - Csop. pk.: Lukács Ferenc hdgy.;
- ❖ 3/A/c) Jav. Szolg.:
  - Szolg. f.: Zöld István fhdgy.;
  - EMO Műhelyparancsnok (a későbbiekben – műh.pk.): Bukta Sándor hdgy.;
  - Fv. Műh. pk.: Pásztor Gábor hdgy.;
  - Rádió Műh. pk.: Orbán József szds.;
  - SHM Műh. pk.: Bors Gyula szds.;
- ❖ 3/A/d) Oxigéntöltő állomás (a későbbiekben – O. tölt. áll.):
  - Technikus: Virágh József törm.;
- ❖ 3/A/e) Akkumulátortöltő állomás (a későbbiekben – akku. tölt. áll.):
  - Technikus (a későbbiekben – techn.): Somogyi Árpád törm.;
- ❖ 3/A/f) Ejte. szolg.:
  - Szolg. f.: Fehér István hdgy.;
  - Szolg. f. h.: Nagy Sándor tzls.;
- Fegyverraktár (a későbbiekben – fv. rakt.) és Műhely: Egyesített Műszaki Állomás (EMÁ)
  - Állomásparancsnok (a későbbiekben – áll. pk.): Ezt a beosztást 1986-ig Bánki István mk. alez. látta el a saját beo-a megtartása mellett, majd – 1986-ban<sup>92</sup> – a CSRP. EMA. létrehozásával Szép Csaba alhdgy. került kinevezésre a műh. pk-i beo-ba;

---

<sup>92</sup> A 101. Ö. Fre. szd. már 1985-ben megkapta meg a fegyverzetéhez szükséges „INGUL-A” típusú rakéta előkészítő műszaki állomást, de csak 1986-ban, a LNK. belső lövészettel vált életben szükségesé az EMA. élére a CSRP. részéről is kinevezni a 101. Ö. Fre. szd. részére egy pk. -t, fel kellett tölteni ezt a pk. -i helyet is. HL-



A helyesbített áll. tábl. – mely alapján „elindult” a 101. Ö. Fre. szd. létrehozása, szervezése – szerint a Fvt. szolg. 100 főből állt, a Fre. szd. pedig 147 főből. Ennek ellenére a szd. munkáját többnyire a rgv. -k által nyújtott teljesítmény és tevékenység alapján ítélték meg, minősítették. A MMSz. állomány hiába tette ki szívét-lelkét, ha a rep. techn. -át kezelő, harcfea. során alkalmazó rgv. képtelen volt értékelhető teljesítményt nyújtani, a szd. értékelése nem megfelelő volt. Evvel az egymásraultaltsággal mind a rgv-i, mind a MMSz. áll. tagjai tökéletesen tisztában voltak. A munkájukat semmiféleképpen nem lehetett külön választani.

Az átképzésen résztvevő áll. minden egyes tagja igyekezett az elvárásoknak max. -an megfelelni, s a leendő parancsnokuk előtt bizonyítani. Ebből a szempontból a típus átképzésen a közösen együtt eltöltött három hónap<sup>93</sup> – el lehetett mondani – meghatározó volt a szd. életében. Ez után az átképzés után a szd. pk. -nak – egyáltalán bármelyik pk-nak – elég volt csak kérnie valamit, azt az áll. pcs-ként fogadta. Nem voltak kérdések, ellenvetések, megjegyzések, csak végrehajtás (a későbbiekben – vh. -s). Egy szóval a pk. -i áll. kivívta a beosztottak tiszteletét mind szakmai, mind emberi, erkölcsi szempontból.

Nem jelentettek problémát a hazaérkezés utáni nehézségek, mivel az emberek tisztában voltak vele, a pk-i áll. minden szinten kiáll értük, az érdekeikért, de azt is tudták, ezért teljesíteniük kell, nekik is helyt kell állniuk, bizonyítaniuk kell.

Nem jelentett problémát a mostoha munkakörülmény, az, hogy a felső vezetés ígéretei ellenére sem voltak meg a szd. munkavégzéséhez szükséges infrastruktúrák. Nem volt hangár, szociális helységek hiányoztak, az épületek, melyek rendelkezésre álltak, nem mindegyik felelt meg a szükséges munkakörülmények biztosításának. A mostoha viszonyok még közelebb hozták egymáshoz a szd. tagjait, főleg úgy, hogy a fvt. szolg. vezetője és a szd. pk. napi szinten közöttük volt, „együtt élt, együtt lélegzett velük”, s őszintén elmondhatták a napi gondjaikat, s a beosztott áll. érezte, egyenrangú partnerként kezelik őket.

Az időszakos és az egyes zóna energiaellátó rendszerének hibái megnehezítették, megkeserítették az áll. munkáját, majd felháborító volt a garanciális csoport számára biztosított, illetve nem biztosított munkakörülmények.<sup>94</sup> A novemberi fagyban, hidegben és hóban a szabad ég alatt kellett a megérkezett rg. -ket összeszerelniük. Ugyan a szibériai

---

KI MN. CSRP. 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN. CSRP. 005/1986 számú (a későbbiekben – sz.) intézkedése (a későbbiekben – int.) az INGUL-A műszaki előkészítő állomás szolg. -ba állítására.

<sup>93</sup> HL-KI. MN. 1980-1989. 862 d. 1389 öe. 1983-as HM. pcs. -k. A MN. HM. 0662/1983.sz. pcs. -a a személyi áll. -ra vonatkozólag. (Az átképzési pcs.)

<sup>94</sup> Kellott volna egyfajta technikai protokoll szerinti összeszerelési körülményt biztosítani a gyári garanciális összeszerelő csoport számára, melyet sajnos a magyar katonai vezetésnek nem sikerült létrehoznia, mire megjöttek a gépeket összeszerelni.

hideggel semmiképpen nem hasonlítható össze a mo. -i hideg, de akkor is felháborító volt akkor az a munkakörülmény, melyben dolgozniuk kellett, főleg úgy, hogy elég lett volna csak egy fél évvel korábban kiadni a pcs. -ot a Szu-22-es hangár felépítésére, s akkor máris normális munkakörülmények között történt volna a rg. -k összeszerelése.

A műszaki szakembereink nem csupán automatikusan a pcs. -ot vh. -ó katonák voltak, hanem gondolkodó szakmájukhoz értő, azt szerető szakemberek. Ezt bizonyítja a több alkalommal újításért a CSRP. -től átvett újítási díj, melyet több tisztünk is átvehetett a szakterületén elvégzett újításért, például – a teljesség igénye nélkül – Horváth István zls., akinek a neve alatt több mint 100 újítását tartották nyilván, vagy például Tóth Nándor fhdgy., Tamási Béla hdgy.,<sup>95</sup> és Deutsch Károly örgy. is a rendszeres újítók közé tartoztak.

A legelső alkalom, amikor a 101. Ö. Fre. szd. áll. -a „elindult” a harci alakulattá válás útján, a krasznodari légi-bázison történt átképzés<sup>96</sup> – egy hajózó csoport egy MMSz. szakember csoporttal, majd még egy MMSz. csoport – majd ezt követte a mo. -i Taszár légi-bázison történő berendezkedésünk. A taszári nehézségek – az infrastruktúra hiányosságai, valamint a taszári re. e. vezetésének kellemetlenkedései, akadály gördítései – bármekkora megpróbáltatás is volt közelebb hozta a szd. pk-i és beosztotti áll. -át egymáshoz. Ezt követték ezen a téren a szd. következő későbbi fea. -i, a magyar katonai együttműködő (a későbbiekben – emük.) rep. terek – Kecskemét, Pápa – „berez-i” majd az igazi nagy feladata a Mezőkövesd hadműveleti (a későbbiekben – hdm.) rep. térre történő áttelps. -e volt a szd. --nak, amikor szinte tábori körülmények és viszonyok között kellett a rep. -k tervezéseit, a rep. felkészüléseit (a későbbiekben – felk.) végrehajtani (a későbbiekben – vh.).

Majd 1986-ban a RHGY. -val egybekötött éleslövészeti Mo. -on, s ugyan-ezen gyakorlaton a LNK-ban, Pila repülő-bázisra történt áttelps. és éles légi és földi-lövészeti (a későbbiekben – L- és F-löv.) feladatai vh-a szintén egy olyan megmérettetése volt a Ö. Fre. szd-nak, melynek sikeres vh-val megszerezte a rendeltetésének megfelelő jártasságát a 101. Ö. Fre. szd. és igazi harci egységgé kovácsolta az alakulatot. Erről az előljáró az értékelése<sup>97</sup> 34. oldalán így írt: *„A feladataikat a parancsnok fegyverzettechnikai helyettese és a mérnök-műszaki szolgálat a pilai repülőezred parancsnoka mérnök-műszaki helyettesével és a biztosító kiszolgáló zászlóalj parancsnokával szoros együttműködésben és nagyon jó munkakapcsolatban hajtotta végre.”* (eredeti írásmóddal K.I.) Majd a 37. oldalon az előljáró minősíti is a fea. vh. -át:

---

<sup>95</sup> Tamási Béla hadnagyként került egyből a 101. Ö. Fre. szd-hoz, majd később a NKE-en tudományos fokozatot is szerzett, s 2018-ban, az akkor már Dr. Tamási Béla ezds. tragikus hirtelenséggel hunyt el, aktív állományból.

<sup>96</sup> Lásd a 0662/1983.sz. átképzési pcs.

<sup>97</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2696 d. 3906 öe. A 101. Ö. Fre. szd. komplex RHGY. értékelése. Nyilvántartási szám: 00351/1986.

*„Összességében a fegyverzeti és technikai szolgálat (mérnök-műszaki üzemeltető szolgálat) állománya a lengyel repülőezred mérnökműszaki és kiszolgáló állományával és eszközeinek önzetlen segítségével fegyelmezett és technikai előírásoknak megfelelő, hozzáértő, lelkiismeretes, munkával járult hozzá a feladatok eredményes végrehajtásához. A mérnökműszaki biztosítását „Megfelelőre” értékelem, ezen belül a mérnökműszaki állomány munkáját és a repülőtechnika állapotát „Jóra” értékelem.”*

Ilyen nagy, és mérhető, látványos lépcsőfokokkal kovácsolódott igazi harci egységgé a 101. Ö. Fre. szd. áll. -a – nem szétválasztva, megosztva a MMSz. és a rgv. áll. -t – így lett ütőképes egységes egész az alakulat.

Az 1987-es kik. -i évünkben a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) Nemzeti Népi (NN) hadserege légierijének 77. vbo. e. egy rep. szd. fogadása, majd ugyanebben az évben az NDK. beli áttelepülésünk<sup>98</sup> szintén a 101. Ö. Fre. szd. harci egységét erősítette, s kovácsolta a szd. -ot ütőképes harci egységgé. A VSZ. -en belüli szövetséges – de mégis csak idegen szd. -al történő közös munka, közös harci fea. -k vh. -a – munkát, közös csapatmozgást volt hívatott gyakoroltatni. A szd. áll. -át az NDK. Laage rep. bázison tett vizontlátogatása szintén nagyon sok hasznos tapasztalatot adott mind a MMSz, mind pedig a rgv. áll. -nak. Az idegen környezetben végzett tervező-szervező munka és a harci fea. -k vh. -a a valóságost megközelítő körülmények között – a terep valós 100 m-en vh. -tt útvonalrep-ek, majd a tenger fölötti rep. -ek vh. -a a rádió magasságmérő alsó méréshatárán, s a tengeri célra vh. -tt éleslövészet – felbecsülhetetlen tapasztalatot adott mind a harcfea. -k tervezésében, mind pedig azok vh.-ban, a rep. pk. -i, a techn. -i szolg. pk. -i áll. -ának, s a rgv. munkában. Így vált a 101. Ö. Fre. szd. áll. -a olyan egységes, minden időjárési körülmények és különleges harci viszonyok között bevethető harci egységgé, melynek igazán talán csak a VSZ. EFEF. lehetett tisztában, tudatában, a magyar hadvezetés nem biztos. Nagyon nem voltak tisztában a rg. típus igazi harci lehetőségeivel, s meggyőződésem, hogy avval sem, hogy mire képes egy ilyen rep. technika egy minden időjárési viszonyok között teljesen kiképzett rgv. áll.<sup>99</sup>kezésében. 1987-től viszont már ennek semmilyen jelentősége nem volt a nemzetközi pol-i, a belpol-i viszonyok alakulása, valamint a magyar gazdaság helyzete miatt. Tulajdonképpen ezek az okok vezettek ahhoz is, ami miatt a 101. Ö. Fre. szd. nem fejlődött fel, s nem is fejlődhetett fel Fre. e-é, s

---

<sup>98</sup> HL-KI. 480/14/1sz csomag, BL szám 73/01/62. A MN. 101. Ö. Fre. szd. pk. 062/1987számú int-e, az NDK NN. Légierő 77. vbo. re. e. egy re. szd.-nak fogadására, a közös kiképzési rep-ek megtervezésére, valamint a szd. NDK. -ba történő áttelepülésének megszervezésére.

<sup>99</sup> A 101. Ö. Fre. szd. rgv. áll. -ból 11 fő volt aranykoszorús első osztályú /1994-ben/ minősítésű, s az áll. majd' minden tagja képes volt csökkentett időjárési minimum viszonyok között fel- és leszállni a Szu-22M3-as rg. típussal.

nem került beszerzésre a tervezett két Szu-25-ös bo. re. szd., valamint az egy szd-nyi VR-3-as pilótánélküli feld. eszk. Szintén ezek a körülmények vezettek a 101. Ö. Fre. szd. integrációjához<sup>100</sup> a 31. Hc. Re. e. szervezetébe, s egyben ezzel az integrációval kezdődött meg a szd. harci egységének szétesése, fokozatos leépülése, majd végül a felszámolásában is közrejátszott. Ezután a „Fürkész darázs” re. szd. – a volt 101. Ö. Fre. szd. – különösen fontosabb rep. -ket nem hajtott végre. A rgv. áll-a csak a rep. technikai, valamint a rendeltetésének megf. -ő szinten-tartó rep-it hajtotta végre mind rep. techn-i fea-ból, mind pedig harci-alkalmazási fea. -iból, valamint célrepüléseket hajtott végre az ország légtérét védelmező vrg. egységei számára. Csak a legminimálisabb, és legszükségesebb rep. idő felhasználásával (a későbbiekben – felhaszn.), mely az ország gazdasági helyzete miatt teljesen érthető volt.

1984-ben a MN. VKF. SZCSF. kiadott egy – csak a 101. Ö. Fre. szd-ra vonatkozó áll. tábl. -t.<sup>101</sup> Ezt 1987-ben egy jelentéktelen, szinte nem érzékelhető módosítás követte, s ezután már a szd. rendszerből történő kivonásáig semmilyen változtatás nem történt az áll. tábl. -ban. Az 1984-es – szinte végleges – áll. tábl. fvt. szolg-ra vonatkozó része a következő:

3.) Fv. t szolg.:

- szolg. f.: Mikula László mk. őrgy. /szd. pk. fvt. h./
- re. műsz. ag-i szolg főnök: Grób Csaba hdgy.;
- fv. szolg. f.: /”M” szerinti feltöltéssel 1fő/
- techn.: /”M” szerinti feltöltéssel 1fő tiszt/
- gjmű. szolg. f.: Szendrei László alhdgy.;
- ig. bv. és jav. tiszt:
- ell.o.: /”M” szerinti feltöltéssel 1fő tiszthelyettes (a későbbiekben – htts.);
- nyilvántartó: /”M” szerinti feltöltéssel 1fő tiszt (a későbbiekben – ts.);
- nyilvántartó: Krista Istvánné polgári alkalmazott (a későbbiekben – pa.);

---

<sup>100</sup> HL-KI. MH. CSRP. 1991 200/20/2 számú csomag, Belső leltári szám: 351/02. A MH. CSRP. 025/1991. sz. int. a 101. Ö. Fre. szd. megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. e. szervezetébe.

<sup>101</sup> HL-KI. HM. MN. VK. SZCSF. 1980-1989. 481 d. 739 öe. 5/5 sz. áll. tábl. „B-M”

1.4. A 101. Ö. Fre. szd. törzse, s a szd. áll. -a kik. -ének eszmei-politikai/ bizt. -a (az 1983-as áll. tábl. helyesbítő íve szerint)

Ahogy a rgv. -k kiválasztása, kiválogatása – ugyanis erről volt szó, hiszen az új rg. típusra jelentkezni lehetett – megindult 1981-1982-ben, úgy biztos vagyok benne, hogy mind pol. vonalon, mind pedig más szakági vonalakon is pályázható volt az új rg. típus szervezeténél felállított vezető beosztások mindegyike.

Az új szervezet áll. tábl. -ja hasonló lehetett a rendszerben álló 101. Fre. e-hez, hiszen 1983. május 2-án aláírt és 1983. május 20-án Csorba József ezds. mb. -tt szervezési csoportfőnök által jóváhagyott áll. tábl. helyesbítő ívén<sup>102</sup>a Fre.szd. -nál az 1. pontban szereplő Pk. -ság után a 2. pontban a Törzs következik:

- egy fő töf-el, őrgy. rendfokozattal, Simon Dénes őrgy.;
- egy fő szolg. vez., htts. rendfokozattal, Boncz József törm.;
- egy fő vegyivédelmi technikus (a későbbiekben – vv. techn.), htts. – nem került kinevezésre;
- egy fő M. kieg. htts., Alma Dénesné zls. (1984-ben került kinevezésre);
- egy fő írnok-rajzolóval, ts. rendfokozattal;
- egy fő ügykezelő, gépiróval kinevezett pa., Krista Istvánné;

Tehát összességében a 101.Ö. Fre. szd. törzse 1983-ban négy fővel alakult meg – a helyesbítő ív 1983. augusztus 01-vel lépett hatályba – így amikor a szd. vezető hajózó állománya és a rajpk. -k a SZU. -ban 1983. augusztus 01-én megkezdtek az átképzést, Taszáron, Mo. -on a 101. Ö. Fre. szd. vezető szervének a fea. -it a szd. törzs vette át, /előkészítő törzs néven/ Simon Dénes őrgy. irányításával. Simon Dénes őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. töf-i beosztása előtt Taszáron szolgált az e. -törzsben hdm. főtisztként, a taszári vre. e. töf. h-ként. Így az új beo. -ban nagyon jól jött a helyismereti- és a kapcsolat rendszere, amelyet max. -an ki is használt az újonnan felálló szervezete érdekében. Azonban már itt elkezdődtek a „súrlódások.” Ugyanis a 31. H. vre. e. vezetése nem bizonyult túlságosan segítőkésznek a felálló új szervezet beindulásával és a taszári berendezkedésével kapcsolatban. Ez a helyzet akkor élesedett ki igazán, amikor megtudták az e. -beli kollégák, hogy a 101. Ö. Fre. szd. teljes áll. -a Kaposvár városában kap lakást. Voltak, akik az e. áll. -ból – ahogyan ezt megtudták –

---

<sup>102</sup> HL-KI. MN. 1980-1989 MN. VK. SZCSF. 454 d. 706 öe. – Helyesbítő ív az 5/5. sz. áll. tábl.-hoz fre. e. „B-M” Nyilvántartási szám: 010/332/1983. 3. oldal VI. fre. szd., 2. pont.

egyből, minden áron át akartak kerülni az új szervezethez a kaposvári lakás miatt.<sup>103</sup> Volt ugyanis az e. áll. -ból, aki bármit megtett volna egy kaposvári, városi lakásért.<sup>104</sup>

A szd. törzs, a helyesbítő ív szerint az előbb felsorolt négy főből állt, melynek a vezetője Simon Dénes őrgy. volt. A szd. áll. -nak a kiválasztását végzők nagyon jól választottak Simon Dénes személyében töf. -öt, hiszen az ő karizmatikus személyisége, helyismerete, kapcsolatrendszere nagyon sokat segített Balogh Imre őrgy. pk. -i munkájában. Nagyon sok nehézséget sikerült áthidalnia a 101. Ö. Fre. szd. vezetésének Simon Dénes személyes kapcsolatainak keresztül, amikor már majdnem minden „kapu” bezárult a szd. hivatalos ügyeinek intézéseiben.

Balogh Imre őrgy. a típus átképzésre történő kiutazása előtt – a rgv. pk-i és vezetői áll-val – kijelölt egy előkészítő törzset, amelynek a vezetője Simon Dénes őrgy. volt, a tagjai pedig Vigh Antal őrgy., s a későbbiekben – 1983 szeptemberében – csatlakozó Kiss Imre fhdgy., a 101. Ö. Fre. szd. elhó. tisztje, valamint a fennmaradó törzs áll-a voltak.

A Helyesbítő ív IV. fre. szd. fejezetének 1. pont, a Parancsnokság (eredeti írásmóddal K. I.) állományában (a későbbiekben – áll.), a szd. vezetésében a harmadik helyen szerepelt a szd. pk. pol. h. -ként Vigh Antal őrgy. Ő a 101. Ö. Fre. szd. áll. pol. képzéséért, neveléséért volt a felelős. Ahogyan Simon Dénes, úgy Vigh Antal is az e. -nél dolgozott pol. munkásként, mielőtt a 101. Ö. Fre. szd. -hoz került beo. -ba.

Míg a szd. áll. -a a SZU. -ban az átképzését hajtotta végre a miniszteri pcs. szerint, ők Simon Dénes őrgy. és Vigh Antal őrgy., valamint Kiss Imre fhdgy. elhó. tiszt irányították a szd. szervezete felállításának folyamatát.

Vigh Antal őrgy. által a 101. Ö. Fre. szd. -nál vezetett pol. biztosítás külön szakmai csoportot ugyan nem kapott áll. tábl. szerint, viszont a beo. -a státuszában a harmadik meghatározó beo. -ú személy volt a szd. -nál. Ő pol. munkással, úgynevezett instruktossal<sup>105</sup> dolgozott, akinek sok esetben helyettesítenie is kellett a szd. polh. -ét, Vigh Antal őrgy. -ot.

Az első ilyen pol. nevelőtiszt a 101. Ö. Fre. szd. -nál Murbán Géza hdgy. volt, majd egy idő után, amikor Murbán hdgy. szakmai beiskolázásra került, őt Géczi Dezső hdgy. követte ebben a beo. -ban. Vigh Antal őrgy. alez. -é történt előléptetése után 1988-ban nyugállományba (a

---

<sup>103</sup> A helyőrségben ugyanis már évek óta folyamatos probléma volt a lakásellátás, a nem kielégítő lakáshelyzet. Ezt az e. pk., aki egyben Taszár helyőrség pk. is volt szinte minden fórumon jelentette az előljárók felé.

<sup>104</sup> Az áll. tábl. -ja a 101. Ö. Fre. szd. -nak nem volt teljesen feltöltve, különösen a harcoló alegységé (a későbbiekben – aleg.). Ezt kihasználva került a szd. -hoz János Béla őrgy. I. o. rgv. először, beo. szerint, mint nyilvántartó, majd később a rep. harcikk. alo. rep. vez-ként. Mindez a szd. pk. Balogh Imre őrgy. minden szinten történő következetes kiállása eredményeként, a plusz rep.vez-i beo. feltöltését az átképzés menetének felgyorsításával indokolva.

<sup>105</sup> Instruktor – nevelő, vagy felügyelő tiszt

későbbiekben – nyá.) került, s a feladatkörét rövid időre Máté László őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. pk. feld. h. vette át, eredeti fea-körének megtartása mellett. Később az instruktori beo- ban Géczi Dezsőt, ebben a fea-körében Turonyi István szds. váltotta.

### 1.5. A Felderítőrepülő-század hadtáp szolgálata

A MN. HM. 00085. sz. direktívája 39. oldalán a CSRP. erők fejlesztésével kezdődő, (második) bekezdésben megfogalmazott fejlesztési tervként is megjelenő gondolatok már előrevetítették a fejlesztéssel járó sok-sok teendőt, a CSRP. egész szervezetére. Így teljesen egyértelmű a tény, amely szerint, a 101.Ö. Fre. szd. megalakulásáról minden érintett szakág és szakterület tudomást szerzett már az 1983-as kiképzési tervet megelőző tervidőszakban legalább egy, jobb esetben kétéves kiképzési időszakot megelőzően. Természetesen ez attól is függött, melyik szakágnak, vagy szakterületnek mennyi időre volt szüksége az adott új harceszköz fogadásához, illetve a rendszerbe állítási és működtetési infrastruktúrájának létrehozásához. Teljesen magától értetődően a 00085.sz sz. HM. direktíva által előírt fejlesztéssel kapcsolatos teendőket a CSRP. hdt. szolgálata (a későbbiekben – szolg.) is megkapta. Ahogyan az új harceszközzel történő fejlesztésekről a CSRP. a 00085 sz. HM. direktívában megkapta az ötéves tervelőirányzatot, úgy a CSRP. is értesíthette (sőt, értesítette is) a fejlesztéssel érintett szakterületeit is.

Így a CSRP. Hdt. h., az 1983-as évi fea-tervében,<sup>106</sup>– az 1983-as kiképzési (a későbbiekben – kik.) év operatív naptári tervében – a 14. oldalon benne foglaltatik fea-ként az új szervezetek megalakításánál, a Fre. szd. 1983. október. 01-től folyamatosan az 1983-as év végéig.

A CSRP. az 1981-1983 közötti időszakra meghatározott fea. -k vh. -ról szóló jelentésében, a jelentés 4. oldalának 2. pontjában beszámol az 1983-as év fejlesztéséről. Megemlíti a „Mátra-III.” fea-t, mely szerint csökkentett áll. -al megalakult a 101. Ö. Fre. szd. Taszáron. Valójában a 101.Ö. Fre. szd. szempontjából – ez volt a „Mátra-III.” fea. lényege. Ekkor a fea. szervezésével, vh. -val, s az evvel kapcsolatos int. -k, fea. -k köthették le a CSRP. Hdt. h-t (CSRPK. hdt. h.), ezekkel sok dolga lehetett az 1983-as kik. -i időszakban.

A CSRP. az 5. o. második bekezdésében új áll. tábl. -ról jelent, s ez lehetett az az áll. tábl. módosítás, mellyel a 101. Fre. e. áll. tábl. -ba belekerült a VI. fejezettel a Ö. Fre. szd. Ezt az alg. -et az áll. tábl. a CSRP. közvetlen alárendeltségébe helyezi.<sup>107</sup>

<sup>106</sup>HL KI. MN. CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 öe. A CSRP. Hdt. szolg. Fea. -terve az 1983-as évre, 041/1983.

<sup>107</sup> HL KI. MN. 1980-1989. VK. SZCSF. 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív az 5/5. sz. áll. tábl. -hoz. 3. o.

Megjelent ebben a CSRP. Hdtp. h. „Operatív” tervben a Szu–22M rendszerbe állításának hdtp. biztosítása is, 1983 októberétől, majd egész évben folyamatos fea. -ként. Ugyanitt a táblázatban kicsit lentebb a 14. oldalon, majd alább ugyanezen a helyen, a Fre. szd. hdtp. biztosítási rendszere kidolgozását szabta vh. -andó fea. -ul a beo. -tt áll. -ának 1983.július.01-től szeptember 31-ig.

A hdtp. szolg. ezen „Operatív terv” 21. o-n, már az 1984-1985-ös kik-i évek üzemanyag számvetésének elkészítését irányozta elő. (az 1983-as kik-i év tervezésénél!) Itt bizony, már az új felálló szervezeteknél lévő új harci technikákkal is keményen foglalkozni kellett, és azok összes vonzataival<sup>108</sup> (Pl: kiszolgáló technikai eszközök üza. fogyasztását is figyelembe véve).

Az 1983-es CSRP. Hdtp. Szolg. feladat tervében,<sup>109</sup> – melyet szintén Dr. Csordás Lajos ezds. terjesztett fel, és ugyanúgy Kocsis János vörög., a CSRP. Pk. hagyott jóvá 1983. január 05-én, – ezek a fea. -k már sokkal konkrétabb formában jelennek meg, a hdtp. szolg. részére megszabott fea. -k között.

A II. Fejezet, 1983. évi fő fea. -knál. 1. pont, második bekezdésében, mely szerint: „*Meg kell szervezni, irányítani, ellenőrizni a 101.felderítőrepülő ezred felszámolásával a 101. felderítőrepülő század teljes állománnyal történő megalakításával kapcsolatos feladatok eseménymentes végrehajtását*”.

Ezeket a fea. -kat eseménymentesen ugyan meg lehetett oldani, de zökkenőmentesen aligha, hiszen a 101. Ö. Fre. szd. egy rep. téren települt a 31. Hc vre. e-el. Így a Ö. Fre. szd. helyzete igen sajátságos volt. Igaz, kisebb létszámú volt ugyan az aeg., de fontossága és a jelentősége tekintetében ez egyáltalán nem jelenthette az Ö. Fre. szd. egyes területeken történő szükségszerű mellőzését. Még akkor sem, ha mindezt a taszári 31. Hc. re. e. pk. -a nem így gondolta, és e gondolatmenet mentén is tevékenykedett. Tette mindezt az miatt, a felsőbb utasítás miatt, mely szerint az egy bázison települő eg. -ek, aeg. -k egy hdtp. szolg. -ot kapnak, melynek pk. -a – teljesen logikusan és ésszerűen – az adott bázis, rep. tér., vagy helyőrség pk. Innentől kezdve az adott rep. tér. pk. -nak, akihez tartozott a hdtp. szolg., a pk. -i alkalmassága volt a biztosíték a dolgok, az események zökkenőmentes és gördülékenyen menetére, történésére, vagy éppen az ellenkezője történt a pk. -i hozzá nem értés, vagy éppen a nem

---

<sup>108</sup> Érdekesképpen megjegyzem: a 101. Ö. Fre. szd. éves rg. üza. felhasználása a taszári re. e. éves felhasználási keretnek majdnem egynegyede volt. Ez kb. 5 és 6000t közötti nem kevés mennyiség, és ez még csak a rg. üza.! Ezen kívül még volt egy néhány olyan dolog, amely a 101. Ö. Fre. szd. gördülékeny, zökkenőmentes működéséhez szükségeltetett.

<sup>109</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2699d. 3911 öe. CSRP. Hdtp. szolg. Fea. -terve 1983. évre 4. old. II. fejezet 2. bekezdés.



megfelelő hozzáállás miatt. A 101. Ö. Fre. szd. hdtp. szolg. -a az 1983-as áll. tábl. helyesbítő ívén<sup>110</sup> 22 fővel szerepelt ebből 1 fő akadémiás hely, örgy. rendfokozattal a többi thts., ts. és honvéd. 1984 és 1987 között ez a létszám már csak 1 főre csökkent, a hdtp. f. -re – a 101. Ö. Fre. szd. pk. -nak hdtp. h-re – több nem volt. Az összes áll. ugyan megvolt, de a 31. Hc. vre. e. áll-ába át- alárendelve. Tehát ha anyagigényünk volt az áll-al együtt kellett igényelnünk.<sup>111</sup> A 101. Ö. Fre. szd. 1983 évi megszervezésekor még ugyan nem volt saját áll. tábl. -ja, az csak majd 1984-ben jelent meg.<sup>112</sup> Ellenben a szervezés, mint olyan – az folyt. Minden bizonnyal a MN. VK. SZCSF. 1983. május 20-án jóváhagyott áll. tábl. módosítása<sup>113</sup> harmadik oldalán található módosítás alapján: „37. oldal felvenni: IV. felderítő repülőszázad /az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében/” (Eredeti írásmóddal K.I.) Ezen áll. tábl. 6. o. 4. pontjában meghatározottak szerint szervezhatték meg a 101. Ö. Fre. szd. hdtp. szolg. -át, úgy ahogyan azt teheték a 37. o-tól kezdődő módosítások szerint az egész Ö. Fre. szd. esetében. Így az 1983-ban kiadott és jóváhagyott módosított áll. tábl. szerint a 101.Ö. Fre. szd. hdtp. szolg. a következő: a negyedik pont teljes egészében a Hdtp. szolg. -é volt. Ezen a helyesbítő íven – mint ahogyan azt fentebb említettem – a hdtp. szolg. 22 fővel rendelkezett. Ebben egy fő akadémiát végzett hely, örgy. rendfokozattal – ő volt a hdtp. f., azaz a 101. Ö. Fre. szd. pk. -nak hdtp. h. -e. Ezt a beosztást a szd. -nál először Futó László fhdgy. töltötte be két évig. 1983-ban Parádi István örgy. végzett az akadémiai tanulmányaival, s beo. -ba került a 31. Hc. vre. e. -nél, az e. pk. hdtp. h. -ként, majd 1987-ben a 101.Ö. Fre. szd. -hoz került szintén a pk. hdtp. h. -nek. Futó László fhdgy. ekkor került beiskolázásra a SZU. -beli akadémiára, Monyinói akadémiára, rep. hdtp. tagozatra.

<sup>110</sup> HL-KI. MN. VK. SZFCS. 1980-1989. 454 d. 706 öe. Az 5/5. sz. áll. tábl. -hoz helyesbítő ívének 3. oldalán.

<sup>111</sup> A 101. Ö. Fre. szd. esetében a lehető legkevesebb dolog történt úgy, ahogyan annak, történnie kellett volna. (Ezt azért is állíthatom ilyen magabiztosan, mert megélője voltam az eseményeknek.) Sajnos, előfordult olyan eset is, amikor a dolgok menetének helyreigazításához, a CSRPK., Schmidt István vörgy-nak személyesen kellett Taszárra eljőnnie és kiigazítani a helyes iránytól eltérő történéseket. Tette mindezt a 31. Hc. vre. e. pk-ra, Gögös Ottó alez-re történő személyes ráhatásával, a rendfokozat és a beosztás erejével. (Mivel legtöbb esetben ez másképpen nem ment.) Az epk. ugyanis igen sajátosan értelmezte a hatáskörét és jogkörét. (Sajnos nem állítanék igazat, ha azt mondanám, hogy ez csak egyetlen esetben volt így!) Százszázalékosan viszont Gögös Ottó alez. -t sem lehet hibáztatni, hiszen ilyen és hasonló esetekben az előjáróknak a teendőket és a vh. -dó pcs. -kat, int. -ket és utasításokat sokkal pontosabban, körültekintőbben, teljesen egyértelművé téve kellett volna megfogalmazni, – akár kiegészítő int. -k kiadásával is – hogy elejét vegyék az ehhez hasonló eseményeknek, figyelembe véve az adott bázison települő másik aleg. érdekeit is!

<sup>112</sup> HL KI. MN. 1980-1989 VKF. SZCSF. 481 d. 739 öe. Fre.szd. „B-M” Bp, 1984. február 27. Jóváhagyva.

<sup>113</sup> HL KI. MN. 1980-1989 VKF. SZCSF. 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív 5/5 számú áll. tábl.-hoz Nytszám: 010/332/1983 FELDERÍTŐ REPÜLŐEZRED „B-M” áll. tábl. helyesbítését az alábbiak szerint kérem végrehajtani: 3. o. 37. o.: felvenni: VI. fre. szd. /az MN. CSRPK. közvetlen alárendeltségében/ Bp. 1983. május 20. Jóváhagyva.

Parádi István őrgy. ezt a beosztást 1991-ig töltötte be Ezután már csupán egy hdtp. szolg. volt, hiszen a 101. Ö. Fre. szd. összevonásra került a 31. Hc. vre. e. -el, s ekkor már okafogyottá vált a szd. számára külön hdtp. h. beo. -t fenntartani.

A 101. Ö. Fre. szd. hdtp f. viszont nem volt akkora áll. -a, mint a Taszáron települt, mindkét alakulatot kiszolgáló hdtp. szolg. -nak. Számára csak egy ellátószakasz (a későbbiekben – elló. sz.), valamint különböző ellátórajok (a későbbiekben – elló.r.) álltak rendelkezésére a feladatai ellátásához. Ezekkel együtt a 101. Ö. Fre. szd. hdtp. szolg. felépítése ugyanolyan volt, mint a nagy, teljes hdtp. szolg. felépítése, csak éppen elló. sz. -ról, és nem elló. szd. -ról beszélhettünk. Az elló. sz. működő szervezete pedig rajokból állt. Az elló. sz. törzse egy fő thts. szakaszparancsnokból (a későbbiekben – sz.pk.) és egy fő thts. raktárvezetőből (a későbbiekben – rakt. vez.), valamint egy fő ts. rakt. -ból, azaz három főből állt. A 101. Ö. Fre. szd. pk. hdtp. h. elég különleges volt a helyzete, mivel szakmailag nem volt alárendelve a taszári rep. bázison települt hdtp. szolg. pk. -nak, hanem közvetlenül a CSRP. hdtp. h. -nek. Az e. pk. eligazításain viszont mindig ott kellett lennie, ha rep-re, vagy bármilyen, a 101. Ö. Fre. szd. -nál fellépő igényeknek eleget kívánt tenni. Elviekben a szd. igényléseit ugyanis az ilyen eligazításokon, vagy fea. szabásokon tudta megtenni. A 101. Ö. Fre. szd. szd. pk. -a egy-két alkalommal el is engedte a hdtp. h. -ét az e. pk. eligazítására – de mivel ez nem bizonyult eredményesnek, az e. törzs és az e. pk. hozzáállása miatt – úgy döntött, hogy teljesen fölösleges az eligazításon annyi embernek részt vennie, majd ő intézi a rep. ag. szükséglet igényét is a szd. -nak, melyet majd a hdtp. h. -el valósított meg. (Az alapelgondolás ugyanis az volt, hogy az önálló alakulat pk. -nak kevésbé mernek majd ellent mondani, míg a hdtp. h. -ét simán elutasítják, hiszen ő előzőleg az e. -nél szolgált, s az e. pk. beo. -ja volt.) Így az e. pk. eligazításain – főleg, ha azt maga az e. pk. tartotta – rendszerint Balogh Imre őrgy. vett részt. Végül ez lett a gyakorlat. Később már Vígh Miklós őrgy. és Máté László őrgy. is részt tudott úgy venni az eligazításokon, hogy át tudta „vinni” el tudta érni a 101. Ö. Fre. szd. igényeit. Mindez a CSRP. pk, Schmidt István vörgy. látogatása után volt, amikor az e. pk. – Gögös Ottó – ezds. csak az ő személyes pcs. -ára volt hajlandó egyes igényelt anyagokat átadni, illetve megadni a 101. Ö. Fre. szd. részére.

## 1.6. Részkövetkeztetések

Ebben a fejezetben bemutatam a 101. Ö. Fre. szd kötelékében szolg-ot teljesítő Szu–22M3-as rg. típust, a Szovjetek (a későbbiekben – szov.) Szu–17M3 rg. típusát, melynek alaptípusa a szov. hadsereg (a későbbiekben – hds.) -ben rendszeresített fő harcászati csapásmérő erő

volt az 1960-as évek közepétől. Majd a MN. HM. pcs. alapján bemutattam a 101. Ö. Fre. szd. átképzős rep. hajózó és rep. műszaki áll. -át, az átképzés idejére létrehozott előkészítő törzset. Az 1983-as évi és az 1984. évi áll. tábl. -i alapján pedig a 101. Ö. Fre. szd. a pk. -i és hajózó áll. -át, valamint a harcbiztosító, a harcoló, a kiszolgáló aeg. -it és az elló. szervét. Mindezek után az 1983-as áll. tábl. helyesbítő íve szerint részletesen a 101. Ö. Fre. szd. fvt. szolg. -át, a szd. kiképzésének eszmei-pol-i biztosítását és a szd. hdtp. szolg. -át.

A 101. Ö. Fre. szd. -nál rendszeresített – a Szu–22M3 – rg. típust a típusátképzés idején a szov. -k által leadott átképzési anyag szerint mutattam be, az átképzős áll-t a MN. HM. pcs. alapján, az előkészítő törzset a szd. törzs tagjai visszaemlékezései, míg a szd. többi szolg. -át az 1983-as áll. tábl. helyesbítő íve alapján. Igyekeztem teljesen objektíven visszaadni a 101. Ö. Fre. szd. harci, csapásmérő erejét, sugallva evvel az aeg. -ben rejlő lehetőségeket. Megemlítem még a VSZ. tagállamaiban feltételezhetően rendszeresítésre kerülhetett Szu–22-es vbo. -ók és Szu–25-ös csatarg. -ek, mennyiségét, összetételét.

## 2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század fegyverzet-technikai eszközének beszerzése, a repülőgép-vezetői állománya kiválasztása, átképzése

### 2.1. A Szu–22M3 repülőtechnika beszerzése, s annak előzményei<sup>114</sup>

A vizsgált időszak, a témám szempontjából lényegesnek tekinthető külpol-i környezete.

A Jaltai egyezmény nagyjából már megadta azt az irányt, ami a II. világháború után körvonalazódni sejtett a világ győztes államainak nagyhatalmi felállásában. Az illetékes pol-i és katonai szakértők már ebben az időben szorgalmasan és megfeszített munkával próbálták felvázolni saját kormányuk, s pol. -i vezetésük részére a nemzetük számára az elképzeléseiknek legjobban megfelelő, leghatékonyabb hatalmpol. -i, valamint geopol. -i érdekszférákat.

Meg is kezdődött a versenyfutás a náci Németország által megszállt, illetve elfoglalt területek felszabadításáért majd érdekszférájukba vonásáért. Szép sorban kötöttek a különböző nemzetközi szerződések, amelyek mind markánsabbá tették a két – egymással szemben álló – világrendszer kialakulását, az egyik, vagy a másik világrendszer irányába való elköteleződést.

A SZU. 1948. február 18-án Moszkvában írta alá az első Szovjet–Magyar barátsági, együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződést a magyar kormány képviselőjével, amely elméletileg lehetővé tette Mo. nemzetközi helyzetének megerősítését.<sup>115</sup>

Az újabb „világégést” megakadályozandó szándékkal, 1949. április 4-én Washingtonban 12 ország – Belgium, Dánia, az Amerikai Egyesült Államok (a későbbiekben – USA.), az Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Izland, Kanada, Luxemburg, Norvégia, Olaszország és Portugália – részvételével aláírták az Észak-atlanti szerződés teljes szövegét. Megalakult a NATO,<sup>116</sup> amely egyből potenciális ellenfelet látott – az akkor félelmetes szárazföldi erőt mozgósító és fegyverben tartó – győztes SZU. -ban, annál is inkább, mert az

---

<sup>114</sup> Katona István NKE., Hadtudományi Doktori Iskola (a későbbiekben – HDI.), doktoranduszhallgató, Hadtudományi Szemlében megjelent publikációja alapján. A Szu–22M3 rg. típus beszerzésének előzményei, körülményei és háttere. Hadtudományi Szemle, IX. évfolyam, 3. szám, Bp,2016.

<sup>115</sup> Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1945 – 1982, Bp.1985, Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Gondolat Könyvkiadó,74.o.

<sup>116</sup> NATO. – Észak-atlanti Szerződés Szervezete; angolul: North Atlantic Treaty Organisation; franciául: OTAN - Organisation du Traité de l’Atlantique Nord

mindenből részt követelve, az általa felszabadított területekre, mint saját befolyási övezetére tekintett.

1951.április 19-én Párizsban hat ország részvételével – Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg, Német Szövetségi Köztársaság (NSZK.) és Olaszország – létrejött az Európai Szén és Acélközösség, (ESZAK.),<sup>117</sup> melynek az egyik célja egy esetleges európai háború kirobbanásának megakadályozása volt. Ez volt az Európai Unió (EU.) egyik csírája, melyből 1957-ben létrejött az Európai Gazdasági Közösség, az EGK., s tíz év múlva, 1967-ben, az ESZAK. -kal és az EURATOM.<sup>118</sup>-mal együtt megalakult az Európai Közösség (EK.), amely már az EU. igazi elődje volt.

Néhány évvel a NATO. és az ESZAK. megalakulása után már teljesen világos volt, hogy ki, kit tekint ellenségnek. A győztesek egyikének számító SZU. és a hatalmi „holdudvarába” tartozó országok – (vagy inkább a „felszabadítással” befolyási övezetté tett) Albánia, Németország orosz befolyási területén megalakult Német Demokratikus Köztársaság (NDK.), Magyarország, Lengyelország, Románia, Csehszlovákia, valamint Bulgária tagságával megalakult a Varsói Szerződés (VSZ.).<sup>119</sup> Ez a SZU. javaslatára, s vezetésével történt, 1955. május 14-én, Varsóban.<sup>120</sup>

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa (a későbbiekben – MNK. ET. Hegedűs Andrást,<sup>121</sup> a MNK. Minisztertanácsának akkori elnökét hatalmazta fel a szerződés aláírására.

A VSZ 11. cikkelye kimondja, hogy a szerződés húsz évig marad érvényben, s a húsz év eltelte után ezen időszak letelte előtt egy évvel – ha akarják – ki kell nyilvánítani a kilépési szándékot. Csak így szűnhet meg a szerződés a kilépni kívánkozó számára!

A MNK. esetében is, amit az – 5. cikkelyben létrehozott – Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoksága (EFEF.) meghatározott, szigorú kötelezettségekkel bírt. Még akkor is, ha a határozat, „csak” ajánlásként jelent meg az adott ország hds-e, illetőleg pol-i vezetése

---

<sup>117</sup> ESZAK. - Az ESZAK. - Szerződés volt az uniós intézmények ma ismert formájának eredete. Az 1951-ben, a második világháború utóhatásai közepette létrehozott ESZAK. az első lépést jelentette az európai integráció felé. Hat országot egyesített, melyek: Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg, Németország, Olaszország.

<http://publications.europa.eu/resource/ellar/d3283d93-8b4a-4846-ad1f-d4ad219ccf86.0019.02/> Letöltés: 2021.02.17. 16h. 40'

<sup>118</sup> Az EURATOM. – Európai Atomenergia-közösség, aminek létrehozó Szerződését ugyanaz a hat állam írta alá, mint a Párizsi és Római Szerződést, ez utóbbival egy időben és egy helyen, azaz 1957. március 27-én Rómában,

<sup>119</sup> Varsói Szerződést – VSZ., vagy” Warsaw Pact” – ahogyan azt az angol nyelvű irodalom említi – Varsóban 1955. május 14-én írták alá az alapító országok és 1955. június 5-én lépett hatályba.

<sup>120</sup> Halmosy: i. m. 282-286.o.

<sup>121</sup> Hegedűs András - (Szilsárkány, 1922. október 31. – Budapest, 1999. október 23.) magyar szociológus, politikus, 1955–1956-ban Mo. miniszterelnöke. A MNK. Minisztertanácsának 4. elnöke. Hivatali ideje 1955. április 18 – 1956. október 24. <https://osaarchivum.444.hu/2022/10/31/az-elfeledett-miniszterelnok-100-eve-szuletett-hegedus-andras>. Letöltés: 2021.02.16. 16h.20'

irányába. Ugyanis egyértelmű volt a szerződésen belül, hogy a „legerősebb” testvér szava – aki történetesen a II. világháború egyik győztese, a SZU. volt – illetve akarata megkérdőjelezhetetlen dominanciával bírt a szerződésben részt vevő tagállamok között. Nem volt ez másként sem a szerződés katonai doktrínájának<sup>122</sup> főbb irányvonaláiban, sem pedig a haderónemi, valamint a fegyverzeti fejlesztések tekintetében annak ellenére, hogy minden a barátság, testvériség és a proletár internacionalizmus égisze alatt történt.

Nagyjából ugyanezen országokkal létrejött a KGST.,<sup>123</sup> 1949. január 25 –én, melyet 1953 augusztusában újjá is szerveztek. Az erőviszonyok és a kapcsolatok természetesen a KGST-n belül is ugyan ilyen „barátian”, „testvériesen” meghatározottak voltak. Ennek ellenére mindenki igyekezett a saját érdekeinek megfelelően úgy alakítani a dolgait, hogy az a számításainak megfelelően alakuljon – már ha az lehetséges volt. Talán az egyik ki nem mondott oka is ez volt a szövetség felbomlásának.

Számunkra – magyarok, a MNK. számára – a VSZ. és annak katonai irányelvei, katonai doktrínái voltak az irányadóak. Ezek szorosán „idomultak” a SZU. védelmi és támadó elképzeléseihez, a már akkor nyíltan ellenségnek kikiáltott NATO. -val szemben. Így, ezen irányelvek szerint történtek meg a számunkra „ajánlott” haderónemi fejlesztések, melyeket a VSZ. EFE. vezetése tett meg, a VSZ. fejlesztési protokollja szerint.

Ha megnézzük a SZU. katonai stratégiai fejlődésének alakulását, amelyeken keresztül ment a második világháború befejezésétől a SZU. felbomlásáig, az orosz katonai szakirodalom öt jól elkülöníthető időszakot különböztet meg:<sup>124</sup>

Az első időszak (1945–1953): ebben az időszakban az USA. és az európai NATO. államokkal szemben készültünk<sup>125</sup> fegyveres küzdelemre, alapvetően a második világháború befejezésekor érvényben lévő stratégiai irányelvek és nézetek alapján.

A második időszak (1954–1960): melynek jellemzője a SZU. és az USA. megerősödő szembenállása, a két nagyhatalom háttérében álló katonai tömbök – a VSZ.<sup>126</sup> és a NATO. – megszilárdult egymásnak feszülése, kialakítva ezzel a bipoláris világrendszert. Ebben a periódusban szerelte fel a szo. fegyveres erők minden haderónemét új, korszerű fegyverzettel

---

<sup>122</sup> Doktrína – Katonai erőket célkitűzéseik elérésében irányító alapelvek. Katonai Terminológiai Értelmező Szótár. (KÉSZ) Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>123</sup> A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa (rövidítve KGST., angolul Comecon). A közép- és kelet-európai szocialista országok gazdasági együttműködési szervezete volt a hidegháború alatt 1949 és 1991 között. A KGST. tagállamai 1991. június 28-án, budapesti ülésükön a szervezetet feloszlatták.

<sup>124</sup> Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből – tanulmánykötet - V. A. Zolotarjov – Isztorija Vojennoj Sztrategiji Rossziji, Kucskovo pole, Poligrafreszurszi, 2000. alapján ZMNE. Bp, 2004. 17-20. o.

<sup>125</sup> Azért használok többes számot, mert ezt mindig a VSZ. -el együtt tette a SZU.

<sup>126</sup> Igaz, hogy a VSZ. csak 1955. május. 14-én alakult meg, de a már meglévő és működő KGST. – 1949.január.25-én létrejött – országaiból jött létre ez a szervezet.

és atom csapásmérő eszközökkel. Ebben az időszakban már a SZU. szintén rendelkezik hidrogénfegyverrel.<sup>127</sup> Átszervezések történtek a csapatoknál a tömegpusztító fegyverek alkalmazásának figyelembevételével, s kidolgozták a nukleáris háború stratégiáját a különböző hadszínterekre.

A harmadik időszak (1961–1970): melyben döntő jelentőségű volt a politikai, gazdasági, és katonai szembenállás szempontjából a keleti és a nyugati tömb országai között, hogy ekkor volt a legkiélezettebb az ellentét, ekkor avatkozott be a SZU. közvetve olyan helyi konfliktusokba, mint a közel-keleti, illetve a vietnami, s ekkor romlott meg a viszonya Kínával. Ebben az időszakban állt a legközelebb a világ a harmadik világháborúhoz, a Disznó-öböli válság kapcsán. Ebben a periódusban volt abszolút prioritása a stratégiai nukleáris erők fejlesztésének, ekkor hoztak létre stratégiai rendeltetésű rakétacsapatokat. Eme időszakban jelentek meg a kozmikus katonai eszközök, valamint elkezdődött a katonai informatikai és vezetési rendszerek gyors fejlesztése. Ekkor fogalmazódott meg az új globális katonai stratégia, a korlátlan rakéta-atomháború stratégiája. Kidolgozták az összes kontinensre, az óceánokra és tengerekre, a földi légkörre, valamint a kozmikus térségre kiterjedő nagyméretű stratégiai hadműveletek elméletét.

A negyedik időszak (1971–1980): ebben az időszakban a két szemben álló fél törekedett a katonapolitikai<sup>128</sup> és a stratégiai egyensúly – a paritás – megteremtésére, aminek alapvető oka annak felismerése volt, hogy a létrehozott atomfegyverkészletek alkalmazása mindkét fél számára az elkerülhetetlen pusztulást hozná magával. Megérett a helyzet a problémák politikai úton történő rendezésére, s tárgyalások útján megállapodást kötni a stratégiai fegyverzetek egyes fajtáinak korlátozásáról. A nukleáris összecsapások megelőzése céljából lehetségessé vált közös rendszabályok kidolgozása.

Az ötödik időszak (1981–1991): mely időszak a témám szempontjából az érintett legfontosabb időszak. Ellentmondásos tendenciák, stabilizáló és destabilizáló tényezőkkel. Váltakozó feszültséggel és enyhüléssel jellemezhető nemzetközi kapcsolatok időszaka. Ebben a kialakult helyzetben a SZU. számolhatott mind a NATO. országok, mind Kína vele szembeni összehangolt fellépésével. A SZU. – s vele együtt a VSZ. – ennek megfelelően alakította külpolitikáját, de sikertelen törekvésnek bizonyult a NATO. szervezetében történő

---

<sup>127</sup> Hidrogénfegyver – A nukleáris fegyvereknek az a csoportja, amelynek energiája könnyű atommagoknak nehéz atommagok hasadási láncreakációjával megindított egyesüléséből származik. Régebben kétfázisú atomfegyvernek is nevezték. KÉSZ. Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>128</sup> Katonapolitika – Az állam politikájának az a része, amely a hadügyre, az esetleges háború társadalmi-pol-i jellegére, az ország háborúra való felkészítésére, a fegyveres küzdelem módjaira és formáira, valamint a velük összefüggő teendőkre vonatkozik. Az állam katonapolitikája a katonai doktrínában fejeződik ki legteljesebben. KÉSZ. Budapest, 2015. HM. Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

szakadás előidézése, s a saját pozíciójának erősítése. Ebben az időszakban a SZU. belebonyolódása egy hosszan elhúzódó és kilátástalanná váló afganisztáni háborúba, mely számára kudarccal végződött, nem ezt szolgálta.

A ciklus közepétől a nagypontosságú, irányítható fegyverrendszerek erőltetett fejlesztése, ezek tömeges rendszerbe állítása volt a jellemző, illetve az erre irányuló törekvés. Evvel együtt megváltozott a hagyományos harceszközök alkalmazásával végrehajtott katonai műveletek jellege, értelemszerűen más eljárásokat és vezetési elveket követeltek a rendszerbe állított nagy pontosságú, új fegyverrendszerek. A harcfelek rövid idő alatt megbízhatóan, pontosan végrehajthatók lettek. Tartalmilag új formákkal dolgozták ki az egyenlő készenlét stratégiájára mind a hagyományos, mind pedig a nukleáris fegyverekkel való háború megvívásának lehetőségét.

Az időszak közepétől kezdődően egyre érzékelhetőbbé vált a VSZ. fokozatos és folyamatos dezintegrációja, amely végül a VSZ. felbomlásával fejeződött be 1991-ben.

## 2.2. A Szu–22M3 vadászbombázó repülőgéptípus beszerzési körülményei

A fent leírt külpol-i és stratégiai környezetbe olvadtak bele a VSZ. tagállamai, a VSZ. fegyveres erői haderőnemi fejlesztési törekvései – a VSZ. EFEF. ajánlásai – irányelvei szerint. Ráadásul a „bipoláris” világrendszer a „reális elrettentés időszakába”<sup>129</sup> lépett az 1970-es évek első felétől, majd az USA. 1983-ra, a „csillagháborús”<sup>130</sup> tervével olyan szintre került, hogy azt már nyugodtan, nyíltan is felvállalhatta, amitől a SZU. és a VSZ. tagállamai már koránt sem voltak ilyen nyugodtak. Ennek volt betudható többek között a VSZ. fegyverrendszerek erőltetett ütemű fejlesztése.

A VSZ. tagországai között a haditechnikai eszközök gyártása szétosztásra került. Mo-nak a kézfegyverek gyártása, rep. technikai eszközök javítása és a rádió és kommunikációs eszközök gyártása jutott. Ezen eszközök előállításához Mo.-nak azonban nem volt anyagi fedezete. Másik tagországból hazánk csak úgy kaphathatott és kapott haditechnikai eszközt, ha a saját eszköz-előállítás egyenlege pozitív volt.<sup>131</sup> Ezért történhetett meg – a szo. katonai

---

<sup>129</sup> Reális elrettentés doktrínája – Az USA. a '70-es évek elején elfogadott katonai doktrínája, amely a rugalmas reagálás doktrínáját váltotta fel. Ez az utóbbtól annyiban különbözik, hogy nagyobb hangsúlyt kap a hadászati erők amerikai jellege, a hagyományos erők fejlesztése, a hadiköltségek áthárítása a NATO. tagállamaira. KÉSZ. Budapest,2015. HM. Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

<sup>130</sup> Csillagháborús terv – Az USA. vezetése által 1983-ban meghirdetett Hadászati Védelmi Kezdeményezés (SDI.) programjának köznyelvi megnevezése. KÉSZ, Budapest,2015. HM. Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

<sup>131</sup> Germuska Pál: Vörös arzenál. 5. fejezet, Széthulló együttműködés. Budapest,2010. Argumentum Kiadó.



vezetés, a VSZ. EFEF. ajánlás által – a Szu–22M3 rep. technika „ránk erőltetése,” mert az egyenlegünk akkor éppen pozitív volt.

A magyar katonai vezetés el kívánt kerülni, egy nagyarányú, a magyar nemzetgazdaságot törvényszerűen rendkívül nehéz – államcsőd közeli – helyzetbe hozó fegyverzettechnikai fejlesztést, így egy többlépcsős megoldás mellett döntött. Az első lépcsőben beszerezték a Szu–22M3-as rep. szd. -ot – a rendeltetésének megfelelő tartozékokkal együtt – 12 db harci rg. -el és 3 db Szu–22UM3 gyakorlóharci rg. -el (UTI).<sup>132</sup> Döntésével ebben a fojtogató gazdasági helyzetben egy „lélegzet-vételyi” szünetet adva a nemzetgazdaságunknak, valamint egy kis gondolkodási időt a pol. -i és katonai vezetésünknek.

Ebben az időszakban a MN. -en belüli káder-helyzet problémái – az áll. előregedése és a létszámhiány – már egyre nagyobb mértékben jelentkeztek és egyre égetőbbek voltak. A rendszerből elkezdtek kiöregedni az 1945 után a hds-be bekerült tisztek és thtts-ek. Az idő előrehaladásával a meglévő katonai infrastruktúránk is egyre inkább elamortizálódott. Midezek a problémák szintén nyomasztó gondként neheztedek a katonai vezetésünkre.

Példának okáért a taszári rep. tér leszállópályáját tesztelő MiG–23-as rg. néhány felszállásával és leszállásával annyira tönkre tette azt, hogy a leszállópálya felújításra szorult.<sup>133</sup> Evvel a témával még a HM. Katonai Tanács (a későbbiekben KT.) is foglalkozott.<sup>134</sup>

Az országunk szorult gazdasági helyzetéből az rgv áll. csak annyit érzékelt, hogy évről-évre egyre csökkent a rendelkezésünkre bocsátott, felhasználható rep. idő. Ennek az állapotnak – a kényszerű, takarékosági intézkedéseket megkövetelő lépéseknek – súlyos szakmai következményei lettek. Kihatottak a rep. -k biztonságára, a rep. kiképzésre és a rgv. -k szakmai előrehaladásra is. Az éves kiképzési terveink központi fea. szabásában minden évben benne volt a takarékoságra történő felszólítás és a rep. idő fajlagos kihasználtságának<sup>135</sup> növelésére történő felhívás. Csakhogy a tervező pk. -kat kötötték a rep.

---

<sup>132</sup> UTI. rg. – kétkormányos tanuló-gyakorlóharci vadászrepülőgép (a későbbiekben – vrg.) (Учебно-Тренировочный Истребитель) – szakmai zsargon.

<sup>133</sup> Az 1970-es évek végén vásárolt új rg. típusának a felszállási állásszöge olyan volt, hogy a felszálló rg. kiömlő gázugara a felszállások folyamán közel egy m<sup>2</sup>-es darabokat szakított fel a felszállópálya emulziós rétegéből, amely azután már porladt, és a rg-k hajtóművei számára – akár csak gurultak, akár felszálltak – veszélyt jelentett. Ha ezek a felvált emulziós darabkák a rg-k beömlő nyílásába kerültek, annak a hajtóművei nagy valószínűséggel megsérültek, evvel több milliós, esetleg több tízmilliós kárt okozva a rg. hajtóművében. (K.I.)

<sup>134</sup> HL KI. HM Titk.1980–1989. d., ö. e. HB 322. ülés, 1981. 04. 23-án Oláh István altbgy. hozzászólása.

<sup>135</sup> Gazdaságossági mutató, amely egy rep. üzemóra maximális kihasználtságát hívatott megadni.

-i szabályzatok (URV-71,<sup>136</sup> HVHU-75,<sup>137</sup> HM 029/1973<sup>138</sup> s a különböző üzemeltetési szakutasítások) szigorú előírásai.<sup>139</sup>

Az 1980-as évek első fele tervidőszakának hds. fejlesztését kiváltó főbb közvetlen okok – a teljesség igénye nélkül – a következők voltak:<sup>140</sup>

- 1979-ben bekerült az USA. fegyverarzenáljába a neutron bomba;<sup>141</sup>
- Az 1980. január. 23-án meghirdetett úgynevezett „Carter” doktrína;<sup>142</sup>
- Az USA. szenátusában 1980-ban „befagyasztják a SALT–II. egyezményvel kapcsolatos tárgyalásokat;
- A NATO. „kettős határozata” a Pershing-rakéták európai telepítéséről;
- 1981-ben az USA. hadászati robotrepülőgépeinek rendszerbe állítása;
- Az 1981-ben Ronald Reagan,<sup>143</sup> USA. elnök javaslata a „nulla megoldásra,”<sup>144</sup> melyet a SZU. mereven elutasít;
- Az 1981-es LNK. belpol-i események, melynek következtében az USA. kereskedelmi szankciót léptetett életbe a SZU. ellen;
- Közép hatótávolságú rakéták telepítése az USA. részéről;
- Ronald Reagan USA. elnök 1600 milliárd dolláros katonai programja az 1982–1987-es periódusra, s a genfi rakétatárgyalások megszakadása;
- A Pershing- és szárnyasrakéták telepítése Nyugat-Európában.

---

<sup>136</sup> Utasítás Repülések Végrehajtására – URV-71, HM, Bp. 1973

<sup>137</sup> Honi Vadászpilóták Harckiképzési Utasítása – HVHU-75, HM. Bp, 1976

<sup>138</sup> A HM. 029/1973 sz. utasítása a MNK. területe fölötti rep-k szabályozására

<sup>139</sup> A tanulmánynak ez a része a Katona István Phd. hallgató publikációjából történt „beemelése” a Hadtudományi Szemle: A tiszti teljes berendezkedés – rendszerbeállítás, az osztályos harckik-i szint helyreállítása a Szu-22M3-as típusú rg-en. XI. évfolyam, 1. sz., Bp, 2018.

<sup>140</sup> M. Szabó Miklós: - A Zrínyi Miklós Katonai Akadémia története 1980–1989, Zrínyi Media Nonprofit Kft. Bp.2011. I. fejezet.

<sup>141</sup> Neutronfegyver – a nukleáris fegyverek harmadik csoportja, energiáját atommaghasadással megindított fúziós reakcióval termeli. A neutronfegyver pusztító hatását elsősorban a neutronsugárzás adja. A fénysugárzás nem jelentős, a nyomáshullám elhanyagolható hatású. Ezért a neutronfegyver elsősorban az élőerő pusztítására szolgál. KÉSZ. Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>142</sup> James Earl „Jimmy” Carter Jr. (Plains, Georgia, 1924. október 1. –) Nobel-békedíjas amerikai politikus, Georgia állam kormányzója, az USA. 39. elnöke, s a leghosszabb életű elnöke. Nevéhez fűződik a „Carter doktrína,” melynek értelmében, „minden, a Perzsa-öböl birtoklására tett külső kísérletet az USA. saját létfontosságú érdekei ellen szóló támadásnak tekint, és ha kell, akár katonai erővel is elhárít.” <https://www.whitehouse.gov/about-the-white-house/presidents/james-carter/>. Letöltés:2021.02.16.17h. 17’.

<sup>143</sup> Ronald Wilson Reagan (Tampico, 1911. február 6. – Los Angeles, 2004. június 5.) amerikai színész, politikus, Kalifornia állam kormányzója, majd az USA. 40. elnöke. <https://www.whitehouse.gov/about-the-white-house/presidents/ronald-reagan/>. Letöltés: 2021.02.16. 18h. 05’

<sup>144</sup> A „nulla megoldás”: Ronald Reagan amerikai elnök 1981 novemberében vetette fel, miszerint a SZU. szerelje le minden közép-hatósugarú rakétáját, s ennek ellentételezéseként az USA. nem telepítené Nyugat-Európában a célpontjukat 5-8 perc alatt elérni képes Pershing-rakétáikat.

Az USA. – Zbigniew Brzezinski<sup>145</sup> által javasolt –, SZU. -t fegyverkezési versenybe kényszerítő „gazdasági kifárasztó” katonapolitika egyre nehezebb gazdasági helyzetbe hozta a SZU. -t, s vele együtt a VSZ. tagállamait is. Idővel, ez a politika teljességgel sikeresnek bizonyult.

Amit Mo. ebben a helyzetben tehetett, az a következő volt:

- 1) Vállalnunk kellett és teljesíteni a szerződéseinkben előírt tagországi kötelezettségeinket – maximum lassítani tudtuk a fegyverkezés mértékét, a harceszközök beszerzésének ütemét;
- 2) Az elavult fegyverzeteket, fegyverrendszereket amúgy is le kellett cserélni, ezt megtettük, mivel több tízéves régi fegyverek voltak a MN. rendszerében, alkalmazásban;
- 3) Az eg. -eink szervezeti felépítését a korszerű stratégiai elvárásoknak megfelelően át kellett alakítani, (amit meg is tettünk a saját tempónkban) az új fegyverekhez igazítani. (Ezt egyrészt az eltelt idő, másrészt a VSZ. által előírt – vagy inkább – a szövetségesi elvárások miatt is voltunk kénytelenek megtenni.) Amennyiben ez nem ment simán, úgy kivívhattuk a „nagytestvér” rosszallását, melyet akár gazdasági szankciók is követhettek a KGST. -n belül.

A MN. számára az egyik, a légvédelmet érintően javasolt fejlesztési előirányzat egy – a szárazföldi csapatokat támogató – feld. re. (csapásmérő) e. harcrendbe állítása volt. Azért Fre. e. hadrendbe állításáról szólt minden szinten a fejlesztési terv, mert a VSZ. nem támadó, hanem védelmi jellegű szervezetként állítatott be nemzetközi szinten.

Ezért a MN. számára a javasolt tervezet szerint:

A VSZ. EFEF. javaslata szerint kívánatos lett volna egy fre. szd., létrehozása, amely 15 db Szu–22M típusú rg.<sup>146</sup> (12 db harci-rg. és 3 db gyakorló harci rg.) állt volna. Igaz ugyan, hogy a fejlesztés első fázisában egy Ö. Fre. szd, – a szd., amely a vezetésével már e. szintű kialakításnak megfelelően szerveződött, a későbbi beszerzési tervben szereplő fejlesztés elvárásainak megfelelően – hogy majd később két Szu–25-ös csatarep. – szd. hozzáadásával feld., szárazföldi csapatokat támogató feld. rep. e. -é fejlődjön fel.

---

<sup>145</sup> Brzezinski, Zbigniew Kazimierz (1928–) lengyel származású amerikai politológus, politikus, geostratégia. Jimmy Carter USA. elnök nemzetbiztonsági főtanácsadója volt 1977–1981 között. <https://www.britannica.com/biography/Zbigniew-Brzezinski> . Letöltés.2018.03.16.

<sup>146</sup> Az átképzési pcs-ban, melyet a HM. írt alá Szu–22M szerepelt. Mi rgv. -k bízunk benne, hogy a Szu–22-es rg. típusáról, a Szu–22M4-ről van szó, s mi ennek a rg. típusnak a leoktatását is kértük az átképzésünkön az óraadó tanároktól, Krasznodárban. Katona István nyá. örgy. visszaemlékezései. Kaposvár 2021.02.17.

Ez majdnem teljesült is! Csakhogy a Szu-22M4 típus helyett az éppen raktáron álló M3-as modifikációt – ún. „átmeneti” rg. típust<sup>147</sup> – sikerül megvennie a MN. vezetésének.<sup>148</sup> A SZU.-ban, az átképzésre vezényelt áll. az átképzést az M4 típusra kezdte meg, majd egy hét után módosult az M3 modifikációra a rg. típus.<sup>149</sup> Érdekes módon ennek a miértjére, melyet csak szóban tudtam meg – írásos formában ennek sehol sem maradt nyoma, – minden, még életben lévő illetékes, a MNK. szorult anyagi helyzetét jelölte meg az okoknak, amely tényleg nagyon nyomós ok és igaz is volt. (Én nagyon óvatosan hozzátenném még a „nagytestvér,” – a SZU. – részéről az irányunkba megnyilvánuló bizalmatlanságot is.) Akkoriban a nemzetgazdaságunk már kölcsönökből élt.<sup>150</sup> Alapvetően azonban nem csak ez volt az igazi ok.

A két rg. modifikáció – a Szu-22M3 és a Szu-22M4 – közötti különbség külsőre is szembeötlő és nagyon jól látható, de az igazán nagy eltérés a két típus hmű-ve, valamint a műszerezettsége között volt! A MN. a Szu-22M3 modifikációt vásárolta meg – Tumanszkij R-29BSz-300 hmű-vel – míg az összes többi VSZ. beli szövetségesünk az M4-es modifikációt – Lyulka-AL-21F3 hmű-vel rendelkezőt – kapta.<sup>151</sup> melyet a SZU. ezidáig /1983-ig/ nem nagyon adta más országok beszerzési kérésére, csak a Tumanszkij hmű-vel szereltet, mint ahogyan azt a magyarok is kapták.

A Szu-22M3-as Ö. Fre. szd. felállítása e. szintű szervezés szerint történt meg, s a terv az volt, hogy a rajokat később szd. -ká fejlesztik fel.<sup>152</sup>

A felállítandó fre. e. számára települési helyként ugyan Jánoshalma és Nagyszénás volt tervezve, de szóba jött még Szentkirályszabadja és Börgönd is. Szentkirályszabadját az időjárási sajátosságai miatt elvetették, Börgöndön viszont a rep. tér elhelyezkedésére vonatkozó mérések és a műszaki munkálatok is elkezdődtek, majd ezek leálltak.<sup>153</sup> A VSZ. EFEF. ajánlásában Jánoshalma és Nagyszénás is ugyanúgy szerepelt mely, ha megvalósul a beruházás, nagy valószínűséggel a végleges döntés lett volna.<sup>154</sup> A gazdasági kényszer és a

---

<sup>147</sup> Volt olyan rg. -ünk, amelyiknek még a feliratozása angol nyelvű volt, s festés alatt sivatagi festés volt – tehát elképzelhető, hogy ezeket a rg. -ket nem a MN. -nek szánták eredetileg. Tyuljaev, a garanciás csoport vezetője egy baráti összejövetelen elmondta, hogy ezek a gépek – amiket a magyarok megkaptak – már két éve ott álltak a gyárudvaron. Horváth István nyá. tzl. visszaemlékezései. Kaposvár.2016.03.13.

<sup>148</sup> Ebből a modifikációból jóval kevesebb is épült, mint a Szu-22M4-ből.

<sup>149</sup> Balogh Imre nyá. altbgy., a 101. Ö. Fre. szd. pk, később a magyar légierő Pk. -ság pk. visszaemlékezései alapján. Bp., 2016. 03.24.

<sup>150</sup> Kaufmann János nyá. mk. ezds., a MH. VKF. egykori általános h-nek 2016.07.06-i szóbeli visszaemlékezései alapján. Balatonkenese.

<sup>151</sup> Evvel a hmű-vel nagyon sokáig a SZU. nem adott el Szu-22-es rg-eket, csak saját használatra gyártotta őket. (K. I.)

<sup>152</sup> Balogh Imre altbgy., a 101.Ö. Fre. szd. pk. visszaemlékezései alapján. Veszprém, 2016. 03.24.

<sup>153</sup> Bálint István nyá. ezds. CSRP. Harc.kik. O.vez. visszaemlékezései alapján. Balatonkenese, 2016. 10.10.

<sup>154</sup> Éberhardt György nyá. alez. visszaemlékezései alapján. Bp., 2016. 05.12.

praktikusság miatt Taszár mellett döntött a hadvezetésünk a már meglévő infrastruktúra miatt, amely megfelelt mind a Szu–22M3-as, mind pedig a Szu–25 rg. típusoknak. (Két betonos le-felszálló mező, sőt még egy füves tartlék leszálló mező megléte is szerepet játszhatott ebben). Azonban az időközben kialakult nemzetközi pol. -i és az eszközbeszerzéssel kapcsolatosan kialakult problémák, valamint az ország gazdasági helyzete miatt minden munkálat és tervezés azon a szinten, amelyen éppen tartott, meg is állt, mind <sup>155</sup>Börgönd és mind Jánoshalma vonatkozásában. /Jánoshalma és Nagyszénás vonatkozásában semmilyen munkálatok nem kezdődtek el. /

A magyar terv szerint két csatarep. szd., 25-30 db Szu–25-ös csata rg. -el, melynek a mennyisége a végére már csak 12 db-ra csökkentett (Emlékeztetőül- VSZ. EFE. ajánlása irányunkba 40 db Szu–25 típusú rg. volt) Szu–25 rg. -el tervezett a katonai vezetésünk. A SZU. -ban meg is kezdődött az rgv. kiképzés is a Szu–25-ös rg. típusra is, de a beszerzés leállításakor – 1987. szeptember második felében – ez meg is szűnt. Leállították a pilótaképzést is a típusra.



4.) számú kép: Egy ukrán Tu–143VR pilóta nélküli harceszköz indítása<sup>156</sup>

Valamint egy szd. pilótánélküli harceszközre is volt utalás a VSZ. átiratában (ajánlásában), amely – BSZR V–3, Reisz típusú – szám szerint ebből pedig 12 db-ot kellett volna hadrendbe állítanunk.<sup>157</sup> (Ez csak néhány helyen jelent meg a tervezésekben írott formában, valamint a VSZ. EFEF. átiratában, de a MH. VK. légvédelmi tervező főosztályának emlékezte szerint ez

<sup>155</sup> Éberhardt György nyá. alez., CSRP., Szuhaj rep. techn-i főszlő. 2016. 10. 01-i visszaemlékezései alapján, Balatonkenese.

<sup>156</sup> 4. számú kép Katona István nyá. őrgy. fénykép archívumából.

<sup>157</sup> HL KI. MN HM Titkárság 1980-1989. 8. doboz, (d), 16. őrzési egység (őc.) VSZ. EFEF. átirat a MN. HM., V. Kulikovtól, a VSZ. EFE. Főparancsnokától SZU. marsalljától, Moszkva, 1983.július.19.

valós terv volt. (Sőt, a meg nem erősített információk szerint, a Bolgár NK. hadiipari üzemében el is kezdték ezeknek az eszközöknek legyártására történő felkészülést, azonban a magyar fél elállt a beszerzéstől, nyilván gazdasági okok miatt)<sup>158</sup>

A pilóta nélküli rep. eszközök iránti érdeklődés, s a fejlesztésükre tett kísérletek már az első világháború idején megkezdődtek, második világháború alatt pedig a Harmadik Birodalom fejlesztőit már sokkal komolyabban foglalkoztatta a pilótanélküli rep. eszköz gondolata<sup>159</sup>. Az első ilyen jellegű német tudósok által kifejlesztett rep. szerkezet, amely tekinthető a pilóta nélküli rep. szerkezetek /robotrg-k/ elődjének, a németek által London ellen be is vetett szárnyas rakéták, a V-1, V-2 jelentették, ami az első komolyabb lépés volt a pilóta nélküli eszközök kifejlesztésében.

Az igazi komoly fejlesztések a II. világháború után kezdődtek meg, s a kétpólusú világrendszer adott egy igazi nagyon nagy lökést a fejlesztéseknek. Valójában a VSZ. tagállamaiban is megindultak az erre irányuló kísérletek, de a COCOM lista<sup>160</sup> korlátot szabott a szocialista tábor belső fejlesztéseknek. Mo. -on is készült pilótanélküli robotrg., melyet rep. -re pilóta tesztelt még 1995-ben<sup>161</sup> amely 80 kg hasznos tömeget volt képes magával vinni. A „Denevér K001” magyar fejlesztésű robotrepülőgép alap adatai:

Tömege: 430 kg - hasznos tömeg: 80 kg

Motor: négyhengeres kétütemű boxer, 90 LE

Sebesség: tervezett - 70-160 km, elért maximum - 260 km/h

Napjainkban már nem korlátoz bennünket a COCOM tiltólista. Mi magyarok /ha megindulhatna a hazai hadiipari termelés, megindulna a hazai hadiipar fejlődése is/ képesek lennénk hazai fejlesztésre is. Meggyőződésem, a magyar szellemi tőke képes lenne rá, csak az elején kellene nagyobb összeget befektetni a fejlesztésekbe!

---

<sup>158</sup> Csizmadia Árpád mk. alez., a MH. VKF. Légvédelmi tervező főosztályának visszaemlékezései alapján, Bp, 2016. 06. 28.

<sup>159</sup> Terpez Gábor, mérnök-tanár, drónszakértővel (Óbudai Egyetem Kandó Kálmán Villamosmérnöki Kar, Műszertechnikai és Automatizálási Intézet) – történeti interjú alapján. 2023.03.24. 19h 38’

<sup>160</sup> COCOM – lista - A COCOM-lista egy, a keleti blokk országait /és Kínát/ sújtó, multilaterális kereskedelmi embargó volt. Az ezt koordináló bizottság 1947-ben alakult, s a Coordinating Committee for Multilateral Export Controls első két szavának rövidítéséből kapta nevét. A COCOM-lista valójában egy csúcstechnológiai termékeket tartalmazó feketelista volt. <https://www.origo.hu/gazdasag/20190125-penz-a-lelke-cocom-lista.html>. Letöltés, Kaposvár, 2023.01. 13. 20h 12’

<sup>161</sup> A magyar fejlesztésű pilóta nélküli rep. a „Denevér K001”-es gép volt, mely gép ma is megtekinthető. A magyar tervezők képesek komoly drónok létrehozására is. <http://www.repulomuzeum.hu/Leltar/Leltarfotok/K-001/K-001.htm>. Letöltés: Kaposvár, 2023.07.18. 20h 51’





5 sz. kép: Az Aviatica Kft. - Vég Pál és társai által a Haditechnikai Intézet megrendelésére tervezett pilótánélküli feld. rg. /egyike az első magyar drónoknak/ 1995.-ben Székesfehérváron gyártott prototípusa.<sup>162</sup>

A magyar szellemi tőke felbecsülhetetlen erejű és képességű, csak nézzünk szét a világ országaiban hány helyen dolgoznak kiválóbbnál kiválóbb magyar tervezők és fejlesztők. Ezt ki kellene használni a nemzetünknek itthon Magyarországon! Mert képesek vagyunk rá. Nem lennének kiszolgáltatva és másokra utalva a saját országunk védelmében.

A pilóta nélküli rg. (továbbiakban UAV),<sup>163</sup> jelenleg még elsősorban katonai fea. -kra alkalmazott olyan rep. eszköz – a mai értelmezés szerint –, amely valamilyen ön- vagy távirányítással, de leggyakrabban a kettő kombinációjával rendelkezik, ezért fedélzetén nincsen szükség pilótára. Ugyanakkor, a pilóta nélküli rg. -ket külön kell választanunk a robotrg. -ktől. A pilóta nélküli rg. többször felhasználható, míg a robotrg., mint rakétafegyver, a felhasználáskor megsemmisül. Ezt azért írom így le, mert több, a témával foglalkozó

<sup>162</sup> Az 5. sz. kép - <http://www.repulomuzeum.hu/Leltar/Leltarfotok/K-001/K-001.htm>. Letöltve: Kaposvár, 2023.07.18. 21h. 14'

<sup>163</sup> UAV. – azaz, Unmanned Aerial Vehicle (ember nélküli légi jármű)

tanulmányokban keveredést tapasztaltam az értelmezésben. A pilóta nélküli rg. -k fejlődési iránya vezetett a drónok<sup>164</sup> kifejlesztéséhez.

A magyar hadiipar felfejlesztése önellátás szintjéig /vagy akár exportőr szintig/ a magyar nemzetgazdaságnak is komoly hasznot /bevételt/ generálhatna, vagy nem kevés terhet levehetne az állami költségvetésből a haderőnemi fejlesztés, valamint a hds. ütőképességének szintentartásánál. A Szu-22M3 rg. típus rendszerből történő kivonásánál egy magasabb szinten álló hadiipar színvonalas dróngyártással nagyon sok védelmi problémát megoldhatott volna.

A robotrg. -k Európába történő telepítése az USA. részéről, amelyek a VSZ. -t és egész EU. -t (sőt az egész világot) izgalomba hozták az 1980-as évek elején. Ezek a Tomahawk típusú, szárazföldi indítású robotrg. -k voltak. A telepítésüket – egy 1979-es NATO. határozat alapján – 1983 decembere és 1987 között hajtották végre Európában. A telepített robotrg. -ket többek között nukleáris töltettel is elláthatták – ennek volt betudható a nagy izgalom és a széleskörű tiltakozási hullám, – ezért a robotrg. -k telepítése elleni igen erőteljes tiltakozó mozgalom indult a telepítéseket érintő lakott települések lakossága körében. A tiltakozások ellenére azonban a telepítés megindult – a terv szerint – Nagy-Britanniában (10 üteg – 160 db), Olaszországban (7 üteg – 112 db), a NSZK-ban (6 üteg – 96 db), Belgiumban (3 üteg – 48 db), valamint Hollandiában (3 üteg – 48 db földi indítású robotrg. -el).<sup>165</sup>

Az 1980-as éveket a VSZ. -en belüli széthulló együttműködés jellemezte.<sup>166</sup> A szövetségen belül érdekellentétek feszültek egymásnak, s az egymástól való kölcsönös függés, és az igencsak akadozó együttműködés volt tapasztalható. Az érdekellentéteket a nehéz gazdasági helyzet generálta. A tagországok kivétel nélkül /a SZU. -t is beleértve/ gazdasági nehézségekkel küzdöttek. Ezt azonban a SZU. nem igazán vette figyelembe. 1987 januárjában a SZU. olyan egyoldalú javaslattal állt elő, mely szerint egy háborús időszakban létrehozandó Gazdasági Tanács felállítását javasolja. Moszkva /a SZU. / elképzelése szerint a Tanácsnak nemzetek fölötti jogai lettek volna, s a Tanács hozta volna a rendkívüli intézkedéseket, mivel a KGST. ezt intéző szerveit erre a feladatra alkalmatlannak minősítette.<sup>167</sup> (A megállapítás valóban helytálló volt.) A hadigazdaságok működtetésére, s a

---

<sup>164</sup> Remotely Piloted (Aerial) Vehicle, RPV., am. „távrolról irányított (légi) jármű”, vagy drón [az angol drone =here (méh) szóból]. Elsősorban katonai fea-kra alkalmazott olyan rep. eszköz, mely valamilyen ön- vagy távirányítással (leggyakrabban a kettő kombinációjával) rendelkezik. Katonai alkalmazás esetén, a harci robotok egyik fajtája. Ellentétben a robotrg-el, mely – lévén saját maga a fegyver – használatakor megsemmisül, míg a drón többször is felhasználható.

<sup>165</sup> Sárhídoi Gyula: Robotrg-k, Szárazföldi indítású Tomahawk robotrg-k, Bp, 1986, Zrínyi Katonai Kiadó, Bp, 1986.

<sup>166</sup> Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó, Bp, 2010. 197.o.

<sup>167</sup> Germuska Pál: Vörös arzenál – Széthulló együttműködés- az1980-as évek főbb folyamatai.215.o.



fegyveres küzdelem anyagi – technikai hátterének biztosítására hatékonyabb működésű szervezetet lett volna szükséges létrehozni! A javaslat igen laza megfogalmazását úgy is lehetett értelmezni, hogy a Tanács az egyes tagországok gazdaságára kötelező érvényű döntéseket hozhat, fölülbírálva az adott ország vezetésének döntéseit.

Azonban, a magyar gazdaság egyre súlyosodó válsága miatt Mo. csökkenteni kívánta a VSZ. által, a számára előírt kötelezettségét. A Moszkvában 1987. szeptember 20-án a magyar Vezérkar és a SZU. Védelmi Minisztériuma, valamint a VSZ. EFE. tárgyalásán Pacsek József altbgy., (későbbi vezds.), VKF. az ország – fent említett – egyre nehezedő gazdasági helyzetére hivatkozva közölte a SZU. Fegyveres Erők vezérkari főnökével (Sz. F. Ahromejev marsall), a VSZ. EFE. fpk-al (V. G. Kulikov marsall), valamint a VSZ. EFE. tőfel (A. I. Gribkov hdstbk.), hogy az előirányzott Szu–25-ös csatarep. e. gépeit a magyar fél nem képes megvenni és több más új harceszköz beszerzését is elhalasztja.

Az alig három nappal későbbi, a magyar HM., Kárpáti Ferenc és a SZU. HM., D. T. Jazov (ekkor még) hdstbk. találkozásán a szov. fél mélységes rosszallását fejezte ki, s elfogadhatatlannak tartotta a magyar katonai fegyverzeti kiadások csökkentését, a harceszközök beszerzésétől való elállást a gazdasági helyzetre való hivatkozással.<sup>168</sup> Aggályait fejezte ki amiatt is, hogy ez a magyar eljárás láncreakciót válthat ki a többi testvéri országban, ami megengedhetetlen.

V. G. Kulikov marsall és A. I. Gribkov hdstbk. is ellenezett minden egyoldalú fegyverzetkiadási csökkentést. Mindketten Kádár János magyar államfőre hivatkoztak és próbálták emlékeztetni a magyar párt- és állami vezetőket – személyesen Kádár Jánost is – azon többször is kifejtett nyilatkozatára, mely szerint: „*a magunk részéről minden lehetségest megteszünk a néphadsereg kellő színvonalú fejlesztése érdekében. Adott esetben, ha a helyzet úgy kívánja, a magyar nép még bocskorban is hajlandó járni, de ezen a téren engedményt nem teszünk!*”<sup>169</sup> (Kádár János)

A szovjet tárgyalófelek irányunkba hangsúlyozták, hogy a felelős katonai vezetőknek a védelem kérdéseivel, nem pedig a népgazdaság teherbíró képességeivel kell foglalkozniuk.<sup>170</sup>

Az okok, melyek miatt az előirányzott haderőfejlesztés a tervezett formájában nem valósulhatott meg, az időközben kialakult nemzetközi pol-i és gazdasági változások

---

<sup>168</sup>Germuska Pál: Vörös arzenál – Széthulló együttműködés – az 1980-as évek fő folyamatai, 216.o. Argumentum kiadó, Bp, 2010. ISBN:978-963-446-563-1

<sup>169</sup> Germuska Pál: Vörös arzenál, Bp., 2010. Argumentum kiadó. ISBN:987-963-446-562-1; 5. fejezet-Széthulló együttműködés, 5.2. Kölcsönösen egymásra utalva, 216. oldal.

<sup>170</sup> U.o.

sorozatában keresendő. Ezen történelmi változások, oly annyira erősek és meghatározóak voltak, hogy végül azok mind a SZU., mind pedig a VSZ. és mind a KGST. felbomlását eredményezték.

### 2.3. A beszerzésre irányuló részkövetkeztetések

A beszerzéshez kapcsolódó munkám következtetését célszerűnek tartom a nemzetközi helyzetre és a pol. -i környezetre történő kitekintéssel kezdeni, amely sokkal könnyebb megértését teszi lehetővé a MN. korabeli hds. fejlesztési beszerzéseinek és reformjának.

A nemzetközi külpol. -i helyzet alapvetően indokolja a SZU., s evvel együtt a VSZ. félelmét, valamint az ezzel kapcsolatos fegyverkezést, a szövetséges hds. -k modernizálására igyekvő törekvéseket.

Alapvetően a kétpólusú világrendszer jellegzetes szembenállása volt meghatározó a vizsgált – 1979-1983 közötti – beszerzési időszak alatt. Ez az időszak „kishidegháborús” ciklusa. Ebben az időszakban a szemben álló két fél, a másik minden egyes katonai lépését figyelte, s több-kevesebb félelemmel vegyes intézkedések is történtek mindkét oldalon. A kelet-nyugat, a szocializmus-kapitalizmus, a társadalmi tulajdonú, valamint a tőkés berendezkedésű társadalmi felépítés állt szemben egymással keményen, oly annyira, hogy Ny. Sz. Hruscsov<sup>171</sup> idején még fal a („berlini fal”) emelésével,<sup>172</sup> sőt szögesdróttal ellátott műszaki határzárakat is kiépítettek az ütközési vonalakra.

A vizsgált időszakban az erőegyensúly a fegyverek terén látszólag „beállt,” viszont gazdasági, a tudomány és technológia területen azonban már koránt sem állt így a dolog. A SZU., és szövetségesei egyre inkább lemaradtak a nyugat mögött. Ez a lemaradás pedig nemhogy csökkent volna, de egyre inkább növekvő tendenciát mutatott. Történt ez a Szovjet államhatalom legnagyobb erőfeszítése ellenére is, ezért ő a katonai nyomásgyakorlást és az erőszakot helyezte előtérbe. Ahogyan nőtt a hátránya, egyre inkább igyekezett az Európán kívüli területeken is dominanciát szerezni.

---

<sup>171</sup> Ny. Sz. Hruscsov – Nyikita Szergejevics Hruscsov – Szovjet kommunista politikus, államfő, a Nagy Honvédő Háború Hőse, Kalinovkában (SZU.) született 1894. április 15-én és Moszkvában (SZU.) hunyt el, 1971.szeptember 11-én. J. V. Sztálin halála után 1953.szeptember 14-től 1964. október14-ig a Szovjetunió Kommunista Pártjának SZKP.) első titkára és 1958. március.27 és 1964. október.14 között a SZU. Minisztertanácsának Elnöke. Az ő nevéhez fűződik többek között az SZKP. XX. kongresszusán a desztalinizáció, a sztálinizmussal való szembenézés, valamint az 1956-os Mo-i forradalom leverése. Ő indította el a szovjet űrprogramot, s provokálta ki a kubai rakéta válságot és ő is oldotta meg.

<sup>172</sup> Itt az egy éjszaka – 1961.augusztus.12-ről augusztus 13-ra virradó éjjel – felhúzott 160 km hosszúságú műszaki zárta, a berlini falra gondolok, melyet az NDK. és szovjet munkások fegyveres örök mellett emeltek

Az ebben az időben, a harmadik világban végbemenő események – a nicaraguai és az iráni politikai fordulatok – pozícióerősödést jelentettek a SZU. számára, az USA. számára pedig fontos helyeken történő pozícióvesztés volt mindennek a magától értetődő következménye.

A SZU. 1979-ben belebonyolódott egy ideológiai támogatásba a SZU. -val határos Afganisztánban, amely végül egy, az Afganisztán ellen indított intervencióba, torkollott. Ez a katonai tevékenység is a katonai nyomásgyakorlás és az erőszak alkalmazásának elvét látszott megerősíteni.<sup>173</sup> Egy idő után azonban a szo. pol. -i vezetés is rájött, hogy a jónak ígérkező, s gyors katonai sikerrel kecsegtető beavatkozása koránt sem olyan egyszerű, sőt, annál sokkal bonyolultabb, mint ahogyan azt a hadszíntéri tervezőasztal mögött az eseményeket vezénylő tábornokai elképzelték. Nem számoltak ugyanis a kialakulófélben lévő új hadviselési formával, – a gerillaháborúval – az aszimmetrikus hadviseléssel.<sup>174</sup> Azt is keserűen kellett megtapasztalniuk, hogy a polgári lakosság egyre inkább ellenük fordul. A velük szemben harcoló fél pedig a környező országok és az iszlám világ támogatását élvezzi, sőt folyamatos élőerő és harceszköz utánpótlást biztosított számukra. Ráadásul az USA. – aki harceszközökkel is támogatta a terjeszkedni kívánó Szovjet hatalom ellen harcoló felet, valamint az USA. mögé odaállt Kína és Japán is passzív támogatóként – élvezte a nemzetközi közvélemény szovjet invázióval szembeni különösen élénk ellenkezését is. Így ez a „kaland” az amúgy is nehéz gazdasági gondokkal küszködő Szovjet hatalom számára egy pénznyelő feneketlen szakadékká vált, egy katonai inváziós kudarccá, egy zsákutcává, amely semmiféleképpen nem jelenthette a harmadik világ irányába a szocializmus eszméjével történő sikeres terjeszkedését.

Ugyanakkor az európai ütközési területen a VSZ. szövetséges államainál igen komoly hds. fejlesztési, korszerűsítési programot volt kénytelen elindítani, a Nyugat, – a szembenálló fél – meglehetősen fenyegetőnek vélt lépéseit figyelembe véve.

A vizsgálódásom egyik kiindulási pontja a 00085 sz. HM.<sup>175</sup> direktíva,<sup>176</sup> ami a VSZ. EFEF. javaslatán<sup>177</sup> alapszik, mely javaslat 1983. június 19-én érkezett a MN. HM. -ba – s a

---

<sup>173</sup>Resperger István - Kis Álmos Péter - Somkuti Bálint: Aszimmetrikus hadviselés a modern Korban /Kis háborúk nagy hatással/- Esettanulmányok, XIII. fejezet, 213. old. Bp., 2013. HM. Zrínyi Nonprofit Kft.- Zrínyi kiadó.

<sup>174</sup> Aszimmetrikus hadviselés – a fegyveres konfliktusok megvívásának új formája, melynek az alapja az, hogy a nemzetközi szinten jelen levő fegyveres erők, csoportok jelentősen különböznek egymástól méreteikben, felszereltségükben és képességeikben. KÉSZ. Bp.,2015. HM. Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>175</sup> HL KI. MNK HM. pcs-k 1980-1989. 13-as doboz (d.), a MNK. HM. 00085. sz. Direktívája, Bp, 1981.

<sup>176</sup> Direktíva – irányelveket megszabó, vagy egy meghatározott tevékenységet elrendelő katonai közlés. KÉSZ Bp,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>177</sup> HL-KI. MN. HM. Titkárság 1980-1989. 8. d., 16-os őrzési egység (16. őe.) Javaslat a MN. Légierőjének struktúrájára. (Orosz nyelvű)

vizsgálódásom másik kulcspontja – V. G. Kulikov aláírásával és alapvetően nekünk – s itt most engedtessek meg nekem, hogy én csakis a saját témámat érintő beszerzéssel, fejlesztéssel foglalkozzak – a MN. modernizálását, illetve korszerűsítését illetően.

Ezt a javaslatot megelőzte már egy régebbi, vagy korábbi levél névre szólóan Czinege Lajos<sup>178</sup> HM. számára Viktor G. Kulikov a SZU. marsallja, a VSZ. EFE. parancsnokától és Nyikolaj V. Ogarkov a SZU. marsallja<sup>179</sup> a SZU. Fegyveres Erőinek VKF. által írott a következő ötéves tervidőszakra, – a MN. átszervezését és fejlesztését célzó javaslataikkal – az 1981 és 1985-ös időszakra vonatkozóan. Ez a javaslat 1980. március 12-én került a HM. Titkárságára és 0084/1980/HMT. számon került iktatásra. Ebben egy légvédelmi hadtest létrehozását szorgalmazzák, s utalnak a szárazföldi csapatok átszervezésére vonatkozó korábbi javaslatukra. (Ez mellett a mondat mellett egy kérdőjelet láttam – valószínűleg a HM. kezétől. Ez vagy azt jelenthette, hogy több ilyen irányú javaslat is elhangozhatott, vagy pedig egy sem.)

Kitérnek még arra is, hogy a légvédelmi csapatokat kívánatos lenne megerősíteni akár csak egy MiG–23MF típussal felszerelt vre. e-el is. Mindezt az 1980-1985-ös időszakra vonatkoztatva. A VSZ. EFE. fejlesztési javaslata – a MN. légierijére vonatkozóan – pedig az 1986-1990-es (a VII. ötéves terv) tervidőszakra vonatkozóan konkrétan a következő volt:<sup>180</sup>

- 1) Az 1986-1991-es időszakban – 1990-ig – megvalósítani 40 db Szu–25-ös bombázó, vagy csatarg. beszerzését;
- 2) A 47. vre. e-nél átfegyverezni 13 db rg-et MiG–23Mld rg-re és biztosítani azok rendszerbeállítását;
- 3) Egy szd. erőnyi pilótanélküli feld. rg. („БСР”) VR–3-as („BP–3” „Рейс”<sup>181</sup> (azaz felszálló és visszarep. típusú) felállítását;

---

<sup>178</sup> Czinege Lajos hdstbk. – magyar kommunista pártfunkcionárius, született: Karcag 1924.03.24 – elhunyt Leányfalu 1998.05.10. A MNK. HM. 1960 és 1984 között, 1984 és 1987 között a Miniszter Tanács elnökhelyettese. Az 1956-os forradalom és a rendszerváltás közötti időszak kommunista kormányának egyik vezető egyénisége.

<sup>179</sup> Nyikoláj Vasziljevics Ogarkov a SZU. marsallja, a „félelmetes vagy rettegett katona” – született Molokovóban (Tyeri kormányzóság) 1917.10.30-án – elhunyt Moszkvában 1994. 01.23-án. Részt vett a Budapesti és a Bécsi offenzívákban a II. világháború idején. 1968-ban a SZU. Fegyveres Erői főnöksége első helyettese, 1971-től 1991-ig az SZKP. KB. tagja, 1977 januárjától a SZU. Fegyveres Erők (a későbbiekben – FE.) vezérkari főnöke (a későbbiekben – VKF.), és a SZU. Védelmi miniszterének helyettese, az afganisztáni invázió ellenzője.

<sup>180</sup> HL-KI. MN. HM. Titkárság 1980-1989. 8. d., 16-os őrzési egység (16. őe.) Javaslat a MN. Légierijének struktúrájára, az orosz nyelvű szöveges részben és táblázatban is.

<sup>181</sup> „Рейс” (visszatérő, visszarepülő) – ezt a kifejezést használta a V. Kulikov marsall, a VSZ. tagállamai EFEF. által küldött Czinege Lajos vezds. -nek, a MNK. HM. -nek címzett átirata a magyar haderőnemi fejlesztésről szóló átiratában. HL-KI. HM. Titkárság 1980-1989. 8. d. 16. őe. 1983. 06.19-i keltezéssel.

- 4) Kialakítani a Légi hds., a légierő és légvédelmi egyesített vezetési pontját (harcálláspontját). Értelemszerűen ez egy védett vezetési pontot is jelenthetett a VSZ. EFEF. értelmezésében – hiszen egy esetleges háború esetén atomfegyverek alkalmazására is számított annak idején a VSZ. EFEF.;
- 5) Négy, földes le- és felszálló mezővel rendelkező hadműveleti (a későbbiekben – hdm.) tartalék (a későbbiekben – tart.)<sup>182</sup> rep. terükből – Siófok, Martfű, Nagyszénás és Jánoshalma – pedig első osztályú, szilárd burkolatú le- és felszálló-mezővel rendelkező rep. teret<sup>183</sup> kellett volna létrehozunk az 1986-1990 közötti időszakban, ezek összes infrastruktúráival, amely első osztályú rep. terekké teszi őket. A rep. tereket nulláról felépítve kell elképzelni, hiszen ezeken a hdm. rep. tereken semmilyen infrastruktúra nem volt. Amelyek mindehhez az infrastruktúra létrehozásához szükségesek – a teljesség igénye nélkül – csak a leglényegesebbek: az OSZP-RSZP rendszer, a betonos le- és felszálló-mező mellett egy füves tart. leszállópálya, guruló-utak, állóhelyek, kiépített és védett fedezékekkel ellátott vezetési pont, vagy harcálláspont (a későbbiekben – háp.). Valamint ugyanilyen védett fedezék a harci technika – a rg-k és az azokat üzemeltető személyzet részére. Különböző kiszolgálózárok, raktárak, hangárak, készütségi épületek, zónák, rep. tér karbantartó (REKA.) bázis, rep. tér őrszolgálat, s ezek infrastruktúrái. Rep. irányító torony, hajózó-pihenők, a hozzájuk tartozó szociális épületekkel, leszállás irányító torony, irodák, diszpécser, HIR-FRISZ. eszközök<sup>184</sup> és meteorológiai állomások, a rep. -k és a harci fea. -ok kiértékelő bázisai, linktréner, gyakorlókatapult, ejtőernyős bázis, kiépített vasútvonal a rep. térre, kirakodó

---

<sup>182</sup>Hdm. rep. tér – rep. aeg. -ek, eg. -ek meghatározott rendű és idejű tevékenysége számára előkészített szükségberendezésekkel és tart. anyagkészletekkel ellátott rendszeresen karbantartott és ellenőrzött rep. téri szolg-ra alkalmassá tett terület, amely lehet szükség és félállandó jellegű, illetve füves vagy betonos leszálló és felszállópályával ellátott. KÉSZ. Bp., 2015. HM. Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

Hdm. tart. rep. tér – többnyire füves, állandóan karbantartott és ellenőrzött, infrastruktúra, eszközök nélküli tábori rep. téri szolg-ra alkalmassá tett terület. Használata esetén a felhasználó minden szükséges infrastruktúrát telepít a rep. térre. (Minden állandó rep. térnek volt hdm. tart. rep. tere, melynek méretét, körzethatárait az állandó rep. tér – amelyikhez tartozott – rep. tér működési rendjében pontosan meghatározták, s az állapotát az anyarep. tér, repülőtér karbantartó (a későbbiekben – reka.) szolg. ellenőrizte, s tartotta használható állapotban. (Katona István nyá. rep. őrgy.)

<sup>183</sup> Első osztályú rep. tér – az adott rep. tér minőségi besorolását meghatározta a rep. tér fogadóképessége, a le-felszálló pálya hossza, teherbírása, az, hogy mekkora rg. -eknek volt képes leszállást biztosítani (a leszálló rg. -k súlya, méretének nagysága), nappal és éjjel a leszállást biztosítani képes műszerezettség, időjárásviszonyoktól függetlenül.

<sup>184</sup> HIR-FRISZ. - Híradó rendszert, és a Földi Rep. irányító Szolgálat (LUCS, KRM, GRM, RSZBN) együttesen a rep. téren kiépített fény és rádiótechnikai irányító rendszert neveztük így.

rámpák, alkatrésraktárak, üza. tároló-helyek, kiépített fénytechnikai rendszer stb.<sup>185</sup> Mindezeket öt év alatt kellett volna létrehozni.

A fentieket csak azért sorolom fel, hogy mindenkiben tudatosuljon, mi-minden tartozik bele egy új, első osztályú rep. tér<sup>186</sup> infrastruktúrájába. De akkor még nem is beszéltünk az adott rep. téren települő, s az azon üzemeltetett rep. és egyéb technikákról, valamint az üzemeltető személyzetről.

Ha csak egy db. első osztályú repülőtérről és csak a rep. téren települő Szu-25-ös bo. re. e-ről (két rep.sz. -al), s az egy szd. -nyi MiG-23Mld technikákat, az egy század VR-3-as pilótanélküli feld. rg-vel – már csak ez több 100 milliárd forint! (Több százmilliárd forintról lett volna szó!) Ráadásul mindez még az 1980-as piaci árakon!

Nem vagyok birtokában a VSZ. többi szövetséges tagállama felé a VSZ. EFE. által kiküldött javaslatoknak – mert bizony az meggyőződésem, hogy részükre is volt ehhez hasonló ajánlás – mint ahogyan az, a mi számunkra is ez megtörtént. Egyben azonban biztos vagyok: a MNK. irányába tett javaslatuk még abban az esetben is igen elgondolkodtató (meggondolandó) lett volna, ha a VSZ. EFEF. ezt az ajánlást az egykori minden infrastruktúrájával és ásványi kincseivel rendelkező Osztrák-Magyar Monarchia nagyságrendű Mo. számára teszi meg.

A beszerzések első lépcsőjét a 00085. sz. HM. direktíva jelentette. Ez indította el az MN. minden eddiginél jelentősebb fejlesztését, korszerűsítését, modernizálását, melynek következménye a Szu-22-es vbo. rg. -k beszerzése fre. rg. -k gyanánt, és a 101. Ö. Fre. szd. felállítása volt. A harci technikát működtető, üzemeltető és rgv. állományt ugyan szd. szervezésben állították fel, illetve szervezték, de oly módon, hogy azt a későbbiekben szükség szerint rövid időn belül e. -é fejleszhetővé tegyék majd. Erről árulkodott a gyorsan felállított Fre. szd. áll. tábl-ja is, amely a még Szolnok rep. téren L-29-es iskolai kiképző rg. -kel felszerelt és a fea. -at ezen iskolagépekkel ellátó és üzemeltető fre e. áll. tábl. -ja<sup>187</sup> melyben fre. szd. az áll. tábl. mellékleteként, módosításként jelent meg, s került bele. Igaz, ráírták: „Az MN Csapatrepülő Parancsnokság közvetlen alárendeltségében” az áll. tábl. módosítást 1983. május.2-án írta alá Korim Károly mk. alez. szervezési főtitest és Papp Miklós ezds. szervezési ov. Ez a módosítás 1983. augusztus 1-én lépett hatályba. Ez volt az újonnan felálló 101. Ö.

---

<sup>185</sup> A felsorolással a Kunmadarason települt, s a Szovjet hadsereg által felépített Szu-22-es re. e. infrastruktúrájára, valamint a saját tapasztalataimra hagyatkoztam. (K. I.)

<sup>186</sup> Itt már nem repülőtérről, hanem légi bázisról kellene írni. A kettő közötti különbséget Csengeri János: Hadtudományi szemle, Bp., 2016.IX. évfolyam, 1. sz., valamint a Honvédségi Szemle 144. évfolyam, 2016.5. sz-ban találjuk.

<sup>187</sup> HL-KI. MN SZÜFCSF 1980-1989. 454 d. 706 öe. 5/5 HIV 1983. 3. old. IV. pontja

Fre. szd. áll. tábl-ja (a módosítás szerint), amely alapján a szd. létszáma békeidőben 147 fő, „M” időszakban 152 fő volt. Így indult a 101. Ö. Fre. szd. 1983. augusztus elsejével.<sup>188</sup>

A 00085. sz. HM. direktíva adott időt – 1981-től 1983-ig – a beszerzésre történő felkészülésre. Feltételezésem szerint a katonai vezetésünk vagy tanácstalan volt, vagy pedig az új technikák fogadásával kapcsolatos szervezési munkákkal nem lehetett teljesen tisztában. A sebtében kialakított áll. tábl. módosítás, amelybe „belepaszirozták” az újonnan felálló 101. Ö. Fre. szd. -t utalhat erre is, de a MN. -et már egy ideje „fojtogató” szakember hiány okozta kényszer is vezethetett ehhez.

#### 2.4. A Magyar Néphadsereg repülőerejének VI. és VII. ötéves tervidőszakának fejlesztési beszerzéseire vonatkozó részkövetkeztetések

A MN. -re, valamint a VSZ. minden tagállamára a VSZ. elképzelései és annak katonai irányelvei, katonai doktrínái<sup>189</sup> voltak az irányadóak. Ezek szorosan „idomultak” a SZU. védelmi és támadó elképzeléseihez. Így, ezen irányelvek szerint történtek meg a számunkra a VSZ. vezetése által „ajánlott” haderőnemi fejlesztések. Ezeket az ajánlásokat a VSZ. EFE. vezetése tett meg, a szövetség fejlesztési protokollja szerint.

A VSZ. Politikai Tanácskozó Testület (a későbbiekben – PTT.) Prágában 1983. január 4-5-én tartott ülésén, melyen részt vett Oláh István vezds. 1983. január 18-án a HM. KT. szűk körű ülésén<sup>190</sup> – a HM. -en és rajta kívül még hat tbk. és két meghívott tbk. – tájékoztatta a résztvevőket a VSZ. EFEF. – V. G. Kulikov marsall – jelentéséről. A tájékoztatás előtt Czinege Lajos hdstbk. – HM. – felhívta a jelenlévők figyelmét, hogy a most elhangzó tájékoztató szűk körű, s nem kapnak róla írott anyagot, csakis tájékoztató jellegű, mely dolgokról a jelenlévőknek tudniuk kell. *„Most a két prágai ülés – VSZ ülések K.I. – után vannak olyan konkrét témák, amiben szükséges, hogy a Katonai Tanács tagjainak szóval akik az asztalnál ülnek, megfelelő informáltsággal, egyforma ismerettel rendelkezzenek, mert különböző helyeken felmerülhet kérdés, kommentár formájában, és szükséges, hogy az ismeretek birtokában legyenek, és tulajdonképpen azzal összefüggésben, hogy egy-két dologban egyfajta előzetes állásfoglalást konzultációs céllal is vetnénk fel, hogy néhány*

---

<sup>188</sup> U.o. a melléklet végén

<sup>189</sup> Doktrína – katonai erőket célkitűzéseik elérésében irányító alapelvek. Mérvadó dokumentum, de alkalmazásához ítélőképesség szükséges. KÉSZ Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>190</sup> HL-KI. HM. Titkárság VIII.2. 96 d. 1983. január 18-i ülés. Az elmúlt, valamint a következő időszak feladatainak áttekintése és néhány kérdéstről tájékoztatás.

*kérdést, hogy ismerjék, hogy ilyen kérdés konkrét megválaszolására kötelezettek leszünk a közeljövőben.*” (Eredeti írásmóddal K. I.)

Ezután Oláh István vezds.<sup>191</sup> beszámolójában elmondta a VSZ. EFEF. jelentésének kivonatos tartalmát, mely szerint:

- Eredményesen folyik a hds. fejlesztés, a szövetségesek korszerű technikára történő átfegyverzése, s a főparancsnok megállapította, fejlődött a békeállapotból a háborús helyzetre való áttérés rendje;
- Kevés a NATO. fejlesztéshez képest a rendszerbeállított legújabb fegyverzet a szövetséges hds. -kben;
- Nem teljesen felel meg a követelményeknek a rep. tér hálózat, a védett vezetési pontok építésének üteme, a légvédelmi csapatok fejlesztésében terv szerint a vre. -k átfegyverzése, a vezetés automatizálásának minden szinten történő befejezése;
- Tekintettel a NATO. fokozódó ütemű fegyverkezésére és háborús készülődésére, ezeket továbbra is figyelemmel kell kísérni;
- Erősíteni kell a VSZ. szervezetein belül folytatott katonai emük. -t és 1983-ig befejezni a háborús időszakban való alkalmazás egységes tervezését.

A beszámoló befejező részében az EFE. soron következő tervidőszakára az – 1985-1990-es tervidőszakra – vonatkozó fejlesztési javaslatait taglalta. Ezt a PTT megerősítette és jóvá is hagyta. Az ülés határozata a fpk. -i beszámolóval teljes összhangban előírja – tekintettel a NATO. háborús készülődésére, figyelemmel kísérve annak tevékenységét – időben végre kell hajtani az ebből következően szükségessé váló intézkedéseket. Az 1986-1990-es időszakra való tervezésnél a határozat alapelveként fogalmazza meg a következőket:

- A csapatok harci áll. -a és létszáma nem lehet alacsonyabb, mint amilyen az 1985 évvégén lesz;
- Fokozni kell a haderőnemi eg. -k és magasabb eg. -k új egységesített fegyverre és harci technikára történő átfegyverzés ütemét;<sup>192</sup>

---

<sup>191</sup> Oláh István vezds. hdstbk., HM. – született: Nádudvar 1926.12.26-elhunyt1985.12.15-én Budapesten. Polgári végzettsége pedagógus, az akadémiai képzését a magyar Honvéd Akadémián végezte, majd a Vezérkari akadémiai képzését a SZU. bel. Vorosilov Akadémián kapta.1966 szeptemberétől a MN. kiképzési főcsoportfőnöke (a későbbiekben – kik. fcsf.), 1966 és 1973 között, 1973-tól 1984.december 6-ig HM. h., 1984.12.6-tól 1985.12.15-ig a MNK. HM.

<sup>192</sup> HL-KI. HM. Titkárság VIII.2. 96 d. 1983. január 18-i ülés. Az elmúlt, valamint a következő időszak fea-i áttekintése és néhány kérdésről tájékoztatás. Oláh István vezds. beszámoló tájékoztatója a VSZ. PTT. üléséről és a VSZ. EFEF. jelentéséről.



Így tehát érthető a VSZ. EFEF. a magyar légierő felépítésére, fejlesztésére tett ajánlása,<sup>193</sup> melyet el is juttatott a magyar HM. -nek, s amit a KT. is láthatott. Ez a VII. ötéves tervidőszak fejlesztése, az 1986-1990-es időszakra előirányzott fejlesztés, a 40 db Szu-25-ös csatarg., és a 12 db BSZR VR-3-as pilótanélküli feld. rg.

A VI. ötéves tervidőszakra – 1980-1985 – előirányzott fejlesztésében csak a 12 db Szu-22M3R volt benne, mely maradéktalanul meg is történt. (Plusz 3db Szu – 22UM3 gyakorló-harci rg.)

Az 1983.január 4-5-i prágai VSZ. PTT. ülése és annak határozatai értelmében teljesen érthető az 1987.szeptember 26-án Moszkvában a VSZ. EFE. és a SZU. Védelmi Minisztérium, valamint a Magyar VK. tárgyalásán kifejezett mélységes rosszallás a szov. részről, amikor Pacsek József altbgy. az országunk gazdasági helyzetére hivatkozva egyoldalúan lemondta a beszerzés legnagyobb tételét jelentő 40 db Szu-25-ös csatarg. beszerzését. Sőt azt, ahogyan a többi harci eszköz beszerzését is határozatlan időre elhalasztotta, ezeket sem V. G. Kulikov, A. I. Gribkov marsallok sem pedig Sz. F. Ahromejev marsall nem tudta elfogadni a VSZ. –ben vállalt kötelezettségünkre hivatkozva. A három nappal későbbi MNK. HM. – Kárpáti Ferenc vezds. – és a SZU. HM. D. T. Jazov hdstbk. találkozásán a magyar HM. igen nehéz és kellemetlen tárgyalást kellett végigvinnie, melyen a mélységes rosszallás igen enyhe kifejezés, amely a szov. tárgyalófelet jellemezte a tárgyalás alatt. Az ilyen jellegű szövetségesi hozzáálláshoz ők nem szoktak hozzá. Eddig minden ügy történt – akár kisebb-nagyobb zökkenőkkel is – ahogyan azt ők akarták. Ráadásul a magyar megrendelési tétel nem kis összegű, ha a légvédelmi eszközöket és a harci helikoptereket is bele vesszük, amelyeknek a beszerzését is a magyar fél elhalasztotta.

Arról nem is beszélve, hogy az erő-eszköz, amit a szövetséges nem tud kiállítani az adott hdm. térségben, azt vagy átcsoportosítással, vagy pedig saját erővel kell megoldania a VSZ. -en belül a SZU. -nak. Így aztán nem csoda a szov. hozzáállás, melyben a VSZ. EFE. és a SZU. Védelmi Minisztériuma a magyar hadvezetést illette, mely szerint a katonák dolga az, hogy a védelemmel foglalkozzon és ne a népgazdaság helyzetével.

Nyilvánvalóan nem jöhetett volna létre egy ilyen helyzet, ha elfogadják a KGST. ezt intéző szerve helyett a szövetségen belül, egy nemzetek fölött álló Gazdasági Tanács létrehozására irányuló szov. javaslatot 1987. januárban, mert háborús helyzetben akkor a beszerzést könnyen elképzelhetően a Gazdasági Tanács kötelezővé tehetné volna, hiszen akkor a jogköre feltételezhetően ezt minden bizonnyal meg is engedte volna.

---

<sup>193</sup>HL-KI. HM. Titkárság 1980-1989 VIII.2. 8d. 16. öe. Ajánlás a MN. felépítésének struktúrájára. (Рекомендуемая структура авиации ВНА)

Ami pedig a Szu–22M3-as modifikáció problémáját illeti, az tulajdonképpen a Szu–22M3R, azaz a Szu–22-es felderítő változata volt, s véleményem szerint, mi magyarok így maradtunk az M3-as modifikációnál, valamint azért is, mert a rep. műszaki részről Kauffmann János mk. ezds. vett részt a beszerzési tárgyalásokon, s ő tisztában volt a Szu–22M3-ba épített hmű. és a MN. -ben rendszeresített MiG–23-as hmű. -nek egyezőségével. Ez alapján ő úgy gondolta, alkatrész szempontjából szerencsésebb, ha a két rg. típus azonos hmű. -el rendelkezik, sem minthogy még egy raktári tétellel több legyen. Ez a raktári alkatrészpótlás szempontjából akár még jó is lehet volna, sőt mivel a hmű. típusa azonos, nem elképzelhetetlen a két rg. típus közötti hmű. csere is szükség esetén. (Ez utóbbiban azonban sajnos tévedett! A hmű. rögzítési csomópontjai miatt és ezen kívül még néhány jelentős különbség miatt is, mint például az indító. hmű, a segédberendezések háza stb. a két típus közötti hmű. csere nem jöhetett létre.)

Megjegyezném azonban, a rg. típussal így sem jártunk rosszul, a fea. -kat ezzel a rg. típussal is kiválóan megoldottuk, mint ahogyan az a későbbiekben kiderült.

## 2.5. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század kijelölt állományának átképzése a Szovjetunióban<sup>194</sup>

1983. június 28-án megjelent a MNK. HM. 0662. számú parancsa,<sup>195</sup> melyet még aznap fel is olvastak az érintett állomány előtt. Mely parancs szerint: „*Az Elnöki Tanács 1971. évi 10. számú törvényerejű rendelet 22.§ /1/ bekezdése alapján – elöljáróik javaslatára, politikai, szakmai – és katonai képzettségük növelése érdekében 1983. július hó 27-i hatállyal tartósan vezényelem a Szovjetunióba az Egyesített Katonai repülő-műszaki Tiszti Iskola /Krasznodar/ Szu–22M repülő 3 hónapos átképző tanfolyamára...* ”<sup>196</sup> (eredeti írásmóddal K.I.)

— rgv. szakra: 10431 (szakmai számmal)”

a 31. H. vre. e. áll. -ból: hét fő rgv,

a 47. H. vre. e. áll. -ból: egy fő rgv,

az 59. Honi vre. e. áll. -ból: két fő rgv.

---

<sup>194</sup> Katona Istvánnak a NKE., HDI., doktorandusz hallgató publikációja szerint. Hadtudományi Szemle: A Magyar Néphadsereg korszerűsítése gyakorlati megvalósításának kezdete a 101. fre. szd. szempontjából. Bp., 2017. X. évfolyam, 2. sz.

<sup>195</sup> HL-KI. MN. HM. Parancsok 1980-1989/862d. (doboz) 0651-0700. A MNK. HM. 0662 sz. pcs-a a személyi állományra vonatkozólag. (1983.06.28.) 2015.11.11.

<sup>196</sup>HL-KI. MN. MNK. HM. pcs-k 0662-es sz. pcs-ból a személyi áll. -ra vonatkozólag – (1983.06.28.) 1o. Bp.2015.11.11.

— MMSz. szakra: 10441 (szakmai számmal)<sup>197</sup>

az MN. CSRP. és az alárendelt alakulatok áll. -ból: 12 fő rep. -műszaki képzettségű tisztet, és 9 fő rep. -műszaki képzettségű thtts-t,

a 31. Hc. vre. e. áll. -ból: 9 fő rep. -műszaki képzettségű tisztet és egy fő thtts-t,

a 47. Hc. vre. áll. -ból: 3 fő rep. -műszaki képzettségű tisztet és egy fő rep. -műszaki képzettségű thtts-t,

valamint a Killián György Repülő Műszaki főiskola áll. -ból: egy fő rep. -műszaki képzettségű tisztet.

Összességében 10 rgv, 25 rep. -műszaki képzettségű tiszt és 11 rep. -műszaki képzettségű thtts., azaz 46 fő utazott ki a SZU. -ba az új, Szu-22M3-as rg. típusra történő átképzésre.

A SZFCSF. mellékelt a miniszteri pcs. -hoz egy titkos feljegyzést, melyben 46 fő tiszt és thtts. SZU. -ba történő kiutazására tesznek javaslatot. Ebben szerepel a SZU. Fegyveres Erők Vezérkarának 10. főcsoportfőnöke visszaigazolása az 1983. augusztus 1-i tanulmányi kezdésről.<sup>198</sup>Ez alapján kéri az átképzésre kijelölt állomány beérkeztetését 2-3 nappal az oktatás megkezdése előtt.

Az átképzésre a SZU. -ba 1983. július 27-én érkezett áll. – melynek pk. -a Balogh Imre örgy. volt – Krasznodár légi bázisára, az Egyesített Katonai repülő-műszaki Tiszti Iskolára, ahol a magyar rgv. -k zöme az 1960-as évektől az 1980-as évekig – többek között jómagam is 1972-től 1975-ig<sup>199</sup> – tanulta a rgv. mesterségét. Oktatásunkat a szov. -k pontosan – a MNK. HM. -nek 0662-es sz. pcs. -ban lévő titkos feljegyzésben, záradékában a kérésüknek megfelelően – 1983. augusztus 1-én meg is kezdték.

A szovjetek sokéves oktatási tapasztalatai azt mutatták, hogy a típusátképzésre elegendő, ha csak az alapvető tantárgyak ismeret anyagának átadására hagyatkoznak, hiszen minden típusátképzésre érkezett, már gyakorlott rgv.<sup>200</sup> Ennek megfelelően az átképzési tantárgyak a következők voltak:

1) hmű: – a Szu-22M3-as típus hmű-e;

2) a navigáció – a típusba beépített közel – távol rádió-navigációs rendszer, az RSZBN rendszer;

<sup>197</sup> A 0662-es pcs szerinti teljes, részletes, név szerinti felsorolást lásd a pcs. -ban.

<sup>198</sup>HL-KI. MNK. HM. pcs. -k 1980-1989/862.d. 0651-0700/ 0662 sz. pcs. -nak záradéka a szov. kiképzőbázis kérésére vonatkozóan. HM. SZFCSF. -nek titkos feljegyzése a pcs. -hoz csatolva (1983.06.24) Bp. 2015.11.11.

<sup>199</sup> A szerző – Katona István – megjegyzése.

<sup>200</sup> A követelmények szerint minden átképzésre érkezett rgv. I. osztályú hajózó minősítéssel rendelkezett.

- 3) a Rádió – Elektronikai Műszerek; (REO);
- 4) a fegyverzet – a típus rakéta rendszerei, a felfüggeszthető bombafegyverzet;
  - a) fegyverzet, a fedélzeti gépágyúk,
  - b) felderítő és zavarókonténerek;
- 6) a repülőgép sárkánya;
- 7) aerodinamika – a változtatható szárnynyilazás aerodinamikája.

Az elméleti foglalkozások – mint minden az átképzés alatt – alaposak és mindenre kiterjedőek voltak. A szov. kiképzők szerettek a magyar átképzős állománnyal dolgozni – mert ugyan volt velünk, tolmács, mellénk kirendelve, de a magyar rgv. -k szinte mindegyike /kivételt képeztek Balogh Imre, Máté László, Vámos József – Armavirban (SZU.)/ a krasznodári nemzetközi egyesített repülőtisztai főiskolán végzett. Így nem nagyon kellett tolmács – az átképző oktatók tudták, hogy értjük, amiről beszélnek. Szinte kivétel nélkül mindig tudtunk a szakmai dolgokban kérdezni, olyanokat is, amelyekre nem mindig válaszolhattak. Ettől függetlenül az átképzős magyar csoport nem volt szégyenlős a kérdések terén. Minden szakág-csoport vezetője igyekezett szakterületének megfelelően minél több olyan információt „begyűjteni”, amely a majdani új fea. -körének ellátását otthon, mo. -on a későbbiekben minél jobban megkönnyíti. Így volt ezzel a lélv. szolg. f. -től kezdve, a mfi. szolg. f. -ig mindenki. Annál is inkább, mert az új rg. típusnak megfelelő kiképzési tervet minden tekintetben a felállítandó új feld. rep. szd. számára magunknak – mindenkinek a saját szakterületére vonatkozóan saját magának kellett elkészítenie – össze kellett gyűjtenünk a különböző jogszabályokból, a ránk vonatkozó érvényes utasításokból, szakutasításokból. Az is előfordult, hogy a rg. típus egyedi sajátossága miatt teljesen új, egyedi dolgot kellett alkotni, létrehozni. (Például a típus berep. szakutasítását – ilyenkor a gyári előírásokhoz kellett „hozzányúltni”, s annak alapján az ajánlásukból alkotta meg az érintett szakág a magyar adottságoknak, körülményeknek, a hazai lehetőségeinek legmegfelelőbb, legoptimálisabb saját módozatot.)

A 101. Ö. Fre. szd.<sup>201</sup> állománya technikai szolgálatának parancsnoka Mikula László mk. őrgy.,<sup>202</sup> aki a Nyikoláj Jegorovics Zsukovszkij repülőmérnöki akadémián végzett – vörös diplomával – a Szovjetunióban, mint sárkány-hajtómű okleveles repülőmérnök, így neki sem szakmai, sem pedig nyelvi nehézségei nem voltak az átképzésen. Sőt, az egyik – szintén ezen

<sup>201</sup> A 101. Ö. Fre. szd. az alakulatunk hadrendi megnevezése volt, azaz titkos megnevezése. A fedőszáma, azaz a nyílt megnevezése: MN 1929.

<sup>202</sup> Mikula László mk. őrgy. – jelenleg Dr. Mikula László nyá. mk. ezds, 2004-ben tudományos fokozatot (Phd) szerzett.

az akadémián végzett társa is aktívan segítette az átképzésüket sárkány-hajtómű szempontból, tolmácsként – Olasz Zoltán mk. őrgy, a Csapatrepülő Parancsnokság MMSZ. Főnökség sárkány-hajtómű mérnöke.

Mikula László mk. őrgy. helyzete a 101. Ö. Fre. szd-nál egészen különlegesen alakult, hiszen ő, az előző munkahelyén – a 31. Honi Vadászrepülő-ezrednél, Deutsch Károly őrgy beosztottja volt – itt a 101. Ö. Fre. szd-nál pedig már Deutsch Károly őrgy vett részt az átképzésen Mikula László mk. őrgy. beosztottjaként. Ez azonban semmilyen problémát vagy feszültséget nem okozott kettőjük között. Deutsch Károly őrgy. elismerte a fiatal, „friss” műszaki repülőmérnök szakmai tudását, s nagyon jó kollegiális viszony alakult ki közöttük, egészen Deutsch Károly őrgy. nyugdíjba vonulásáig.

A 101. Ö. Fre. szd. fvt. szolg. vez. áll. -nak – így pk. -uknak, Mikula László mk. őrgy. -nak is – a közösen végzett átképzés rálátást engedett a beosztottjai szakmai hozzáállására, szorgalmára, és segített az emberi oldalaiak a megismerésében is. Ez a későbbiekben mindenképpen hasznosnak bizonyult, a típus magyarországi üzemeltetése során.

Volt, amikor a szovjetek által használt, jól bevált módszert alkalmazta a szd. is, csak hogy ehhez azt magyar nyelven meg kellett fogalmazni, engedélyeztetni kellett az adott technológiai folyamatot. Azaz megvolt a hivatalosan le szabályozott eljárás módja, menete az egésznek. Tehát minden szakterület felelőse forrásanyagokat keresett a saját munkájának hazai megkönnyítésére. A kinti, – a SZU. -ban használt – jól bevált, „bejártott” szabályzatok, leírások, ajánlások, valamint a gyári előírások jelentették alapvetően ehhez a forrásanyagot a szd. vezető áll. -a számára.

Közel egy hónapos elméleti képzés és vizsga után az átképzős rgv. csoport megkezdte a gyakorlati, a repülési típusátképzést a Szu–22M3 típusra a „KYJIII-Cy–22” orosz nyelvű szabályzat szerint.<sup>203</sup>

A szd. vezetőállománya fejenként 20 óra összes rep. időt kapott a típus átképzés vh. -ára. A szd. pk. -nak és a helyetteseinek az oktatási és a Szu–22M3-as típusra a berepülési jogosultságot is megadták,<sup>204</sup> illetve erre szintén kiképezték őket. A többi rgv. Magyarországon szerezte meg a jogosultságát ezekre a fea. -kra, ami már nem terhelte az átképzésre kapott repülési idő mennyiségét. A szerződésben meghatározott repülési idő mennyiségét az átképzés folyamán senki sem lépte túl. Az átképzés ideje alatt mind a szovjet

---

<sup>203</sup> „KYJIII-Cy–22” – a szovjetek által használt átképzési szabályzat a Szu–22-es repülőgéptípusra. (Nem szó szerinti, hanem szakmai fordítás szerint ez: „A Szu–22-es repülő kiképzési szabályzata”. (KULP-Szu–22).

<sup>204</sup> Az oktatói jogosultság minden átképzős repülőgép-vezető számára tervezett volt, de a szovjetek oktatási leállása miatt erre nem jutott idő csak a század parancsnoki állománya és a felderítő szemlélő számára

kiképző oktatók, mind a szovjet kiképző parancsnokok maximális elégedettséggel nyilatkoztak a magyar rgv. -k átképzés alatti teljesítményéről.

A gyakorlati repülési átképzésnek is volt egy elméleti része<sup>205</sup>, tehát az átképzős áll. gyakorlati átképzése is tanteremben kezdődött. Az első, amit meg kellett tanulni a repülési körzet<sup>206</sup> volt, amelyet emlékezetből le kellett tudni rajzolni a repülési légterekkel,<sup>207</sup> a kiképzési útvonalakkal<sup>208</sup> és a gyorsítási útvonalakkal<sup>209</sup> együtt. Meg kellett tanulni az átképzős rgv. -knek a repülőtér – az átképzési repülőtér – körzetében a tájékozódás helyreállításának rendjét, annak elvesztése esetére, valamint a teendőket a repülés különleges eseteiben.<sup>210</sup> Csak ezeknek a témaköröknek a tökéletes elsajátítása után kezdhették meg a tényleges, a gyakorlati átképzési repüléseiket. A gyakorlati repülést 1983. szeptember 8-án kezdte el az átképzős állomány 10/10-es borultság,<sup>211</sup> 1 200 m-es felhőalap,<sup>212</sup> 5 000 m-es felhő tető és 10 km-es vízszintes látás<sup>213</sup> mellett.<sup>214</sup>

Legelső fea. a repülőtér „körbejárás”<sup>215</sup> volt. A szovjet rgv. oktatók, igyekeztek a repülőtér és a körzet minden sajátosságára felhívni az átképzősök figyelmét, kezdve a repülőtér ornitológiai<sup>216</sup> helyzetétől, az időjárás, meteorológiai<sup>217</sup> sajátosságokig, s csak ezután kezdhették meg az egyedül repülés előtti iskolakör repülési<sup>218</sup> gyakorlataikat.

---

<sup>205</sup> Ez volt az un. földi kiképzés /Nazemnaja nadgatovka /

<sup>206</sup> A repülési körzet - amelyben az adott repülőtérről a repülés folytatódik.

<sup>207</sup> Repülési légterek - azok a légterek, ahol az adott repülőtérről az egyszerű és a bonyolult műrepülési elemekkel a rgv. -k kiképzési célból, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása érdekében végrehajtják repüléseiket.

<sup>208</sup> Kiképzési útvonalak - ahol az adott repülőtérről az útvonalrepüléseket kiképzési, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása céljából hajtanak végre a rgv. -k.

<sup>209</sup> Gyorsítási útvonal - egy repülőtérnek általában egy, maximum kettő van kijelölve, illetve engedélyezve, ahol az adott repülőtérről kiképzési, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása céljából a (hangsebesség feletti, illetve csúcsmagasságú) repüléseket (is) a rgv. állomány végrehajtja.

<sup>210</sup> A repülés különleges esetei - olyan repülési helyzetek a repülés során, amelyek eltérnek a normális repülési helyzetektől, mint például a hajtóműtűz, vagy a hajtóműleállás, a hidraulikarendszer meghibásodása, vagy a tevékenységek sorrendje katasztrofális esetén.

<sup>211</sup> Ez teljesen felhős égboltot jelent.

<sup>212</sup> Ez a felhőzet alját jelenti.

<sup>213</sup> A vízszintes látás - amilyen távolságra ellátni vízszintesen – jelen esetben ez az érték 10 km, vagy ez fölötti érték.

<sup>214</sup> Az időjárás paramétereit mindig nagyon komolyan veszik – az adott feladat biztonságos végrehajtása miatt. A leszállás-földet érés biztonságos végrehajtásához ez nagyon fontos – különösen az első egyedül repülésnél.

<sup>215</sup> Repülőtér körbejárás – ez azt jelentette, hogy a repülőtér körzetét körbepérelték. Megmutatták a repülőtér jellegzetes tájékozódási pontjait, amelyek alapján nagy biztonsággal el tudjuk helyezni magunkat a repülési körzetben, s a repülés minden pillanatában tudjuk, ismerjük a helyünket.

<sup>216</sup> Ornitológiai helyzet – a madarak, madárcsoportok repülési, vonulási iránya, repülési szokásai, valamint az adott időpontban való helyzete a repülőtér körzetében.

<sup>217</sup> Meteorológiai helyzet – a repülőtér, a repülési körzet időjárás sajátosságai, például hogyan alakulnak ki veszélyes időjárás jelenségek, mint például köd, vihar, azok mozgási jellemzői, stb.

<sup>218</sup> Iskolakör - a repülőgép leszállásához felépítendő, a leszállást segítő manőver.

A szovjet kiképzők sokéves tapasztalatai alapján kidolgozott módszerrel, az egyszerűtől az egyre bonyolultabb feladatok felé haladva, nagyon hatékonyan, szakszerűen és gyorsan képezték át a szd. rgv. állományát. Az egyedüli repülésre<sup>219</sup> a rgv. -t átlagosan – a mi esetünkben – gyakorló-harci<sup>220</sup> repülőgéppel történő fel-, illetve leszállás után engedték. (Volt egy minimumrepülési szám, amelyet a repülésbiztonsági előírások meghatároztak. Ezt a minimumot mindenkinek le kellett repülnie, akármilyen jól is ment neki a repülés.)<sup>221</sup> A mi átképzésünkön senkinek sem kellett adni plusz rep. felszállást, ami azt bizonyította, hogy a rgv. állomány kiválasztása rep. technikai szempontból jó volt. Mindenki a legkevesebb megkövetelt rep. számmal repült ki önállóan. (Kezdte meg az egyedüli repüléseit a Szu-22M3-as repülőgéptípuson.)

Ezután egyszerű műrepülési elemekkel (mint például „zuhanás,”<sup>222</sup> „ugrás,”<sup>223</sup> fordulók különböző – 30°, 45°-os – bedöntésekkel, harcforduló stb.) végrehajtott légtérrepülések következtek.

Minden repülési módozatot először gyakorló-harci repülőgéppel, oktatóval végezte az állomány, s ha az oktató megfelelőnek tartotta az átképzős felkészültségét, repülési technikáját, csak akkor engedte az önálló, egyedüli repülését az adott repülési módozatban az átképzős rgv. számára.

Elsőként<sup>224</sup> az új repülőgép típuson a 101. Ö. Fre. szd. pk. -a, Balogh Imre őrgy repült egyedül az átképzésen résztvevő állományból, szinte majdnem egy időben vele, ugyanazon a repülési napon Éberhardt György őrgy, a CSRP kiképzési osztály felderítőrepülő szemlélője. Ezt követően, ahogyan azt az időjárás és a rendelkezésre álló technikai eszközök, valamint az ellenőrző parancsnokok terhelhetősége lehetővé tette, minden rgv. -t engedtek egyedül repülni.<sup>225</sup>

---

<sup>219</sup> Egyedülrepülés, vagy önálló repülés – az együléses repülőgéppel történő repülést jelenti.

<sup>220</sup> Gyakorló harci repülőgép – ez oktató repülőgép. A két rgv. -fülke egymás mögött helyezkedik el. Első kabinban a tanuló foglal helyet, a hátsó kabinban az oktató ül.

<sup>221</sup> Ezt előírják szabályzatban - jelen esetben a KULP-Szu-22-adja meg ezt a számot, amely az adott típus sajátosságaiából adódó teljesen új tevékenység tökéletes begyakorlását célozza. Az oktató számára viszont lehetőséget biztosít – arra az esetre, ha az oktatót nehezebben sajátítja el az önálló repüléshez szükséges elemeket – további oktató-ellenőrző repülések végrehajtására azok magabiztos elsajátítása céljából.

<sup>222</sup> A zuhanás – a katonai repülésben elsősorban földi célok támadásakor alkalmazott egyik manőver, melynek során a repülőgép egyenes vonalú, intenzív magasság veszteséssel és rendszerint sebesség növekedéssel jár, a vízszintessel meghatározott, állandó szöget bezáró pályán halad.

<sup>223</sup> Ugrás – a katonai repülésben alkalmazott egyik olyan manőver, amely a földi célok támadása végrehajtása után, a célkörzet mielőbbi elhagyására szolgál, a légvédelmi gépágyúk és géppuskák ható-sugarából történő mielőbbi kikerülést hivatott megvalósítani. Rendszerint intenzív magasságnyeréssel és sebesség veszteséssel jár.

<sup>224</sup> A szovjet kiképzőbázisokon mindig jelentősége volt annak, hogy elsőként az adott csoport repülőparancsnoka repüljön egyedül az adott repülőgép típuson.

<sup>225</sup> Jelen esetben, mivel átképzésről volt szó, nem egyszerűen csak a kiképző rajparancsnok ellenőrzése kellett, hanem egy magasabb beosztású parancsnokkal – iskolaparancsnokkal vagy annak helyettesével, vagy az iskolaparancsnok politikai helyettesével – kiváló osztályzattal végrehajtott repülés után repülhettünk önállóan.

Jellemző volt a személyi állomány optimális összeállítására, s arra, hogy a század tagjai mennyire kezdtek „összerázódni”, összekovácsolódni, a repülő-műszaki állományból, aki tehette (mert éppen nem volt más elfoglaltsága), az állóhelyről, az indító zónából figyelte a rgv. -k első egyedül-repülését, s drukkoltak a pilótának a leszállásnál. Nem kis élvezettel figyelték az első önálló repülést végrehajtott rgv. -k felavatását<sup>226</sup>is.

Mindebben jelentős szerepet játszott a felderítő repülőszázad-parancsnokának karizmatikus személyisége, a pilóták és a technikai szolgálat állománya között kialakult nagyon jó kapcsolat. Az egymás kölcsönös tisztelete, szakmai megbecsülése, az egymástól való függés ki nem mondott, de mindig jelen lévő érzése. (Bármilyen repülésről legyen is szó, ennek, valamint a kölcsönös bizalomnak szükségszerűen meg kell lennie kiszolgáló és a rgv. áll. között! Ha ez nincs meg, akkor törvényszerűen, előbb-utóbb repülőesemény<sup>227</sup> következik be az adott repülő-alakulatnál!))<sup>228</sup>

Az átképzés folyamán a következő feladatokat repülte az állomány: iskolakör, egyszerű és összetett műrepülő légtér, légtérrepülés helyettesítő, vagy kiegészítő műszerek alapján<sup>229</sup> (ez a kikapcsolt műszerekkel, illetve kiegészítő műszerekkel végrehajtott repülés), valamint közepes magasságú útvonal. Ezek után a kismagasságú légtér, kismagasságú útvonal, majd a harci alkalmazási feladatok következtek: bombavetés vízszintes repülésből, bombavetés zuhanásból, gépágyú lövészet, zuhanásból, NIR. -lövészet<sup>230</sup> zuhanásból, egyenesből történő bejövettel. Oktató ülésből: iskolakör, műrepülés, bombavetés, gépágyú- és NIR. -lövészet. Az oktatói ülésből történő repülési átképzést is végre kellett volna hajtania mindenkinek, de az átképzés rövid idejű leállása miatt sajnos, csak a parancsnok és a helyettesei, valamint Éberhardt örgy kaphatták meg. Itt Balogh Imre őrnagynak el kellett döntenie, hogy vagy mindenki csak az oktatói szintig jut el az átképzésben, vagy pedig a fentnevezett

---

<sup>226</sup> A felavatás, vagy beavatás a típuson repülő rgv. -k között régi pilóta hagyomány. Az első egyedüli repülés végrehajtása után az ellenőrző parancsnok – miután aláírta a hajózó könyvben az önálló repülés engedélyezését – ott a repülőgép mellett, az előre hajló repülőgép-vezetőt tenyérrel, jól fenéken ütötte. Ezután az első egyedüli repülést végrehajtó pilóta kiképző oktatója következett. Az volt a legszerencsésebb, aki elsőként repült egyedül, mert ő csak az ellenőrzőktől kapott ilyen beavató ütet. Aki ezután repült ki a típuson egyedül, az már minden egyedül-repülő pilótától megkapta ezt a fájdalmasan megtisztelő, beavató ütet. Aki utoljára repült ki egyedül, volt úgy, hogy azonnal nem is tudott ráülni a fenékre, mert mindenki „anyait-apait” beleadott az ütésbe!

<sup>227</sup>Repülőesemény – A repülés alatt bekövetkezett olyan baleset, amely létrejöhet rgv. hibából, a repülést kiszolgáló állomány hibájából vagy pedig a repülőgép valamely rendszerének (rendszerének) meghibásodásból. Ha nem történik a repülő esemény következtében haláleset, akkor az, repülő baleset, ha valaki életét veszíti a repülő esemény következtében, az katasztrófa.

<sup>228</sup>Mindez a RMBT. (Repülés Módszertani és Biztonsági Tanács) munkájának tapasztalatai, adatai alapján lehet elmondani. (Katona István nyá. rep. örgy.)

<sup>229</sup> Kiegészítő műszerek alapján történő repülés – ilyenkor az oktatót rgv. -t – az első kabinban befüggönyözik (minden gyakorló harci repülőgép kabinja befüggönyözhető), majd az oktató a hátsó-ellenőrző kabinból 1, 2, 3 alapvető repülési műszert kikapcsolt, s az ellenőrzött pilótának ezt észre kell vennie, a repülést pedig ugyanúgy végre kell tudnia hajtani, mintha minden műszer helyesen működne. (Katona István nyá. örgy.)

<sup>230</sup> NIR – Nem Irányított Rakétalövedék



parancsnokok minden repüléstechnikai kiképzést megkapnak plusz még jogosultságot a repülőgép berepülésére is. A legésszerűbb dolog az volt, ha a parancsnokok mindent megkapnak, s otthon – Magyarországon – a többieket ők majd kiképzik. Így kevésbé kerülhettünk kiszolgáltatott helyzetbe, mert tulajdonképpen mindenre volt kiképzett rgv-je a szd-nak. Így is döntött a parancsnok, s ezt a parancsnoki döntést az átképzős rgv. állomány megnyugvással fogadta.

A repülőgép kiszolgálói – a technikai szolgálat – állománya tette a dolgát, ahogyan kellett. Nekik nehezebb dolguk volt, hiszen ők csak tolmáccsal tudtak dolgozni. A kismagasságú légtérben és a kismagasságú útvonalra előírt repüléseket viszonylag gyorsan lerepülte az állomány különösebb időjárési akadályok nélkül.

A kis magasságon, és a földközeli végrehajtott repülés ezen a típuson a fő profilnak számított, hiszen, ha a repülőgép adottságait maximálisan ki akarta használni a szd., erre is készülni kellett. Ezt a típust más államok hadserege bombázására és a szárazföldi csapatok támogatására egyaránt használta, hiszen erre tervezték. Rendkívül sok lehetőséget rejtett magában ez a repülőgéptípus, csak ki kellett használni!

Magyarországon – a repülési magasság felosztását az URV-71<sup>231</sup> szabályozta a földközeltől az mezoszféráig. (További felosztásnak – a magyar hadsereg szempontjából, amikor a szabályzat készült – nem volt értelme, ahogyan még ma sincs). Magyarországon: a földközeli magasság 15 m-től 200 m-ig, a kis magasság 200 m-től 1 000 m-ig, a közepes magasság 1 000 m-től 5 000 m-ig terjedt. Nagy magasságú repülésnek az 5000 m-től 12 000 m-ig (a tropopauzáig), sztratoszféra repülésnek a 12 000 m-től 40 000 m-ig (a sztratopauzáig), mezoszféra repülésnek a 40 000 m-től 80 000 m-ig (a mezopauzáig) végrehajtott repülés számított. Ugyanezekre a magasságokra vonatkozóan az URV-71 repülőgép kategóriánként külön meghatározást adott. A szabályzat szerint a földközeli és a kis magasságú repülések bonyolult időjárési feltételek (viszonyok) között végrehajtott repüléseknek számítottak. A Szu-22M3 típusal legmagasabban csak a sztratoszférában repült a szd.

Szeptember végére, 25-e után már szinte mindenki a harci alkalmazásra készült, melyeket csak egyszerű időjárési viszonyok között hajthatott végre az állomány. Tehát valamivel több, mint három hét alatt már a program felénél tartott az átképzésünk. Ekkor viszont váratlanul több mint egy hetes leállásra kényszerült az átképzős állomány. A szovjetek más kiképzési feladatokat is kaptak – és mint azt később megtudtuk – ez volt a leállításunk oka.

---

<sup>231</sup> URV-71 Utasítás Repülés Végrehajtására, szabályzat szerinti repülések felosztása magasság szerint. (URV-71. 42. oldal 98. pont).

A típusátképzést – kijelölt állomány határidőre – sikeresen befejezte 1983. október 30-án. Az átképzett állomány repülési-jogosultságot szerzett nappal egyszerű időjárási viszonyok között a következő repülési módozatokból: repüléstechnika (iskolakör, egyszerű-, összetett-, műrepülő-, valamint kiegészítő műszerek alapján történő légtérrepülések végrehajtására), légi tájékozódásból: kis-, közepes-magasságú útvonal repülések végrehajtására.

Fentiekén kívül az átképzésen résztvevő állomány végrehajtott nagymagasságú útvonalrepülésből gyorsítást a típus maximális sebességére. Harci alkalmazásból: bombavetések vízszintes repülésből, bombavetések-, gépágyú lövészet-, valamint NIR-lövészet végrehajtása zuhanásból. Bonyolult időjárási viszonyok között: egyenesből történő bejövétel és leszállás végrehajtására.

Az elvégzett átképzésről a krasznodári légi bázis parancsnoka tanúsítványt állított ki minden átképzésen részt vett rgv. számára 1983. október 29-i dátummal. (1983. október 28-án még repülés volt tervezve, s még volt olyan, aki repült is!)



2.) számú ábra<sup>232</sup> Katona István szds számára a krasznodári főiskola parancsnok által kiállított tanúsítvány (свидетельство) az átképzésről<sup>233</sup>

<sup>232</sup> 2. számú ábra – a dokumentum Katona István nyá. örgy saját tulajdona.

<sup>233</sup> A csoportunk minden átképzett rgv-je kapott ilyen tanúsítványt az átképzésről.

1983. november első hetében mind a repülőhajózó-állomány, mind a repüléseket kiszolgáló átképzésre vezényelt MMSz állomány az átképzés sikeres és eseménymentes teljesítése befejeztével hazatelepült, Taszár repülőtérre.

## 2.6. Részkövetkeztetések a Szovjetunióban végrehajtott átképzésről

A Szovjetunióban az átképzést időben, terv szerint kezdhette meg 1983. augusztus elsején – a szovjet fél kívánsága szerint<sup>234</sup> – melyre az átképzésre kijelölt állomány több mint egy féltéve már izgatottan várt. Sokan még sohasem jártak a Szovjetunióban – sőt még olyan is akadt, aki külföldön sem – így érthető izgalommal várták az átképzés idejét. Az átképzést meg is kezdték a Szu–22M4 repülőgéptípusra. Az átképzési parancsban csak Szu–22M<sup>235</sup> állott, modifikáció meghatározása nélkül, így az átképzősök – a parancsnokkal, Balogh Imre őrgyal, az átképzési csoport vezetőjével – a legfejlettebb Szu–22-es modifikációra, az M4-re gondoltak. Egy hét tantermi foglalkozások után kiderült, helytelen volt ez a feltételezés.<sup>236</sup> Így jött a kiigazítás, s a továbbiakban már minden a „helyén volt.” Viszont ez igen kellemetlen helyzetet idézhetett volna elő, ha mindez az elméleti átképzés utolsó napjaiban derül ki a gyakorlati repülés megkezdése előtt. Talán az egyetlen szépséghibája ez volt az átképzésnek, amely magyar részről történt, mert a másik a repülési képzésben szovjet részről történő egy hetes leállás volt.<sup>237</sup>

Az átképzés tervszerű, pontos, jól koordinált volt Balogh Imre őrgyal – az átképzési csoportparancsnok – folyamatos kapcsolatban volt a moszkvai magyar katonai attaséval, aki az átképzés szinte minden mozzanatával tisztában volt és érezte magunk mögött a felső katonai vezetés támogató szándékát. Rendkívül szerencsés volt a technikai szolgálat embereinek a hajózó állománnyal egy időben és egy bázison – sőt egy oktatási központban végzett átképzése. A 101. Ö. Fre. szd. állományának összekovácsolódása már itt elkezdődött. Rendkívül jó kapcsolat alakult ki a technikai szolgálat és a rgv. állomány között, amely

---

<sup>234</sup>HL-KI. HM. 1980-1989. 1983. évi HM. parancsok 862 d. 0651-0700-ig. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662. számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. Az átképzési parancshoz csatolt titkos feljegyzésben a Szovjet Fegyveres Erők 10. vezérkari főnökének kérésére hivatkozva kéri a Személyügy Főcsoportfőnökség az 1983. augusztus 01 -el kezdődő átképzésre a kiutazás előrehozását az átképzést megelőző 2-3 nappal az átképzés előtti kiutazás időpontjának meghatározását az átképzős csoport kiutaztatására történő parancstervezetben.

<sup>235</sup>HL-KI. HM. parancsok 1980-1989, 1983 évi parancsok 862 d. 0651-0700-ig. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662. számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. A vezénylés helyére vonatkozó részben kiemelt a Szu–22M repülőgéptípus.

<sup>236</sup> Egy hét elméleti átképzés elteltével ugyanis kiderült, hogy a magyar katonai vezetés a Szu–22M3-as modifikációt vásárolta meg, a beszerzési szerződésünk erről szólt.

<sup>237</sup> Mint később kiderült, a Szovjet állam más irányú szerződésteljesítése miatt történt ez a leállás. Egyébként minden betervezett, kitűzött feladatokat határidő előtt, október közepére be tudtuk volna fejezni.

nagyban megkönnyítette a parancsnoki állomány munkáját a későbbiekben. Megismerték egymás erősségeit, hiányosságait, s kialakult egy nagyon jó munkatársi viszony egymás kölcsönös tiszteletével és megbecsülésével. Így mindenki a tőle telhető legjobb teljesítményt hozta ki magából. Az egész átképzős állomány részére a szakmai kihíváson kívül egy életre szóló élményt adott az átképzés.

## 2.7. Részkövetkeztetések

Ebben a fejezetben választ kerestem a 101. Ö. Fre. szd. 1983-ban beszerzett Szu-22M3 repülőtechnika beszerzési előzményeire, és bemutattam a Szu-22M3-as vadászbombázó repülőgéptípus beszerzési körülményei kutatását a HM Katonai tanács anyagai, a HM előtanulmánya alapján, s a VSZ ajánlásai szerint. Itt bebizonyítottam és állapítottam meg az első hipotézisem célkitűzését. A beszerzést irányító katonai műszaki vezető beosztású szakmérnökkel való konzultációm és több mérnök-műszaki szakember véleménye alapján történő következtetésre alapozva, mely szerint a Szu-22M3-as repülőgép és a Magyar Néphadseregben már rendszeresített MiG-23ML repülőgépnek ugyanazzal – a Tumanszkij R29BSz-300 típusú – hajtóművel építették, ez alapján a beszerzésért felelős mérnökök úgy gondolták, a két repülőgép hajtóműve csereszabatos, így mérnök-műszaki szempontból nekünk előnyösebb lesz a Szu-22M3 típus. Ez alapján is döntöttek – látva a Szovjet Szu-22M3R bemutatóját – a Szu-22M3 mellett. A Szu-22M3-as repülőgép és nem a Szu-22M4-es beszerzése gazdasági és műszaki okok miatt egyaránt célirányosan és nem véletlenül történt, ahogyan azt a következtetésemben (70. oldal) megfogalmaztam

A fejezetben szintén bemutattam és bizonyítottam a tervezett felderítőrepülő-ezred telepítési helyének kijelölését, melynél szóbakerült Szentkirályszabadja, Börgönd, Jánoshalma és Nagyszénás is. Ezen repülőterek egyikén tervezték telepíteni a felderítőrepülő-ezredet. Ez volt a második hipotézisem, a kutatásom egyik célja, s a tervezetek között is Jánoshalma és Nagyszénás is szerepelt. A katonai vezetésünk döntése szerint a műszaki munkálatokat Börgöndön kezdték el, mely később abba is maradt. (58. oldal) Az 1983-as év szükségszerű ideiglenes döntést kényszerített ki a katonai vezetésünkből, amely akkor a legracionálisabb volt, a Szu-22M3 felderítő-századdal kapcsolatosan, amely Taszár repülőtér volt.

Az én véleményem szerint a végleges telepítési helye a felderítőrepülő-ezrednek Taszár – hiába látszólag Jánoshalma mellett szólt a döntés – lett volna, hiszen Taszáron volt egy kifutó MiG-21-es repülőgéptípus, a MiG-21PF, s a Szu-22M3 típus már a repülőtéren települt, jól

berendezkedett, s nem valószínű, hogy a katonai vezetésünk Taszárra 2 db MiG–21BiSz századot telepített volna oly módon, hogy a két század az egész taszári repülőteret megkapta volna. Helyette szerintem Taszáron települt volna a Szu–22M3 felderítőrepülő-század, a kétszázadnyi Szu–25-ös csatarepülő-század, s a VR–3-as egy századnyi pilótánélküli felderítő repülőgép. (Ez viszont csak az én véleményem, melyet én így tartottam volna ésszerűnek.)

### 3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század berendezkedése Taszár repülőtéren, s a rendeltetésszerű jártasságának megszerzése

#### 3.1. A 101. önálló felderítőrepülő-század berendezkedése Taszár repülőtéren<sup>238</sup>

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>239</sup> (1 sz. ábra) visszautasíthatatlan javaslati – kevésbé finomkodva: az erős nyomás – alapján elkészített 00085. számú HM. - direktívában<sup>240</sup> az illetékesek felvállalták a Magyar Néphadseregre egyébként ráférő fejlesztését, modernizálását a VSZ. -ben vállalt kötelezettségének megfelelően.

E miniszteri direktívának egyenes következményeként, az érintett parancsnoki állomány megkapta az MN. csapatrepülő parancsnokának (CSRP.) 0044/1983. sz. intézkedését,<sup>241</sup> az 1983. évi szervezési tevékenység végrehajtására. A szervezési munkálatokat, feladatokat, a szervezés fázisainak, időszakainak megfelelően „MÁTRA-I”, „MÁTRA-II”, „MÁTRA-III”, illetve a „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 állományait: *„Közvetlen alárendeltségemben /a 101. fre. e. szervezetében / felderítő repülőszázad kerül létrehozásra, Taszár helyőrségben.”*

Ebből az intézkedésből értesültek először hivatalosan a beosztottak a 101. Ö. Fre. szd. létrejöttéről. A direktívának megfelelően, a honvédelmi miniszter a 0662. számú parancsában<sup>242</sup> foglaltaknak megfelelően, az önálló felderítőrepülő-század kijelölt állománya a 1983. július 27-től október 30-áig típusátképzést hajtott végre a Szovjetunióban a Szu–22M3 repülőgéptípusra.

A repülőgépeket üzemeltető műszaki kiszolgáló-állomány már befejezte az átképzést, s már készülődött haza, amikor október utolsó napjaiban még a rgv. -knek repüléseket

---

<sup>238</sup> Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, doktoranduszhallgató publikációi alapján, Hadtudományi Szemle: A 101. felderítőrepülő-század – a „Szuhojszázad” – életének beindítása Magyarországon – a taszári indulás. Budapest, 2017. X. évfolyam, 3. szám, A taszári teljes berendezkedés-rendszerbeállítás, az osztályos harc kiképzési szint helyreállítása a Szu–22M3-as típusú repülőgépen, Budapest, 2018. XI. évfolyam, 1.szám és A 101. felderítőrepülő-század beosztott állománya hazai átképzésének, a repüléstechnikai jártassága helyreállításának körülményei. Budapest, XI. évfolyam 3.szám. alapján.

<sup>239</sup> HL-KI. HM Titkárság 1980–1989. 8. d. 16. öe. (Orosz nyelvű átirat)

<sup>240</sup> HL-KI HM parancsok 1980–1989. 13. d. (1981. 04. 16.)

<sup>241</sup> HL-KI CSRP intézkedések 1980–1989. 287. d, 3888. ö. e, (1983. 07. 13.)

<sup>242</sup> HL-KI. MN. HM. Parancsok és intézkedések 1980-1989. 862. d, 0651-0700. ö. e. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. (1983. 06. 28.)

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 rgv. 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 tehetett, a műszaki kiszolgáló-állományból, kint az indítózónában<sup>243</sup> a szakma apróbb – de annál hasznosabb, – titkait, „fogásait” 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 búcsúvacsora, ahol már mindenki a felhalmozódott feszültséget kiadva magából, felszabadultan, az új típus ismereteivel 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 őrgy. – a sikeres átképzésen való helytállást megköszönve az átképzésen részt vett teljes állománynak – 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 CSRP. az 1983 évi munkatervében: „... a csapatrepülő-parancsnokság és alárendelt katonai szervezetei 1982. évben végzett tevékenységének eredményeképpen rendelkezzen mindazon feltételekkel, melyek az 1983. évi feladatainak megoldásához szükségesek.”<sup>244</sup>

Az új repülőgéptípussal felállítandó Fre. szd. átképzős állományát, amikor hazaérkezett a Szovjetunióból, igen rendezetlen körülmények várták itthon, Magyarországon. Pedig, az 1983. évi munkatervben, a CSRP. 1983. évi fő feladatai között (II. fejezet: A CSRP.

---

<sup>243</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 tüzelő-anyaggal, valamint elektromos árammal való feltöltéséhez szükséges, továbbá tűzoltó eszközökkel, vagy speciális járművekkel, eszközökkel ellátott terület.

<sup>244</sup> HL-KI, MN. CSRP. parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 ö. e. CSRP. 1982 évi munkatervében megszabott feladatok végrehajtásai között, 3. oldal. Nyt.szám: 00595/1982. 1983. 01. 12.

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>245</sup>

A Honvédelmi Miniszter által jóváhagyott Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság Munkaterve<sup>246</sup> 1983. évre (Czinege Lajos hadseregtábornok, honvédelmi miniszter helyett Csémi Károly vezds. 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 elöljárói intézkedés alapján – fel kell készülni a külföldi átképzés végrehajtására és a hazai kiképzés megkezdésére.”<sup>247</sup>

A Munkaterv ezt követően, személyre szólóan szab feladatot, határidővel a táblázatos mellékletében,<sup>248</sup> annak 6. oldalán, a II. fejezet: A Csapatrepülők 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”

A munkaterv precízen megjelölte a feladatért felelős személyeket is, a határidőt 1983. IV. negyedévére írta elő:

- 1) a csapatrepülő-parancsnok;
- 2) a csapatrepülő-parancsnok technikai helyettese, valamint
- 3) az Ö. Fre. szd. parancsnoka.

Ugyanezen fejezetnek a 2. pontja, amely a technikai fejlesztéssel összefüggő szervezeti korszerűsítések és diszlokációs változások végrehajtásával foglalkozik, a b. alpontjában rögzíti azt, mely szerint: „... A 101. önálló felderítő repülőszázad felállítása Taszáron.”

Ezzel összhangban, 1982 utolsó negyedévében az MN. CSRP. megjelent a 0085/1982. számú intézkedése<sup>249</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

---

<sup>245</sup> i.m. p.8.

<sup>246</sup> Mint a 6-os – HL-KL, MN. CSRP 1980-1989. 2690 d. 3896 ö. e. 1983. 01. 12. Nyt.szám: 00595/1982.

<sup>247</sup> i.m. p.16.

<sup>248</sup>HL- KI. MN. CSRP. parancsok, intézkedések1980-1989. 2690 d. 3896 ö. e. CSRP. 1983. évi Munkaterv-ének táblázatos melléklete, 6. oldal. II. A Csapatrepülők szervezeti, anyagi-technikai fejlesztése. 1. pont. Kiemelt haditechnikai eszközök szolgálatba állítása.

<sup>249</sup> HL-KI, MN. CSRP. parancsok, intézkedések 1980-1989, 2686 d, 3887 ö. e. A MN. CSRP. 0010/1982. sz. utasítása az 1983. évi rep. kik. vh. -ra.



*megalapozó tanfolyam időszakában később kiadásra kerülő intézkedésben szabályzott módon tartásuk fenn repülőtechnikai jártasságukat.”*

Az előjárói int. -s fea. -i, előírásainak a 101. Ö. Fre. szd. hajózáll. -a maradéktalanul eleget is tett. Ugyanakkor a szd. bázishelyének előírt taszári repülőtéren nem egészen az az infrastruktúra várta az átképzésről hazaérkező áll. -t, mint amire számítottak. Ebben a legnagyobb problémát én abban látom, hogy egy rg. rep. -e, repültetése összetett dolog. Ha egy repülőgéptípus – bármilyen is legyen az – levegőbe emelkedik, annak a leglátványosabb része a pilóta munkája, de ugyanilyen fontos a rg. -ket kiszolgáló technikai szolg., a műszaki áll. munkája is. Egy rep. csakis a kettő – a hajózáll. és a kiszolgáló MMSz. áll. – közös, összehangolt munkájával jöhet létre. Tehát nemcsak a hajózállomány munkakörülményeit kell biztosítani, hanem a műszaki kiszolgáló állományét is. A kettő együtt egy egész, egy komplett rendszer, e nélkül nem jöhet létre repülés. Legalábbis biztonságos repülés semmiféleképpen nem! Viszont ugyanilyen fontosak a logisztikai – abban az időben még hadtápnak nevezett – az egészségügyi, s a szinoptikus,<sup>250</sup>...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*” Nem véletlenül írta így az előjáró a korábban idézett II. fejezetében.<sup>251</sup>

Az egyes infrastruktúra-elemek és az eszközök hiányából adódóan a szd. vezető állományának egy sor olyan problémával kellett szembenéznie és megküzdenie, ami elég sok nehéz és kellemetlen pillanatot, helyzetet idézett elő a Taszáron állomásozó 31. H. vre. e. vezetésével, valamint az előjárókkal. Ugyanis, az e. vezetése magától értetődő módon ragaszkodott minden addig meglévő eszközeihez és objektumaihoz, s azokhoz is, amelyeket úgy kaptak, hogy később majd át kell adniuk az újonnan felálló alakulatnak, a 101. Ö. fre. szd.-nak. Ugyanis, ezeket már beépítették a taszári e. mindennapi életének körfogásába. Így aztán, a szd. vezető állományából volt, akinek nem jutott a csábítóan hangzó egy hét szabadságból. Viták, veszekedések, egymásra mutogatások tarkították kezdetben az egy repülőbázison települő két alakulat életét.

---

<sup>250</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.

<sup>251</sup> A 79. oldal második bekezdésében kiemelt rész az előjárói intézkedésből

A Szu-22-es szd. -nak – a 101. Ö. fre. szd – a leszállómezőnek az általunk a 343°-nak /345° /<sup>252</sup> megfelelő 600 m-es vége volt a fontos. Ugyanis a „beton” vége s a 600-as gurulópálya mellett helyezkedett el, s ide jelölték ki a Szuhoj szd. repülőgépeinek állóhelyeit.<sup>253</sup> Ezek egyikén történt – hangár<sup>254</sup> nem lévén – a leszállított Szuhoj rg. -k összeszerelése, a szov. gyári szerelő csapat és a magyar műszaki áll. részvételével,<sup>255</sup> igen mostoha körülmények között, a decemberi hidegben és fagyban.

A leszállómező 343°-os leszállóirányánál a mező végénél lévő guruló és a 600 m-es guruló közötti területet kapta meg a Szuhoj-század a guruló jobb oldalán – a jobb oldali nyelveket – állóhelyeknek a repülőgépek számára. Az egyik ilyen állóhelyen – a piros nyíllal jelzett helyen történt a Szuhoj rg. -ek összeszerelése.

Némi előrelépés 1984 végén-1985 elején következett be, amikor a 343°-os leszállóirányánál a leszállómező<sup>256</sup> végétől induló utolsó gurulópálya<sup>257</sup> és a 600 m-es gurulókat összekötő gurulóút<sup>258</sup> „Y.” -ja, alsó, a betonra merőleges szárán lehetett a század hangárjához eljutni, a második „nyelven”<sup>259</sup> később felépült (1984 év vége és 1985 év elején) a Szuhoj-század hangárjához, tőle délre helyezkedett el a taszári ezred, MiG-21-esek hangárja.

Az átképzés után, hazaérkezéskor, az újonnan felépített Oktatási Centrumban<sup>260</sup> helyezték el a Fre. szd-ot. Az épület alig két évvel az átképzés előtt épült fel – feltételezhetően már a VI. ötéves tervciklus, s a haderőnem-fejlesztés infrastruktúrájaként, a 0085sz. direktíva szerint – teljesen kielégítve, biztosítva a rep. -ekre történő felkészülések minden igényét. Az egészről, a Taszáron települt 31. H. vre. e. vezetése is csak annyit tudott, hogy új tantermeket kapott az e., javulnak a munkakörülmények, s egyből birtokba is vették az egész objektumot. Az épület tervezésénél a tervezők már a számítástechnikai fejlesztésre és annak

---

<sup>252</sup> Igaz, hogy a leszálló irány 343° volt, de mi mindig 345° -ot mondtunk, s ezt is állítottuk be, mert evvel sokkal könnyebb volt dolgozni.

<sup>253</sup> Állóhely – a repülőgépeknek az a helye, ahová repülések után behúzzák, lenyűgözik (kikötözik, rögzítik) őket, majd letakarják.

<sup>254</sup> Hangár – Repülőtéri építmény, amelyben korábban a repülőgépeket helyezték el, napjainkban főleg a repülőeszközök javítását végzik benne. Szabó József szerk. (1991), Repülési Lexikon, Bp, Akadémiai Kiadó és NyomdaVállalat. /A jelenlegi korszerű, modern hangárakba több repülőgép is befér egyszerre. K.I./

<sup>255</sup> A szovjet szerelő munkacsoport igazából nagyon nem engedte a magyarokat dolgozni, hiszen a garancia az ő összeszerelési munkájuk elvégzése esetén volt érvényes. Viszont nézni, nézhették, s így is tudtak ellesni munkafogásokat. Igen jó kapcsolat alakult ki a gyári szerelőcsapat és a magyar műszakiak között.

<sup>256</sup> Leszállómező – vagy szakzsargonon beton – ahonnan a rg. -ek a felszállást, és ahová a leszállást végzik  
<sup>257</sup> Guruló, vagy guruló mező, amelyen a rg. -ek a felszállás előtt, illetve a leszállás után a gurulásaikat végzik, valamint a rg. -ek vontatását a különböző zónák között. (az indító zóna, a készenléti zóna, az állóhelyek)

<sup>258</sup> Gurulóút – szárazföldi repülőtér egyes területeinek összekapcsolása céljából, a légi járművek gurulására, földi mozgására kijelölt út. Szabó József szerk. (1991) Repülési Lexikon, Bp, 1991, Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat.

<sup>259</sup> Nyelv – repülő szakzsargon. Így hívjuk a gurulóútról leágazó guruló mellékutat.

<sup>260</sup> Oktatási Centrum – tulajdonképpen a rgv. -k munkahelye, amikor nem repülnek. Itt készülnek fel a rep. -ekre, s minden elméleti felkészülés itt történik.

bevezetésére, rendszerbe állítására is gondoltak. Az infrastruktúra némi módosításokkal ugyan – melyeket később szóvá is tettünk – tökéletesen kielégítette a harmadik generációs rep. technikát rep. és kiszolgáló áll. munkakörülményeivel szemben támasztott igényeket.

Az Oktatási Centrum földszintjén, a bejárat mellett volt az írni szoba, ahol – a „hajózási írnokok”<sup>261</sup> – ellátták az épület ügyeleti szolgálatát is. Minden hajózási. -nak saját, sorállományú írni volt, aki az adott rep. szd. pk. -ának volt alárendelve, viszont az összes írni a harc. alovez. -nek a beosztottja volt. Az alovez. vezényelte őket az adott rep. váltások írni szolgálatába. A tászári rep. e. -nél három MiG–21-es rep. szd. volt. A Fre. szd. megérkezése után a mi elnevezésünk Tászári rep. bázison, nemes egyszerűséggel egyszerűen csak „Szuhoj-század” volt. A négy rgv-i tanterem<sup>262</sup> kívül – melyek az épület emeletén voltak –, volt még egy módszertani előadóterem, sőt minden rep. szd. -ának külön volt egy irodája is, s az emeleten volt még a Repülő Harckiképzési Alosztály,<sup>263</sup> természetesen kellő számú szociális hellyel – WC-vel – együtt. Az épület földszintjén szaktantermek voltak – sárkány-hajtómű (SHM), elektro-műszer-oxigén (EMO), rádiótechnikai (REO), fegyverzettechnikai (fegyver) tanterem. A földszint hátsó részén külön teremben kapott helyet egy fotólaboratórium, s a kiértékelő részleg,<sup>264</sup> továbbá az épület leghátuljában egy nagy teremben lett volna a „trenázor”<sup>265</sup> berendezés. Egy tervezett számítástechnikai szaktanteremmel is felszerelt volt az épület – természetesen a berendezései még hiányoztak.

A Szuhoj-század szempontjából egyetlen nagy hátránya volt: egyedül a 101. Ö. fre. szd. számára nagyon nagy volt. Több hajózási tanteremmel, több szaktanteremmel – igaz, ha a tervezett felderítőrepülő-ezred szempontjából vizsgáljuk az elhelyezést, a felépítése, nagysága ideális. Az eredeti tervnek tökéletesen megfelelt: az egy Szu–22-es fre. szd. -nak, s a két Szu–25-ös csatarep. szd. -nak, valamint az egy pilótánélküli harceszköz szd.<sup>266</sup>

---

<sup>261</sup> Hajózási írnok: a hajózási. -ok mindenféle írásos dokumentációs munkáját elvégző sorállományú katonája. A századparancsnokok (vagy a harckiképzési alosztályvezető) választották ki maguknak, az értelmes, szépírású, gyors felfogású, többnyire műszaki végzettségű sorkatonák közül.

<sup>262</sup> Hajózási-felkészülési terem: itt készültek fel a rgv. -k a rep. -ekre, itt történtek a fea. szabások a rep. -ekre, s a rep. felkészülések visszaellenőrzései is, rep. szd. -onként.

<sup>263</sup> A Harckiképzési Alosztályon három polgári alkalmazott adminisztrátornő dolgozott, akik mindegyike, ha kellett, gépirónő is volt.

<sup>264</sup> A kiértékelő részlegben történtek meg a repülés kontrolleszközeinek (teszterszalag, s a fotólövészet) anyagainak kiértékelése.

<sup>265</sup> Trenázor, vagy trenázis gép (Link-tréner): a pilóták földi gyakorló-repülő berendezése, amely egy repülőgépkabinból, s egy kivetítőtől, valamint egy makett leszállópályából áll. A repülési szabályzatunk bizonyos feladatok egyedüli végrehajtása előtt trenázis berendezésen történő repüléseket írt elő. Ezen a berendezésen gyakoroltuk a repülés klgs. eseteiben vh. -andó tevékenységek sorrendjét is.

<sup>266</sup> Ennek az aeg. -nek a vezetésére a SZU. -ban kiképzett szakember is megérkezett 1986-ban a 101.Ö. fre. szd. -hoz.

elhelyezésére.<sup>267</sup> A helyzet – legalábbis a rgv. állományé – megoldott volt. Ahogyan a pk. -i áll. hazaért és kipakolt az elhelyezésünkre biztosított helyen, az oktatási centrumban, másnap már a rgv. áll. azon része, akiket nem vezényeltek a SZU. -ba átképzés-re, eligazításra jelentkezett, s a CSRP. munkaterve<sup>268</sup> értelmében, (Szóbeli utasítása alapján K. I.) még azon a héten elkezdődött az ő elméleti átképzésük is az új rg. típusra.

Az egy hét szabadság hamar eltelt, s mindenkit lelkesített az a tudat, hogy a saját munkahelyét, a saját maga módján alakítja ki, olyanná, amilyenné szeretné, s amilyen körülmények között jól is érezi magát. Becsületére legyen mondva az áll. -nak, nem estek túlzásokba. A szdpk. -nak senkit sem kellett elmarasztalnia azért, mert a szabályzat adta előírásokat durván megsértették volna a saját munkahelyének kialakításakor. Annak ellenére, hogy eszköz- és felszerelésbeli hiányosságaink bőven voltak, senki nem elégedetlenkedett. Sőt, inkább ez még jobban „összekovácsolta” a szd. áll. -át. Nagyon jó munkahelyi hangulat és munkahelyi légkör uralta mind a rgv, mind pedig a MMSz áll. -át.

A rep. -eket kiszolgáló áll. átképzése ugyanígy indult a szdpk. anyagi és technikai helyettese, Mikula László mk. őrgy. vezetésével. (A műszaki állomány átképzésének második csoportja akkor indult ki a SZU. -ba, amikor az első átképzős csoport átképzett MMSz. áll. -a hazaért a második An–26-ossal. A fennmaradó hajózóáll. átképzése Mo. -on történt, Taszár rep. téren.

A század MMSz. áll. -nak második átképzős csoportja még a SZU. -ban volt, a szd. beosztott rep. hajózó-állománya itthon, a taszári repülőbázison kapta meg az átképzését a szov. kiképzőtisztektől, illetve a szd. vezető rep. hajózó-áll. -ától. Az átképzését sikeresen befejezett MMSz. áll. -a pedig elkezdte „belakni” a rendelkezésre kiadott épületeket, műhelyeket, irodákat, raktárépületeket. A szd. vezető rep. hajózó-áll. -a ugyanezt tette az irodákkal, a különböző tantermekkel és szakhelyiségekkel (pl. „T”-iroda, személyügy, pénzügy, hdtp., pk. -i irodák, rep. harcok. alo., rep. hajózó felkészülési tanterem, irodák stb.).

1983 novemberében megérkeztek az első Szu–22M3-as rg. -ket szállító An–12-es rg. -ek. Egy szállító rg. -ben szétszerelt állapotban csak egy gépet hoztak. Így aztán volt olyan nap is, amikor hat darab An–12-es szállító rg. várakozott egy időben a taszári bekötő úton,

---

<sup>267</sup> Az eredeti tervben ugyanis ez szerepelt, mint később az kiderült egy honvédelmi miniszterek közötti levélváltásból, melyet V. Kulikov, a SZU. marsallja írt a magyar honvédelmi miniszternek, Czinege Lajos hdstbk. ának. HL- KI. HM. Titkárság 1980-89. 8. d. 16. ő. e.

<sup>268</sup>HL-KI. MN. CSRP. pk., int. -ések 1980–1989, 2690. d. 3895. ő. e. MN. CSRP. 1984. évi Munka-terve a pk. -ság 1983. évi munkatervében megszabott fea. -inak vh. -ra. 1983. 12. 16.

leszállítva a saját rakományként hozott és kirakodott Szu–22-es „törzskocsit.”<sup>269</sup> A rg. -törzs, a függőleges vezérsíkkal, egy-egy úgynevezett „törzskocsin” rögzítve került leszállításra, melynek két oldalára volt rögzítve az adott rg. -hez tartozó két rg. -szárny. A rg. -tartozékok, a kiszolgáláshoz szükséges eszközök, pár nappal a légi szállítást követően, vasúton érkeztek Taszárra.

Gyakorlatilag a rg. -k légi szállítással már Taszáron voltak, amikor a rg. -tartozékok első vasúti szállítmánya megérkezett a rep. -térre. A rep. -t kiszolgáló földi eszközöknek Isaszegre<sup>270</sup> kellett volna megérkezniük, majd az isaszegi átvételt követően onnan vasúton kerültek volna a taszári repülőbázisra, de ez nem így történt.<sup>271</sup> Az Isaszegiek úgy gondolták – joggal, s így is volt az ésszerű – hogy minek úgymond „megsétáltatni” az eszközöket plusz munkával, jobb, ha egyszerűen egyből Taszárra érkezik a bevagonírozott szállítmány. „Az Isaszegiek azt mondták a szd. -nak, hogy vegyék át az eszközöket, itt Taszáron, s majd a szd. átvételi listája alapján megtörténik az érkeztetett eszközök átadás-átvétele.”<sup>272</sup> Ez teljesen jó, és logikus is volt, csak hogy az ő részükről is jelen kellett volna lenni valakinek az átvételnél. Azonban ez nem egészen így történt, mert a körülmények igen mostohák voltak: a novemberi hidegben, szabad ég alatt történt a kivagonírozás. Persze ez a lista szerinti átadás-átvétel néhány készlet-tétel hiánya esetében – amelyet a gyár nem szállított le, illetve nem úgy csomagoltak – az Isaszegiek részéről vádaskodást eredményezett. A kivagonírozás közbeni átadás-átvétel, sőt utána is, az ezek miatti viták, s az ezekkel kapcsolatos „harcok” elég sok energiáját emésztették fel a szd. vezetésének, amely kellő hozzáállással és odafigyeléssel elkerülhető lett volna.<sup>273</sup>

Külön kisebb problémát jelentett – a teljesség igénye nélkül – az akkutöltő állomás felkészületlensége, de ez fennakadást nem okozott. A Szu–22-es típus akkumulátorai ugyanis – a MiG–21<sup>274</sup>-es akkumulátorokétól eltérően – nikkel-kadmium akkumulátorok voltak. Az akkutöltő állomás csatlakozói nem voltak megfelelőek a Szu–22-es számára. Ezt a felmerülő problémát az első időszakban a szd. saját erőből, „háziilag”, a gyári szov. szerelők útmutatásai alapján a technikai szolgálat, üzemeltető személyzete megoldotta.

---

<sup>269</sup> Rg. törzskocsi – a rg. törzs (a hmű. -vel), a függőleges vezérsíkkal, a leszerelt szárnyakkal egy úgynevezett törzskocsiban – egy faládba csomagolva, oldalára erősítve (szerelve) a saját szárnyaival. Így elfért egy An–12-es szállító rg. -ben egy darab Szu–22-es rg. (K. I.)

<sup>270</sup> Isaszegen volt a Központi Repülőanyag Ellátó Raktár – Isaszegnek kellett bevételeznie minden leszállított repülő szakanyagot.

<sup>271</sup> Mikula László mk. őrgy. 101. Ö. fre. szd. MMSz főnöke visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 05.

<sup>272</sup> Dr. Mikula László nyá. mk. ezds. visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 11. 14.

<sup>273</sup> Szintén Dr. Mikula László nyá. mk. ezds, a 101. Ö. fre.szd. MMSz főnökének a visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 05.

<sup>274</sup> A MiG–21-eseken ezüst-cink akkumulátorok voltak.

Ugyanilyen problémák jelentkeztek a hangárban elhelyezett időszakos karbantartási és javítási fea. -kat ellátó osztálynál is. Az épület, a hangár<sup>275</sup> ugyan állt, de benne csak a normál 3 fázisú, 50Hz-es hálózati áramellátás volt kialakítva. Tehát a hangár energiaellátó rendszere nem került megfelelő módon, – ami nagyon fontos lett volna – kellő terhelhetőséggel kialakításra. A hiányzó energiaforrásokat – 27V egyenáramú, 115V, 400Hz váltóáramú, valamint 208V három fázisú, megfelelő terhelhetőséggel – az áll. leleményességével s a gyári összeszerelő csoport segítségével – APA-kocsikról<sup>276</sup> oldották meg az energia ellátórendszer teljes kiépítéséig (1985-ig).<sup>277</sup>

Ugyancsak igen nagy problémát okozott – de csak az első leszállított és összeszerelt rg. hmű. -próbájánál<sup>278</sup> derült ki – és a rg. -ek időbeli rendszerbe-állítást meglehetősen akadályozta az tény, hogy a gyári szerelőcsoport által elvégzett rg. összeszerelése után az adott rg. hmű. -vét ellenőrizni kellett, minden üzemmódban. (Ez volt az úgynevezett összeszerelés utáni hmű. -próba.) Nos, a problémát a hmű. -próba körülményei okozták. Ehhez a fea. -hoz a rg. -et egy speciálisan erre a célra, kialakított „hajtóművezőhely”-en,<sup>279</sup> drótkötelekkel rögzített („nyűgözött”<sup>280</sup>) állapotában kellett hmű. -vezni, azaz a hmű. -próbáját elvégezni. Erre a nyűgözésre – a drótkötéssel történő rögzítésre – azért volt szükség, mert a rg. fékrendszere „maximális” üzemmódnál magasabb, utánégető,<sup>281</sup> vagy „forszázs”<sup>282</sup>üzemmódban nem volt képes a rg. -et állóhelyben megtartani.

---

<sup>275</sup> Hangár – olyan rg. szerelőcsarnok, ahol a rg. -en elvégzendő szükséges munkálatokat az időjárás és a napszaktól függetlenül el lehetett végezni. Az igazi hangárba egy-két rg. -et is be lehet „húzni” egy időben, s elvégezhetővé váltak rajtuk a szükséges szerelési munkálatok. Dobor István nyá. mk. alez. és Horváth István nyá. tzls. visszaemlékezései alapján. 2017.12.12.

<sup>276</sup> Автоматический Пусковой Агрегат (АПА) – az orosz nyelvből: automata elektromos indító-berendezés. Szakzsargon: APA. -kocsi – elektromos indító kocsi.

<sup>277</sup> Dobor István nyá. mk. alez., EMO. mérnök visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 12. 12.

<sup>278</sup> Hajtómű próba – a rg. hmű. -vének – összeszerelés vagy nagyjavítása utáni – minden üzemmódon történő ellenőrzése.

<sup>279</sup> Hajtóművezőhely – speciálisan csak erre a célra kialakított hely a rep. -téren, ahol a rg. -ek hmű. próbáit vh. -ják. Ez a hely a rg. -ek olyan egyedi sajátosságai, mint pl. a mérete, a hmű. tolóereje, többnyire más és más minden hmű. típusnál.

<sup>280</sup> Nyűgözött – („nyűgözés” - szakzsargon) azaz kikötözött, drótkötéssel fixen rögzített, földhöz rögzített, elmozdulás ellen biztosított állapota a rg. -nek, hajtóművezésnél a rg. hmű. -nek. A szabadban tárolt rg. -ket rögzítették így módon, s a rg. hmű. -veit hmű. próbánál. Főleg a könnyűsúlyú, légszavas rg. -eknél volt ez használatos, amikor a nagyobb erejű szél föl tudta borítani a légszavas rg. -eket és a helikoptereket. A szóhasználat azonban megmaradt, a helikoptereknél a mai napig van a helikopter állóhelyen „nyűgözés”, Aki ezt a tevékenységet felügyeli ő az állóhely ügyeletes tiszt.

<sup>281</sup> Utánégetés /vagy forszázs/ - sugárhajtóművek esetében a turbinákból kilépett, csökkentett nyomású és hőmérsékletű gázba történő hőbevezetés betüzeléssel, vagyis a tüzelőanyagok a gázban történő elégetésével. Az utánégetéssel a fűvócsőben expandáló közeg hőmérséklete, s így a végsebessége is megnő. Szabó József szerk. (1991) Reülési Lexikon, Bp, 1991. Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat.

<sup>282</sup> Forszázs – szakzsargon: utánégető üzemmódot jelent. A rg. - olyan üzemmódja, amikor a hmű. égésterébe plusz üza. kerül befecskendezésre, melynek következtében a rg. hmű. -ének tolóereje jelentősen megnő. Egyes rg. típusokon megadják a max. időt, ameddig a rg. forszázs üzemmódon üzemeltethető.

Az infrastrukturális fejlesztés eredményeként kialakításra került ugyan egy „hajtóművezőhely”, de azt nem a Szu–22M3 típushoz, hanem a MiG–23 rg. -típushoz alakították ki. Így téli időjárási viszonyok közepette újra kellett építeni a „hajtóművezőhelyet”.

A hajtóművezőhely kialakítása – pontos méret szerinti – a Szu–22-es rg. hmű. tolóerejéhez viszonyított, megfelelő méretű és nagyságú betontömbök földbe-ásásával történt. Egy ilyen új hmű. -vező hely kialakítása hosszú ideig tartott az adott technológia betartásával. Ez a tévedés – a nem kellő körültekintéssel végzett infrastruktúra-fejlesztés – jóval több, mint egy hónapos késedelmet okozott a rg. -ek megfelelő rendszerbeállításában.<sup>283</sup>

Szerencsére a rg. -ek leszállítása nem egyszerre történt, így a szereléssel kapcsolatban felmerülő nehézségeket, hiányosságokat meg lehetett oldani. Volt idő az adott problémán gondolkodni. Mindent szinte az alapoktól kezdve kellett felépíteni, s így a rg. -ek összeszerelésénél jöttek elő olyan helyzetek, szerelési nehézségek, amelyekre a frissen átképzett műszaki áll. is kikerekedett szemmel, szájátva csak rácsodálkozni tudott. A magyar MMSz. áll. tagjai nagy leleményességgel, a gyári szerelőcsoport tagjai pedig kellő rutinnal, tapasztalattal bírtak. Így a felmerülő problémák előbb-utóbb megoldódtak. A szov. szakemberek segítettek még a rep. üzemeltetés megkezdésénél is, hiszen ők – úgy tűnt – számítottak az ilyen jellegű problémák felmerülésére.<sup>284</sup> Ők a rg. -ek összeszerelése után is még több mint egy évig – egyre csökkenő létszámmal ugyan – Taszáron maradtak segíteni a kiképzési rep. -ek tökéletes beindulását, és egy helyi rendszerű rep. -üzem felállításának kidolgozását, kialakítását. Így a kezdeti és a menet közbeni nehézségek, problémák megoldása hozta össze, „kovácsolta” igazi „mesterszázaddá” az újonnan felállított 101. Ö. fre. szd-ot.

A szov. rg. -szerelők a rg. -gyártól időben megérkeztek – ellentétben a pilóták hazai átképzését segítő szov. pilótákkal – a 101. Ö. fre. szd-hoz. Ők már a Szu–22-es rg. -eink megérkezése előtt a szd. -unknál voltak. Ők végezték a rg. -ek törzskocsijainak kiemelését az An–12-es szállító rg. -ekből.

A gyári szerelőcsoport egyedül – magyar műszaki segítség nélkül, de azok jelenlétében, s tapasztalatszerzési figyelmével kísérve – szerelte össze a rg. -eket. Jó kollegiális viszonyt alakított ki velük a szd. vezető MMSz. áll. -a. A gyári szerelőcsoport 14 fővel érkezett, amely létszám az összeszerelés előrehaladtával fokozatosan csökkent. (A gyár

---

<sup>283</sup> Dr. Mikula László nyá. mk ezds visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 30.

<sup>284</sup> Dr. Mikula László nyá. mk ezds. Bp., 2017. 11. 14 és Dobor István nyá. mk alez. Kaposvár, 2017. 12. 12. visszaemlékezései alapján.

folyamatosan hívta vissza a „fölslegessé” vált rg. -szerelőket.) A végén – 1986-ban már csak az összeszerelést végző gyári szerelőcsoport vezetője, Tyuljaev, „Tolja”<sup>285</sup> maradt.<sup>286</sup>

Azért volt olyan nézeteltérés a gyári szerelőcsoport vezetője és Mikula László mk. őrgy. között, amely az 1986-os Bulgáriában megtartott – Szófia – VSZ. hds. -ei MMSz. szolgálati főnökeinek értekezletén is megemlítésre került. Arról volt szó, hogy a – Szu–22UM3-as rg. -típus – gyakorlóharci (két kormányos) rg. hidraulikarendszerében az előírt 220 bar nyomásértéke a futóművek működtetésekor lecsökkent 130 bar érték alá, amely rep. közben működtette az „Alacsony hidraulikanyomás” jelzőlámpát a veszélyt jelző tablón.<sup>287</sup> A földi ellenőrzések során ugyanazt az eltérést tapasztaltuk. Erre semmilyen elfogadható magyarázatot a gyári szerelőcsoport vezetője nem tudott adni. Mikula László mk. őrgy. számára pedig nem volt elfogadható az a válasz melyet a részükről kapott, hogy: „Jó az! Ilyen szokott lenni!” Csakhogy, Mikula mk. őrgy. számára csak a gyári leírás szerinti paraméterek voltak az elfogadhatóak.<sup>288</sup>

Végül is a problémát a MN. Ref. MMSz Főnöke oldotta meg egy huszárvágással. Kiadott egy bületint,<sup>289</sup> amely engedte a repülést ilyen eltéréssel is. Viszont a probléma felmerült a szófiai VSZ szintű műszaki konferencián, ahol Mikula László mk. őrgy. képviselte két hds. szintű – Hollósi Nándor mk. alez. (később altbgy.) és Körmöczy Csaba mk. alez. -el a MN. -et, ahol a Szu–22-esek összeszerelésének tapasztalatai és problémái között megemlítette a fent nevezett eltérést. Ezért a Szu–22-es repülőgépgyár szerelőcsoportjának vezetője neheztelt is a századunk MMSz. főnökére. Ez viszont Mikula László mk. őrgy. -ot kevésbé sem zavarta, mondván, ő nem vállalja a felelősséget az adott paraméterbeli eltérésért, főleg azért nem, mert ebből bármilyen rendkívüli esemény vagy akár katasztrófa is származhatott volna. Véleménye szerint akkor a gyárnak módosítania kellene az előírt gyári adatokat.

---

<sup>285</sup> Tyuljaev volt a gyári garanciális csoport vezetője is egyben, ezért – nekem így maradt meg az emlékezetemben, Toljá-nak becéztük. Tréfásan így is emlegettük őt: „szavatolja” – az orosz tolja becenévből, mivel az elvégzett munkájukat ő garantálta. (K. I.)

<sup>286</sup> Horváth István nyugállományú tzls. visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 12. 02.

<sup>287</sup> Veszélyt jelző tablók – a pilótafülkében rep. közben a rgv. -öt klb. -zó veszélyt jelző tablók figyelmeztették a rep. klgs. eseteire. A tablók lámpáinak színe a veszély nagyságától függően lehetett vörös – ez volt a legveszélyesebb – pl.: a „Tűz a hajtómű térben”, az ilyen azonnali, halasztást nem tűrő tevékenységet követelt a rgv. -tól. Lehetett sárga – ez a másodlagos veszélyességi fokozatú figyelem-felkeltő lámpa volt – pl.: „Az I. számú hidraulika rendszer nyomása” – ez esetben még a rgv. -nek, ha ismerte a repülés klgs. eseteit erre az esetre vonatkozóan, voltak választási lehetőségei. A rep. klgs. eseteiről minden esetben tájékoztatni kellett a rep. vez. -t.

<sup>288</sup> Dr. Mikula László mk. ezds. visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 11. 14.

<sup>289</sup> Bületin vagy melléklet, megjegyzés, módosítás – a gyár által kiadott, az adott repülőgéptípusra vonatkozó kötelező érvényű módosítás.



A SZU. - beli típus átképzés alapján elmondható, hogy a felső katonai vezetés a lehető legalkalmasabb pk. -okat találta meg a szd. vezetésére. Nagyon-nagy szerepe volt abban a szd. pk. -i áll. -ának és szd. vezető MMSz. áll. -ának, hogy a 101. Ö. fre. szd. rendszerbe állítása és kivonása között eltelt több mint 13 év alatt – bár repülő események<sup>290</sup> történtek<sup>291</sup> a szd. -nál (egy Szu–22UM3 gyakorlóharci és kettő darab Szu–22M3 harci rg. -et elvesztettünk, de egyiket sem rgv. hibából) – repülőkatasztrófa,<sup>292</sup> pedig nem fordult elő.

Ez mindenféleképpen figyelemre méltó eredménynek számít, a rendelkezésre bocsátott rep. idő figyelembevételével, hiszen egy teljesen új rg. -típusról egy új, harmadik generációs rep. technikáról beszélünk.

A megérkezett, összeszerelt, rep. -re átadott Szu–22-es rg. -ket először a szov. gyári berep. pilóta berep. -te, majd utána a magyar berep. -pilóták is. A szd. áll. -a viszonylag fiatal volt és lelkes. Mindenkit nagyon érdekelt az új típus, nagyon vártuk a pillanatot, amikor a rg. -ket leszállítják a szov. -ek. A Fre. szd. áll. -a kitörő örömmel fogadta a szov. gyári szerelőcsoport<sup>293</sup> megérkezését, akik igazi mesterei voltak a szakmájuknak. Végül 1983 novemberében megérkeztek az első szállítmányok. Azokat a szállítmányokat, műszaki felszereléseket, amelyek vasúton érkeztek, a rep. -téri déli kirakodó rámpáján pakolták ki, így a déli rámpa<sup>294</sup> úgy nézett ki, mint egy gyártelep raktára: tele ládákkal, dobozokkal, felszerelésekkel. Mindenki örült, boldog volt, mert tudtuk, hogy rövid időn belül megjönnek a rg. -ek is!

Persze az örömbé vegyült egy kis üröm is, mert annak ellenére, hogy a CSRP. az 1983-as éves beszámolójában már úgy jelentett az előjárónak, hogy az új Szuhaj szd. a rg. -ek

---

<sup>290</sup> Repülő esemény: A repülőszerkezet /repülőgép, helikopter, szállító repülőgép/ rendeltetésszerű légifelhasználása során keletkező, és a repülőszerkezet részleges, vagy teljes roncsolódásához, illetve a repülőszemélyzet /állomány/ egy, vagy több tagja sérüléséhez, vagy halálához vezető események, a repülősi időben / a felszálláshoz valónekifutás megkezdésétől a leszállás utáni kifutás befejezéséig eltelt időben/. Szabó József. szerk. (1991.) Repülési Lexikon, Bp, 1991, Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat. ISBN:963 05 6207 3;

<sup>291</sup> A legsúlyosabb repülési esemény, a géptörés kategóriájú repülési esemény volt a századunknál. A géptörés – a repülő esemény olyan formája, amely a repülőeszköz részleges roncsolódásához vezet, melyben a gépszemélyzet nem sérül. Szabó József szerk. (1991.), – Repülési Lexikon, Bp, 1991, Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat; ISBN: 963 05 6207 3;

<sup>292</sup> Repülő katasztrófa – /röviden: az a rep. esemény, amikor a rep. eseményben rgv. -i haláleset, vagy bármilyen haláleset is történik. K.I. / – a repülő állomány egy vagy több tagja életét veszti; Szabó József, szerk. Bp, 1991, – Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat. ISBN:963 05 6207 3;

<sup>293</sup> A rg. -k beszerzési szerződése szerint, a rg. -gyár az összeszereléshez szerelőcsapatot biztosított, akik összeszerelték a rg. -ket. Ekkorra már megérkezett egy orosz gyári berep. -pilóta, aki az összeszerelés után berep. -te a rg. -et, ezután átadták a magyar MMSz. szolgálatnak, akik az átvételt követően ki kellett dolgozzák a rg. -ek átvételi technológiáját. A szd. szakemberei által kidolgozott technológiákat a légvédelmi és repülő főnökség jóváhagyta, s csak ezek után kezdhették a magyar berep. pilóták berep. -ni az összeszerelt rg. -ket, s mindennek megtörténte után lehetett megkezdenni a rg. -kel a rep. -ket.

<sup>294</sup> A taszári rep. térre a vasúti szállítást egy darab iparvágánnyal oldották meg, amely szinte a rep. -térnek a központi részéig biztosított anyagszállításokat. Volt egy északi és egy déli rakodórámája.

fogadására felkészült, a Szuhaj hangár – mint korábban azt láttuk –, még nem készült el, csak jóval később, 1984 év vége, 1985 év elejére.

Ehhez viszont az egész áll. megértően állt hozzá. Tudtuk, hogy ez csak átmeneti állapot, s a szd. pk. -ának sem kellett különösebben magyarázkodnia a beosztott áll. előtt. Elmondta a fea. -ot, s a szd. pedig a megoldandó fea. -ot látott, nem a problémát! Igazából ebben az időszakban „rázódott,” kovácsolódott össze egy igazán jó aeg. -é a 101. Ö. fre. szd. – 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 szd. pk. -i áll. -a mindig ügyesen megoldotta, ha kellett emberséges hozzáállással, s ha ez nem ment, akkor a parancs erejével.

A felső vezetés pedig időben jelezte az éppen soron következő fea. -kat. Nem is akárhogyan, hiszen mindenki várta az új típust. Az MN. CSRP. már a 0085/1982. számú int. -ében<sup>295</sup> is kellő törődéssel irányt szabott az új típus képzése menetének – igaz ekkor még az intézkedés elég általánosan fogalmazott, de akkor is meghatározta a teendőket – jó előre. Hát, panaszunk nem lehetett, volt fea. bőven! Pl. „*Hajtsák végre a Szovjetunióban az elméleti és gyakorlati átképzést, majd a gépek beérkezése után kezdjék meg a harckiképzésüket.*”

Annak ellenére, hogy a rg. -ek még nem érkeztek meg, a CSRP. november 3-án már meg is jelent a 067/1983. számú int. -e,<sup>296</sup> mely szerint: „... a Szovjetunióban átképzésen részt vett repülőgép-vezetők repüléstechnikai jártasságuk<sup>297</sup> fenntartása érdekében 1983. december 31-ig hajtsanak végre gyakorló repüléseket az átképzés előtti eredeti típusaikon (MiG–21BISZ és MiG–21PF repülőgépeiken) feladataikat a 31. Honi Vadászrepülő ezrednél (31. h. vre. e.) hajtsák végre... Az állomány a repültetését a 31. h. vre. ezreddel azonos repülési váltásokban<sup>298</sup> (csak nappal), a 31. h. vre. e. repülő-, és kiszolgáló technikájával

---

<sup>295</sup> HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ó. e.

<sup>296</sup> HL-KL, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687d. 3888 ó. e. 1983.11.03.

<sup>297</sup> Repüléstechnikai jártasság – az URV-71-es (Utasítás Repülések Végrehajtására) rep. -ek rendjét meghatározó szabályzat, – amely szerint repültünk, meghatározta, a rep. -i fea. -ok egymásután következő sorrendjét, a feladatok között kihagyható szünetek időbeni mennyiségét, a bonyolultságtól, az időjárás viszonyoktól, napszaktól, a rgv. -k kiképzettségi fokától függően. Ha egy rgv. elveszítette a rep. -technikai jártasságát, egy kiképzési programmal – előírt rep. fea. -ok sorával – állíthatta azt helyre, s csak utána lehetett őt rep. -ekre újból tervezni.

<sup>298</sup> Rep. váltás – a rep. napra tervezett rep. -ek egy időszakban végrehajtott repülései. Erre repülési tervtáblakészült. 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.

A Repülési váltás – a repülési nap azon meghatározott időszaka, amelyben egy aeg. a jóváhagyott repülési tervtábla alapján a repüléseit végrehajtja. Az eg. repüléseit egy rep napon, egy, két, vagy három repülési váltásban hajthatja végre. Egy repülési váltás repülései egy önálló tervtábla alapján egy repülésvezetői csoport irányítása mellett valósulnak meg. Szabó József szerk. (1991.) : Repülési Lexikon, Bp, 1991. Akadémiai Kiadó, és Nyomdai Vállalat. ISBN: 963 05 6207 3;

*közösen tervezze és hajtsa végre... A repülési feladatok végrehajtásához oktató-ellenőrző parancsnokokat a 31. h. vre. e. biztosít. Az oktatóképeség<sup>299</sup> helyreállítása után az oktató-ellenőrzőrepüléseket önállóan is végezheti.”*

Így szólt az „írás”, s a vh. -nál már érezhető volt a feszültség – az egy rep. -térén települő két különböző közvetlenparancsnokság alá tartozó – a 31. H. vre. e. (ezred) és az új alakulat, szervezet, a Szuhoj-szd. áll. -a között. Minden bizonnyal a két alakulat között felmerülő későbbi – egyre markánsabban kirajzolódó ellentétek – a pk. -ok megértőbb hozzáállásával, s kellő diplomáciai készségükkel itt még kezelhetőbbek lettek volna. (Egy kis kitérő magyarázat arról, hogy a felső vezetés nem szándékozta a két alakulatot egy helyre telepíteni, csak az élet, az anyagi keret lehetőségei így hozták – ezt csak egy átmeneti megoldásnak gondolták.)

A honvédelmi miniszternek szóló VSZ. EFE. főparancsnoka és a vezérkari főnökének átirata egyébként határozott javaslattal is szolgált az akkori tervezetben szereplő, 101. Fre. e. -ként felállítandó – később ez már csak egy 101.Ö. fre. szd. -dá redukálódott – alakulat részére. Ennek az átiratnak a 3. oldala 1986 és 1990 között 4 db első osztályú rep. -tér felépítését irányozta elő: Siófok, Martfű, Nagyszénás és Jánoshalma „földes” hdm. -i rep. -terek helyén. Ők nagyon jól ismerték – s jelenleg is fennáll ez a helyzet a hdm. -i rep. -tereinkkel kapcsolatban – az összes Mo. -i rep. -teret.

Ez volt az ajánlásuk. (Ezek közül Jánoshalma /Nagyszénás/ repülőtere lett volna az újonnan ”felálló” 101. Fre. e. repülőbázisa. Ezen települt volna az egyszázadnyi Szu–22-es feld. -bo. -szd., s a 2 szd. Szu–25-ös csatarep. -szd., valamint az egy századnyi pilóta nélküli rep. -eszköz.) Ugyanitt azt írja Kulikov marsall, hogy a rep. -tereink mennyiségét 21db első osztályú rep. -térre kell felnövelni. (Csakhogy ebbe az amúgy is igen nehéz helyzetben lévő magyar gazdaság egyszerűen „belerokkant” volna. Ezt később szóvá is tették<sup>300</sup> a Magyar Szocialista Munkáspárt főtitkárának, Kádár Jánosnak, amikor a magyar hadvezetés visszamondta a Szu–25-ös rg. -ek vásárlását. A szov. katonai vezetés aggodalmát fejezte ki az iránt, hogy ez rossz példát szülhet a VSZ. -en belül. Kádár János ezt tudomásul vette, de ettől függetlenül nem vettük meg a Szu–25-ös csatarg. -ket.)

A CSRP. int. -és rövid lényege tehát a rep. jártasságunk fenntartásáról szólt, mellyel az előjáró elejét vette egy jártasság-helyreállító teljes program kidolgozásának és vh. -ának.

---

<sup>299</sup> Az oktatóképeség – az URV-71 ugyanúgy leszabályozta az oktatói jogosultságot is, mint a rep. -technikait. Oktató rgv. csak nagy repülési és rep. -technikai tudással, tapasztalattal rendelkező rgv. lehetett, akit pcs. -ban határoztak meg egy rgv. számára a pk. -aik kiválasztása, és javaslatai alapján

<sup>300</sup> Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó Bp. 2010. 215–218. o.

Ha a rep. jártasságunkat elveszítjük, az jelentős időkiesést okozott volna, abban az esetben, ha ezt a Szuhaj kiképzési program elindítása előtt még végre kellett volna hajtánunk, s akkor még jobban csúszunk a rendszerbe állítás idejével is. A CSRP. int. -ét a szd. pk. maradéktalanul végre is hajtotta.

A rg. -ek 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 rgv. áll. elméleti átképzése is folyt, s a pk. -i áll. a tőle telhető módon a hiányosságokat próbálta kiküszöbölni, s jelezte azokat a főszó vezető irányába.

Időközben, a SZU. -ban átképzett rgv. áll. megkapta a kimutatást az 1983. augusztus, szeptember, október hónapokban vh. -ott rep. -eikről s az ezek után járó rep. pótlékok összegéről.<sup>301</sup> Semmi panasz nem lehetett, mindent pontosan elszámoltak – igaz az átképzős áll. is vh. -tta a rep. tervét 100%-ban. Röviddel ezután, az előljáró a rep. pótlékokat is folyósította.

Még kint volt az átképzős áll. a SZU. -ban, amikor az újonnan felállított 101. Ö. fre. szd. pénzügyi ellátásáról a CSRP. a 051/83. sz. int. -ben<sup>302</sup> rendelkezett a még felszámolás alatt lévő 101. Fre. e. elkülönített pénzügyi keretének terhére. Két napra rá az előljáró pk. a 101. Ö. fre. szd. vezetése: Balogh Imre őrgy. pk.; Vigh Miklós őrgy., pkh; Vigh Antal őrgy., a pk. Pol. helyettese; Máté László őrgy., a pk. feld. helyettese, és Simon Dénes őrgy., a Fre. szd. tőf. -e illetményeikről parancsban<sup>303</sup> rendelkezett.

1984. január 20-án a CSRP. a kiképzési intézkedésében meghatározottak szerint a hajózóparancsnoki és rgv. áll. részére speciális módszertani foglalkozást, valamint az URV-71 164-es és 503-as pontjai alapján meghatározott tantárgyakból, valamint speciális rep. vez. -i ismeretekből vizsgáztatást tartott Börgöndön. Ennek, s az eredményes vizsgájuk alapján Éberhardt György őrgy. -nak, engedélyezte<sup>304</sup> az előljáró pk. ezred-, illetve századköteléig bezárólag. Úgyszintén, Balogh Imre őrgy. részére a Szu-22M3 típusú rg. -ek szd. repüléseinek vezetését.

---

<sup>301</sup> HL-KI. MN. CSRP. parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ő. e. CSRP. 0078/1983 számú intézkedés melléklete.

<sup>302</sup> HL-KI. MN. CSRP. parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 12. MN. CSRP. 051/83 számú intézkedése.

<sup>303</sup> HL-KI. MN. CSRP. parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 14. MN. CSRP. 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról.

<sup>304</sup> HL-KI MN. CSRP. parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN. CSRP. 011/1984. sz. parancsa a hajózó áll. év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a rep. -ek vezetésének engedélyezéséről. 1984. 01. 21.

Az első összeszerelt Szu-22-es rg. -eknek szinte a szd. 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 rg. hmű. zajhoz szokott füleinek is idegen zúgás töltötte be a taszári rep. -tér légterét és annak környékét. A szov. rg. -gyár képviselőjében egy ezredesi rendfokozatú szov. berep. pilóta, elkezdte az összeszerelt, sokszor átellenőrzött, rg. -ek berep. -ét. Ezt követően, már csak a magyar átvételi berep. -ek hiányoztak. Ez terv szerint úgy történt volna, hogy a két szovjet katonai oktató- és berepülőpilóta, Ovcsinnyikov, és Gridnyev századosok, akik valamilyen okból nem érkeztek meg Taszárra időben, ők segítettek volna a berep. -ek vh. -val, s a magyarok pedig az ő irányításukkal végezték volna a berep. -ket. A szd. vezetése, türelmetlenül várta az információkat a két szov. oktatóról, akik a hazai átképzés rep. részét is el kellett volna, már elkezdjék, és részben levezessék, együtt a magyar századvezetés pilótáival. A CSRP. Szuhaj repüléstechnikai főszemlézője, Éberhardt György őrgy végül is elérte a CSRP., Kocsis János vörgy. elvtársnál, hogy a pk. megadja az engedélyt<sup>305</sup> a CSRP. Szuhaj rep. -technikai szemlézőnek, a szdpk. -nak, s a két helyettesének a berep. -ek vh. -ra. Így elkezdődhetek a rendes magyar berep. -ek, valamint az összeszerelt rg. -ek átvételi berep. -ei is.

Amikor a szov. rgv. oktatók megérkeztek, elszörnyedve látták, hogy Taszár rep. -téren rep. folyik – ráadásul nélkülük. Ezután szépen nekik is lett munkájuk, bekapcsolódtak a gyakorlati átképzésbe, s így az elméleti átképzést éppen befejező rgv. áll. időben elkezdhettem velük a gyakorlati típusátképzést. 1984 április elején megtörtént az L-29-es rg. -típus rendszerből való kivonása /egészen pontosan 1984. március 31-vel/ és a Szu-22M3 rg. -típus szolgálatba állítása.<sup>306</sup> 1984. április 13-án/

A gyakorlati rep. a hazai áll. -al – itthon, Mo. -on, 1984. április 25-én<sup>307</sup> kezdődött el a szov. oktatókkal: Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev szds. -okkal.<sup>308</sup> A századtörzs SZU. -ban átképzett áll. -a rep. technikai jártasságának helyreállítása, visszaállítása is elkezdődött a rg. -en – már a hazai áll. átképzésének megkezdése, 1984. április 25-e előtt. Ők:

- Katona István szds., a 101. Ö. fre. szd rep. harc kik. alo. vezető;

<sup>305</sup> HL-KI. MN. CSRP. parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN. CSRP.021/1984. sz. parancsa berep. -ek engedélyezésére. 1984. 02. 21.

<sup>306</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 rg. típus szolgálatba állítására. 1984. 04. 12.

<sup>307</sup> A magyarországi gyakorlati repülőátképzés kezdetének időpontja 1984.04.25. volt. A SZU. -ban átképzést kapott rgv. áll. ekkor már rep. technikailag a Szu-22-es repülőgéptípuson helyreállította a jártasságát és többnyire harci rg. -en repült.

<sup>308</sup> Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev. Az szov. oktatók nevei Máté László alez, a 101. Ö. Fre. szd feld. f. visszaemlékezései alapján.

- Lőrincz István szds., a 101. Ö. fre. szd lé. löv. szolg. főnök;
- Vámos József szds., a 101. Ö. fre. szd megfi. szolg. főnök;
- Racskó Mihály szds., a 101. Ö. fre. szd III. feld. raj rajpk;
- Guti István szds., a 101. Ö. fre. szd II. feld. raj rajpk;
- Vincze Péter fhdgy., a 101. Ö. Fre. szd I. feld. raj rajpk

A rg. -ek átvételi berep. -ét<sup>309</sup> követően, őket a rep. -technikai jártasságukban a CSRP. szemlélője: Éberhardt György őrgy., Balogh Imre őrgy., a Fre. szd pk, Vigh Miklós őrgy., pkh, és Máté László őrgy., a pk feld. helyettese állította helyre.

A hazai átképzősállomány átképzését a Szu-22M3-as típuson „lépcsőzve”<sup>310</sup> kellett elkezdni. Egyszerre ugyanis képtelenség lett volna, hiszen a nagy időkihagyás miatt éppen ugyanabban az időben állította helyre repüléstechnikai jártasságát a SZU. -ban átképzett áll. is. Amikor az átképzés mind a három rajjal úgymond „beindult,” szinte majdnem egyszerre jutott arra a szintre a SZU. -ban átképzett rgv. áll., hogy el tudta kezdeni a rendeltetésnek megfelelő jártasság megszerzését. Itt a probléma az oktatóhiány lett. Ezt a parancsnok – Balogh Imre őrgy – a CSRP. irányába tett kéressel oldotta meg. Engedélyt kért a gyorsabb előrehaladás érdekében az oktatói jogosultság kibővítésére. Így, Vigh Miklós és Máté László, valamint Éberhardt György őrgy, amint a két szovjet rgv. oktató kiképezte őket és megszerezték jártasságukat, az előjáró engedélyével megkapták az oktatói jogosultságot, így ők is „beszálltak,” azaz részt vettek a 101. Ö. fre. szd. rgv. áll. -nak oktatásában. Később már a szd. törzs, valamint a rajpk. -ok is részt vettek, részt vehettek a beosztott rgv. áll. oktatásában.

A szd. -törzshöz tartozónak számított a rep. harc kik. alo. vez, a szd. lé. löv. szolg. főnök, valamint a szd. megfi. szolg. főnök, így ők a teljes rgv. állományt oktathatták, míg a repülőrajok pk. -ai a saját beosztott rgv-iket – nyilván a jobb megismerhetőség, és az összeszokás érdekében – oktathatták. Ez a későbbiekben – amikor a szd. teljes rgv. áll. -a megszerezte a repülőgép rendeltetésének megfelelő jártasságát – változott. Ekkor már minden oktató rgv. oktathatott mindenkit – így, a megszerzett jártasságokat minden téren sokkal könnyebb volt fenntartani

<sup>309</sup> Átvételi berep. – ez az új rg. -típusoknál van. A Szu-22M3 és Szu-22UM leszállított típusokat a SZU. -ból érkezett gyári összeszerelő csoport összeszerelte, majd egy – szintén a rg. -gyártól érkezett berepülőpilóta (ő a mi esetünkben egy katonatiszt, ezds volt) – berepülte. Ezután került sor a 101. Ö. fre. szd. parancsnoka, Balogh Imre őrgy., s a 101. Ö. fre. szd. pk. felderítő-helyettese, Máté László őrgy. által vh. -ott átvételi berep. -re. S csak ez után – természetesen, csak, ha minden rendben volt a rg. -en – kerülhetett sor az adott rg. repültetésére. Így történt ez a 101. Ö. fre. szd. minden egyes rg. -vel.

<sup>310</sup> Lépcsőzve – azaz kezdett az első raj, majd a második, s végül a harmadik raj két-három rep. váltással, egy-két rep. váltással „eltolva.”

A rendeltetésnek megfelelő jártasság Szu–22M3-as típuson történő megszerzéséhez a légi- és földi célokra vh. -ott lövészet,<sup>311</sup> a bombavetés, valamint a légi-felderítés és a légi-fényképezés tartozott nappal és éjjel is. Még javában folyt a típus átképzés, amikor az előjáró már 1984. május 30-án a 049/1984 számú<sup>312</sup> intézkedésében rendelkezett a nádudvari lőtér igénybevételének szabályozásáról.

Ehhez tudni kell, hogy Mo. -on minden lőtér-igénybevételt tervezni, egyeztetni és engedélyeztetni kellett a MN. légvédelmi és repülőparancsnok (MN. Lé. és Re. Pk.) elgondolásával, valamint a Mo. -on ideiglenesen állomásozó szov- csapatokkal, de volt, amikor a VSZ. Egyesített Fegyveres Erőinek Főparancsnokságával (VSZ. EFEF.) is.

A lövészetek vh. -nak tervezése miatt szükséges volt ismerni, hogy ki, milyen igényt jelentett be a nádudvari állami lőtér<sup>313</sup> igénybevételére (az adott évben tervezett hazai és nemzetközi gyakorlatok végrehajtása szerint). A Nádudvar állami lőtérré más nemzetek is hajtottak végre egyes gyakorlatok<sup>314</sup> alkalmával, sőt, esetenként, gyakorlatok nélkül is éleslövészetet,<sup>315</sup> levegő-föld rakétalövészetet,<sup>316</sup> valamint éles bombavetési<sup>317</sup> fea. -kat. Mindezekhez igazítva készítette el a Magyar Néphadsereg csapatrepülő parancsnoksága (MN CSR.P.) az éves kiképzési tervét, és annak kiegészítéseként a Nádudvar lőtér igénybevételének szabályozását saját alárendelt alakulatainak részére. Minden szervezet, alakulat ez szerint tervezett, és készítette el a saját kiképzési tervét.

---

<sup>311</sup> Lövészeti feladatok – fedélzeti gépágyúval, Nem Irányított Rakéta (NIR.) lövészetet felfüggesztett Univerzális Blokkokból (UB-blokkok) történő lövészetet, valamint a konténerünk gépágyújából végrehajtott lövészetet értem.

<sup>312</sup>HL-KI. CSR.P. 1980-1989. 2689. d. 3891. ö. e. Magyar Néphadsereg csapatrepülő parancsnok (MN. CSR.PK) 049/1984. számú intézkedése. A nádudvari lőtér igénybevételének szabályozására. (1984. 05. 30.)

<sup>313</sup>Lőtér – Lőfegyverekkel való gyakorlás céljából kialakított, speciálisan berendezett gyakorlóter. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. Itt csak a repülőgépek által igénybe vehető – hazai és nemzetközi viszonylatban is használható – állami lőteret, Nádudvar lőteret említem. Ezen kívül volt még a rg. -ek számára igénybe vehető több lőtér is az MNK. területén. Pl: Hajmáskér és Várpalota, ahová mi, – a Szu–22-es Ö. fre. szd. – mind éles gépágyú-, mind NIR. (Nem Irányítható Rakéta) lövészeteket, valamint éjszakai és nappali légi-fényképezést is vh. -unk.

<sup>314</sup>Repülőharcászati-gyakorlat (RHGY.) – a repülőkötelékek személyi állománya harcászati kiképzésének legmagasabb formája. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. A Szu–22-es Ö. re. szd. is hasonló gyakorlat keretében hajtott végre élesrakéta-lövészetet a Lengyel Népköztársaság (LNK.) állami lőterén, amikor századunk 1986-ban áttelepült Pila rep. -térre, és az ottani díszlokációból végrehajtottuk lövészeinket és levegő-föld rakétaindításainkat.

<sup>315</sup>Éleslövészet: éles-, valódi, harci töltetű (lőszerrel) lövedékkel, rakétával vagy bombával végrehajtott lövészet, illetve bombavetési gyakorlat. (K. I.)

<sup>316</sup>Levegő-föld osztályú rakéta: felszíni célok ellen alkalmazott, levegőből indított rakéta. KÉSZ. Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

<sup>317</sup>A rendeltetésnek megfelelő jártasság megszerzése: annak a jártasságnak a megszerzése, amelyre a technikai eszközünk – a Szu–22M3-as repülőgéptípus rendeltetett – az ezen a repülőgéptípuson való jártasság megszerzése. E szerint a kiképzési tervünkben szerepelt az éjjel, világítóbomba mellett végrehajtott bombavetési gyakorlat, valamint a különleges harci töltettel ellátott eszközök speciális manőverből (pl. félbukfencből - Immelmannból) végrehajtott bomba (nukleáris töltetű bombavetés) célba juttatása is – K. I.

Ahhoz, hogy egy rep. váltás<sup>318</sup> létrejöhesse, azaz a szd. repülni tudjon, szükség volt kiképzett rep. vez. -re,<sup>319</sup> akik képesek voltak levezetni egy rep. váltást. S nem utolsó sorban meg kellett igényelni a rep. -t, az adott alakulat rep. igénylését a diszpécser szolgálat felküldte a RISZ-nek.<sup>320</sup>Persze ezen kívül még sok olyan dolog volt, amit a rep. -t szervező pk. -nak az eg. -nél (ezrednél) kellett elintéznie, s a rep. váltásban résztvevő szdpk. -oknak pedig a saját rep. -szd. -uk áll. -án belül.

A rep. -génylések felterjesztése és a tájékoztatás, a 101. Ö. fre. szd. -ot érintő rendjének jobb megértése és pontosítása végett, az ábrán található megnevezések közül a szd. részére fontosabbak:

- MN 8300 – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnoksága;
- DHDCS – a Déli Hadsereg Csoport – a hazánkban ideiglenesen állomásozó szovjet csapatok (repülőegységei);
- MN 1929 – a 101. Ö. fre. szd – (Taszár);
- MN 5313 – az I. Honi légvédelmi hadosztály (H. Lé. vé. ho.) – (Veszprém);
- MN 5229 – a II. H. Lé. vé. ho. – (Miskolc).

A rep. -vezetésről szólva, minden rep. -alakulatnál megvoltak az erre kijelölt szakemberek, a rep. -vez. -k. A jártasságot ehhez a feladathoz, a rep. -vez. -hez is meg kellett szerezni, és évenként vizsgákkal lehetett (kellett) meghosszabbítani. A 101. Ö. fre. szd. -nál először Éberhardt György őrgy., a CSRP. felderítőrepülő-szemlélője, valamint Balogh Imre

---

<sup>318</sup> Repülési váltás: a repülési szakzsargon egyik szava, egy adott repülési napon a konkrét repülések számára biztosított időtartam. (Az orosz „смена” (jelentése: váltás, csere, műszak) szóból eredeztethető. 1945 után, mivel a magyar repülés talpra állításában a Szovjetunió igen tevékenyen vett részt, repülési szakkifejezéseinket főleg az orosz szakterminológiából, szakzsargonból vettük át. Ez főleg 1956 után következett be, hiszen a magyar pilótaképzés is az 1950-es évek végétől egészen az 1980-as évek elejéig a szovjet repülőbázisokon történt. Ekkor a magyar katonai vezetésben ismét felvetődött a hazai pilótaképzés gondolata.) A repülési váltás általában hat, vagy hét óra volt. Szombati napokon tervezett repülések esetén ez öt órára csökkent. Egy repülési napra lehetett tervezve délelőtti, délutáni, éjszakai és átmeneti repülési váltás (Ez utóbbi lehetett nappalból éjszakába, vagy éjszakából nappalba való átmeneti repülési váltás.) Nekem volt szerencsém mindenféle váltásban repülni. K. I.

<sup>319</sup> Repülésvezető: egy adott rep. -téren a repülésirányító torony munkaponton a repüléseket irányító szakember, a rep. -ek vezetésére kijelölt csoport vezetője, aki a rep. -ket érintő tevékenységeket illetően a rep. alatt az egész rep. -tér, a rep. pk. -a a repülést szervező pk. után. Az is előfordult, hogy a rep. -vez. egyben a szervező pk. is volt. A rep. -vez. az egységparancsnoknak és az előljáró parancsnoknak van alárendelve. Felelős a repülési szabályok betartásáért, így a repülésen részt vevő és a repüléseket biztosító teljes állomány előljárója, függetlenül a repülésen résztvevők rendfokozatától és beosztásától. KÉSZ Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

<sup>320</sup> RISZ – Repülés Irányító Szolgálat. Az igénylés pontos menetét parancsok szabályzatok egész sora szabályozta. Ennek a vázlata a 029/1973.számú MN. HM. utasításban pontosan megvan.



örgy., a 101. Ö. Fre. szd pk. vezethetett repülést.<sup>321</sup> Később vegyes repüléseket<sup>322</sup> is – mivel mindketten repülték és ismerték a MiG–21-es repülőgép típust is – vezethettek.

A rep.vez. -i jártasságot mindig az előljáró írta elő, és annak sikeres vizsgáját parancsban tette közzé az érintett áll. részére. A vizsgát tett rep. -vez. -nek pedig a hajózó hajózáskönyvében<sup>323</sup> kellett rögzítenie a megújított rep. -vez. -i jogosultságát.

A rgv. hivatalos okmánya a hajózáskönyv. A rgv. rep. -re történő felkészülési okmánya a felkészülési munkafüzet,<sup>324</sup> amelyben a rep. váltásokra készült fel. Ebben írta le rep. fea. -it, a vh. -ás rendjét, a kapott fea. -kat. A felkészítő pk. ellenőrző kérdések után a felkészülési munkafüzet és a rep. lap aláírásával engedélyezte a rep. váltáson történő részvételt. Ezek után a rep. -szd pk. -a ellenőrizte vissza a rgv. áll. felkészültségét. Ezt, volt, amikor szűrőpróbaszerűen, volt, amikor alapos részletességgel, minden hajózára /rgv, -re/ kiterjedően végezte. (Ezt soha nem lehetett előre tudni!) A rep. felkészülés visszaellenőrzése, s annak mélysége mindig a rep. jelentőségétől függött, mint pl. Repülő Harcászati Gyakorlat (RHGY.), vagy pedig nagy jelentőségű új fea. előtt (lövészeti, bombavetési, felderítési vagy éppen légi fényképezési, éjszakai légi fényképezési gyakorlatok) vh. -a előtt. Ilyen volt pl. a RHGY. -vel egybekötött áttelepülés és lövészet a Lengyel Népköztársaság (LNK.) állami lőterére vh. -ra kerülő éles légi- és földi lövészeti fea. -ok teljesítése előtti felkészülés visszaellenőrzése. Az ilyen nagyságrendű visszaellenőrzéseken részt vett az előljáró részéről a repüléstechnikai, illetve a felderítőrepülő-szemléző – Éberhardt György örgy. – is. Aktív részvételével ő is ellenőrizte a felkészülésünket, valamint a feladat végrehajtásunkat is.

A rep. -vez. -i jogosultság meghosszabbítását a szuhojos<sup>325</sup> rep. -vez. -i csoportnak minden évben a CSRP. – erre vonatkozó – parancsa által meghatározott időpontban és helyen kellett megtennünk. E csoport tagjai nagy rep. -i tapasztalattal rendelkező – többnyire aktívan

---

<sup>321</sup>HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnokának 011/1984. számú parancsa a hajózó parancsnoki (sic!) állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről.

<sup>322</sup> Vegyes repülések – amikor két, vagy több különböző repülőgéptípus is repült egy repülési váltásban.

<sup>323</sup>Hajózáskönyv: a repülőgépvezető. hivatalos dokumentuma, okmánya. Ebben a könyvben rögzítették a repülőgépvezető. pályafutása alatti minden vizsgáját, minden repülőgép-típuson repült idejét, minden jogosultságát. Ezzel a könyvecskével igazolt minden repülési időt. Ehhez a könyvhöz hasonlóan a repülőgépvezető-nek egészségügyi könyvecskéje is volt, mellyel az összes egészségügyi vizsgálatát és az összes kórismét is igazolhatta, akár hivatalosan is, hiszen abba csak a Repülő Orvosi Vizsgáló és Kutató Intézet (ROVKI.) jeyezhetett bele.

<sup>324</sup>Hajózó-felkészülési munkafüzet: a repülőgépvezető hivatalos felkészülési munkaokmánya. Repülési esemény, vagy katasztrófa esetén a kivizsgáló bizottság elsőként a repülési felkészülési munkafüzetet, a repülési lapot és a repülőgépvezető. hajózáskönyvét kérte el, ezeket és az egészségügyi könyvecskéjét vizsgálta.

<sup>325</sup> Szuhojosok – más rg. -típuson repülő rgv. -k, sokszor pejoratív szakmai zsargonjának megkülönböztető jelzője azokra, akik a Szu–22M3-as rg. -et rep. -ülték, vagy a 101. Ö. fre. szd. -nál teljesítettek szolgálatot. Mi büszkén viseltük ezt a jelzőt. Volt még a megnevezéseink között a „Cserepesek” – utalás a Csapatrepülő Parancsnokságra (CSRP.) – jelző is.

repülő – rgv-k voltak. Kiképzésükre, kinevezésükre parancsnokaik, előljáróik javaslata alapján került sor.

A 101. Ö. fre. szd. -nál rep. -vez. -i szolgálatot adhatott az előljárótól Éberhardt György őrgy., a CSRP felderítőrepülő-szemlélője. A szd. állományából, a szd.pk. – Balogh Imre őrgy.; a szd.pk. repülő-helyettese (rep.h.), (vagy általános helyettes) – Vígh Miklós őrgy.; a szd.pk. felderítő-helyettese (szd.pk. feld.h.), a felderítőfőnök – Máté László őrgy., míg a szd. -szintű rep. -eknél, a rep. harckik. alovez – Katona István szds. is. A szd. -törzs áll. -ból: a szd. lélöv. szolg. főnöke – Lőrincz István szds., a század megfigyelő-szolgálat főnöke (szd. megfi. szolg. f.) – Vámos József szds. később János Béla őrgy., aki később került a rep. harckik. alo. -ra, és rep. -vez. -nek nevezték ki. (Később ő vegyes, vagy összevont rep. -ket is vezetett.)

Szükség volt még lőtéri rep. -vez. -kre<sup>326</sup> is. Ez különösen – a 101. Ö. Fre. szd – esetében volt nagyon fontos, mert a rendeltetésének megfelelő jártassága megszerzését, s az ennek megfelelő kiképzés jelentős részét lőtereken hajtotta végre, illetve szerezte meg és tartotta fenn. A lőtéri rep. -vez. -ők kiképzésüket, lőtéri rep. -vez. -i jogosultságukat a szolgálat ellátására a rgv. -k az adott alakulatnál, a szd. -nál, vagy e. -nél szereztek meg, szintén előljáró pk. -aik javaslata alapján.

A 101. Ö. fre. szd. -nál a szdpk. döntése alapján a rep. -vez. -kön kívül az előírt képzések és az eredményes vizsgák után a fre. rajpk. -ok szintén adhattak, s adtak is lőtéri rep. – vez. -i szolgálatot.

---

<sup>326</sup> Lőtéri repülésvezető – A lőtér körzetében végzett és a lőteren végrehajtott tevékenységet irányító szolgálati személy. A lőtér körzetébe belépő minden repülőgépvezető. előljárója. Tevékenységi rendjét, munkaköri leírását az adott lőtérrend szabályozza. Lőtéri repülésvezetői jogosultságát – a feladatra történő kiválasztását – az előljárói (századparancsnok és attól fölfelé) határozzák meg.



5.) számú kép:<sup>327</sup> A nádudvari éleslövészetről hazatérő 07-es oldalszámú Szu–22UM3-as gyakorló harci repülőgép, a taszári rep. -tér – kettes – központi előkészítő zónájában. A Szu–22-es a központi előkészítő zóna töltőkútjai bal oldalán áll – itt volt ugyanis a nagyobb hely.

Természetesen mindkettő – a rep. -vez. -i és a lőtéri rep. -vez. -i munka is – szolgálat volt. Tehát, a szd. -nál lőtéri rep. -vez. -i szolgálatot a fenti rep. -vez. -ön kívül adhatott még a három rajpk.: Racskó Mihály szds., az I. feld. rep. raj rajpk, Guti István szds., a II. feld. rep. raj rajpk; Vincze Péter fhdgy. a III. feld. rep. raj rajpk.<sup>328</sup>

Ezután jött az e. -el való egy rep. -téren vh. -andó – a MiG–21-es rg. -kel – közös rep. problémája, amelynek igazából nem lett volna szabad problémának lennie, de mégis az volt.

Például amikor Szuhaj szd. is repült az adott rep. váltásban, mind a rep. -t szervező pk. -nak, mind pedig a rep. -vez. -nek, valamint az egyes szolgálatoknak is sokkal több fea. -a, tennivalója és jóval nagyobb felelőssége volt.

Zsúfoltabbak voltak a zónák:<sup>329</sup> a központi előkészítő zóna (a kettes zóna), valamint – az indítózóna (a hármas zóna), s jóval sűrűbb volt a váltásban a rg. -ek mozgása. A Szu–22-

<sup>327</sup> 5. számú kép – a lőtéri NIR lövészeti feladatról visszatérő gyakorlóharci repülőgép üzemanyaggal történő feltöltése a központi töltőzónában. A fénykép Katona István tulajdona, forrás: Horváth István nyá. tzs.

<sup>328</sup> A hivatalos áll. tábl. szerinti kinevezésben és a kinevezési parancs szerint az I. feld.raj rajpk Vincze Péter fhdgy., a II. feld. raj rajpk. Racskó Mihály szds, s a III. feld. raj rajpk. pedig Guti István szds. volt.

<sup>329</sup> Zónák: Taszár rep. -téren zónás rendszerben történt a rep. váltások vh. -sa. Ez azt jelentette, hogy külön zónában történt a rg. -ek fogadása és a fea. leszállás utáni előkészítése repülésre (a kettes zónában), valamint a

es rg. sokkal nagyobb méretű volt, mint egy MiG–21-es, emiatt a rg. -ek vontatásának vh. -a jóval nagyobb odafigyelést igényelt. A központi töltőzónában (kettes zóna) a Szu–22-es rg. -kel (méretük miatt) csak az üza. -töltő kutak bal oldalára, a leszállómező felőli (keleti) oldalra állhattak. Itt az üza. -töltő kutak száma is korlátozta a közös rep. váltásra kihúzható rg. -ek létszámát. Ez később, amikor a szd. -ot összevonták a 31. H vre. o. -al, az epk. rugalmas hozzáállásának köszönhetően megoldódott. (epk. -nak ugyanis a fre. szd. pk. -át, Balogh Imre – akkor már – ezds. -t nevezték ki.) Amikor a két típus együtt repült – a Szu–22M3, a MiG–21-esekkel, az ilyen váltást közös rep. -i váltásnak hívták. Problémát jelentett ilyenkor még a nagy kiszolgálói létszám is, melyet alig bírtak el (néha nem is) a szociális helyiségek. Amikor a 101. Ö. fre. szd. repült csak, vagy pedig csak a MiG–21-esek, az volt az önálló rep. váltás. Esetenként az is problémát jelentett, hogy a Szuhaj szd. -nak nappali repülésekre volt szüksége – a kiképzésben történő előrehaladás, valamint a már megszerzett jártasságok fenntartása érdekében – az e. -nek pedig éjszakai váltás kellett volna.

Azon a szinten, amikor már a Fre. szd is elkezdte az éjszakai rep. -eket, ez a probléma többé-kevésbé megoldódott. A közös rep. -nél általában az e. adta a rep. vez. -i, a Fre. szd. a rep. -vezh. -i szolgálatot. Itt a fő problémát az jelentette, hogy míg a Fre. szd. állománya korábban repülte és ismerte a MiG–21-es rg. -k üzemeltetését, többé-kevésbé a MiG–21-es rg. -ek rep. -i klgs. eseteit<sup>330</sup> is, addig a MiG–21-es rgv-k nem ismerték a Szu–22-es rg. -et (beleértve a közös rep. váltás MiG–21-est repülő repülésvezetőjét is). Ezért a közös repülési váltás rep. -vez. -i csoportjában, ha a rep. -vez. az e. -től volt, az ügyeletes mfi. szolg. -ot – általában – és a rep. -vez. -h szolg. -kat a fre. szd. adta. Ez csak addig jelentett nagyobb problémát, amíg a fre. szd-ból meg nem szerezte mindenki a típus rendeltetésének megfelelő jártasságát.

A Szu–22-es első rep. -i váltásaira – mivel akkor az átképzés miatt jóval több volt az ellenőrző-repülés – több gyakorló harcival (UTI-val)<sup>331</sup> „álltunk ki” a rep. -re. Amikor a Szu–22-es rgv-k önálló gyakorlatainak száma már egyre több volt, ez a helyzet változott. Volt olyan rep. váltás amikor három UTI-val és egy harci rg. -el, a későbbiekben pedig már egyre több harci rg. -el – Szu–22M3 rg. -el repült a Szuhaj szd, egy rep. váltáson, az önálló harci rep. -ek számának megfelelően.

---

rg. -k indítása a rep. vh. -ra (a hármass zónában). Ha lövészeti, bombavetési feladatok is voltak, akkor volt még egy (az egyes zóna).

<sup>330</sup> A repülések klgs. esetei: A rep. -ek közben – üzemeltetés közben – előforduló rg. -technika meghibásodásai, s az azok elhárítására elrendelt rgv. tevékenységek sorrendje, cselekvések sorozata. Mindez s rgv. -i utasításban pontról-pontra le van írva, elő van írva.

<sup>331</sup> UTI, azaz gyakorló-harci rg., az orosz УТИ – Учебно-Тренировочный Истребитель kifejezésből.

A közös rep. váltásokra egyfajta megoldás volt, hogy a '76<sup>332</sup>-os rep. szd. -dal közös rep. váltásra tervezték a Szu-22-es szd. -ot – ezt a MiG-21-es modifikációt később ki is vonták a hadrendből<sup>333</sup> – így nem két MiG-21-es modifikáció repült velünk a közös rep. váltásban, hanem csak egy.

A rep. váltás – azaz a rep. – működéséhez szükség volt még rep. vez. h. -re (leszállás-irányító „leszír”),<sup>334</sup> aki a leszállást vh. -ó rg. irányítását vette át a rep. -vez. -től a távoli irányadó állomás (TIRÁ) átrepülésétől a leszállópályáról történő legurulásig a rep. vez. azonban mindig felülbírálhatta a helyettesének az utasításait.

A leszállást vh. -ó rgv. a rep. -vezh. tanácsaira és a segítségére is hagyatkozhatott a leszállás vh. -a közben. A rep. -vezh. ülönösen a felvétel magasságának meghatározásában tudott nagy segítséget nyújtani a leszállást vh. -ó rgv-nek. Az ő parancsait és utasításait a rep. -vez. ebben a szakaszban is felülbírálhatta. A munkapontja a lesz. -iránytól függően mindig a leszállómező bal oldalán, a földet érés helyével egy vonalban, a leszállómezőtől 50-100 m között felállított leszállást irányító épületben, leszállás-irányító toronyban<sup>335</sup> volt.

---

<sup>332</sup> A MiG-21-es repülőgépcsalád egyik modifikációja.

<sup>333</sup> Hadrend – A fegyveres erők katonai szervezeteinek szolgálati alárendeltség szerinti részletes csoportosítása és szervezeti tagozódása. (A haderő szervezeti felépítését tartalmazó tervezési alapokmány.) KÉSZ Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

<sup>334</sup> Leszállás-irányító: Mi – pilóták – a repülésvezető-helyettes hívtuk így. A leszállás-irányító megnevezés a repülőgép-vezetők között elterjedt szakmai zsargon. Így is rövidítettük: „leszír”, azaz Leszállás Irányító – így volt a legrövidebb. A rep. -vezh. többnyire aktív rgv. volt, aki segítette a leszállás vh. -át. Általában a felvétel magasságától vette át a leszálló rg. -ek irányítását. (A leszállás irányító egyébként az RSZBN-es tiszt volt, fent a toronyban a rep. -vez. mellett volt a munkapontja.) K.I.

<sup>335</sup> Leszállás-irányító torony: a repülésvezető-helyettes (a leszállás irányító, vagy „LIR”) munkapontja. Ez egy 8-10 m magas toronyszerű épület volt. A repülésvezető helyettes megközelítőleg 5 m magasságban foglalt helyet a munkaponton, s így tökéletesen meg tudta ítélni a felvétel és a kilebegtetés magasságát. Ha kellett így tudott segíteni a leszálló repülőgépeknek.

Szükség volt<sup>336</sup> egy ügyeletes megfi. -re,<sup>337</sup> egy leszállás-irányító RSZP-s<sup>338</sup> tisztre, egy diszpécserre<sup>339</sup> és egy szinoptikusra<sup>340</sup> (mivel sajátunk nem volt – mindig az ezred adta az ügyeletes diszpécsert és az ügyeletes szinoptikust is.). Az ügyeletes írnök<sup>341</sup> – ő mindig sorállományú katona, általában az egyik hajózóírnök<sup>342</sup> volt. Ők valamennyien a rep. -vez. toronyban – irányító toronyban – a rep. -vez. munkapontjának közelében tartózkodtak.

Akikre szintén nagyon nagy szükség volt – nélkülözhetetlenek voltak a repülési váltásokban – nélkülük nem működhetett a repülési váltás – a MMSz. szolgálat részéről az ügyeletes mérnök,<sup>343</sup> akihez a zónaparancsnokok<sup>344</sup> és a repülést kiszolgáló műszaki berendezések, a MMSz. áll. rg. -ket kiszolgáló személyzete, a járművek kezelőszemélyzete és felügyelete tartozott. Közös rep. váltások alkalmával az e. és a fre. szd. részéről is volt ügyeletes mk. Ugyanígy, az egyes és kettes zónában – az ügyeletes mk. -höz hasonlóan – két zónapk. is volt. A zónapk. -ok közvetlen összeköttetésben voltak az ügyeletes mk. -el, akinek a munkapontja Taszár rep. -téren kezdetben a kettes központi előkészítő zóna mellett, attól nyugatra volt, egy egyszerű – nem túl kényelmes, egy főre méretezett – fémtorony, a zónától kb. 15 méter távolságra. Később egy kényelmesebb ügyeletes mk. -i torony épült, a kettes

---

<sup>336</sup> A repülési váltások végrehajtásának szolgálatait és a repülések szervezéseit szabályzatok írták elő. Ezek közül a legfőbb szabályzatok: A HM. 029/1973. számú utasítása, a Balaton 01-es utasítás, a Re-641-es utasítás (az URV-71), a Re-664-es, s az adott repülőter repülőter-használati utasítása, valamint a repülést kiszolgáló szakágak repülések kiszolgálására vonatkozó utasításai.

<sup>337</sup> A repülési váltás ügyeletes megfigyelője: általában aktív rgv. volt – a repülési váltásra érvényes kódokat, a repülési váltás idejére érvényes navigációs adatokat ő hozta a váltáson részt vevő rgv-k tudomására. Tisztában volt a repülési váltás alatt történő, a repülési körzetet érintő egyéb vagy más repülésekkel, a saját, a váltás alatti repüléseinket befolyásoló repülések végre-hajtásával.

<sup>338</sup> RSZP: az orosz elnevezésből származó rövidítés: Radiolokációnnaja Szisztéma (néhány szabályzatban Sztáncija) Poszadki – az RSZP kezelőtiszt a leszállító rendszer kezelője a repülési váltás ideje alatt, egyben ő volt a leszállás-irányító, aki mindenben, de különösen bonyolult időjárási viszonyok között segítette a rgv-k leszállásra történő bejövételének pontosságát. (Volt egy siklópálya-kijelző indikátora és egy leszállóirányítást jelző indikátora, melyek alapján segítette a leszálló gépszemélyzetet)

<sup>339</sup> Diszpécser: ő általa volt összeköttetésben a repülésvezető az EREF. -el (Egysített Repülésirányító Főközpont).

<sup>340</sup> Ügyeletes szinoptikus: a pillanatnyi időjárást és annak változását, valamint a repülési körzetet és a repülési váltás alatt végrehajtandó kiképzési és célútvonalakon előforduló veszélyes időjárási viszonyokat jelezte a repülésvezető számára, s ő tájékoztatott az ornitológiai helyzetről is.

<sup>341</sup> Ügyeletes írnök: ő mindig sorkatona, többnyire a hajózóírnök volt, aki a repülési időt mérte a felszállástól a földet érés időpontjáig, s ezt egy úgynevezett „időmérőnaplóba” vezette. Ez az időmérőnapló hivatalos titkos minősítésű repülési dokumentum volt. Az ügyeletes írnök munkapontja mindig a repülésvezető mellett volt.

<sup>342</sup> Legalábbis én mindig a saját hajózóírnökunkat vittem magammal, amikor lőtéri repülésvezető voltam.

<sup>343</sup> Ügyeletes mérnök: a repülésvezető segítője mérnök-műszaki részről. Az ő beosztottjai voltak a zónaparancsnokok, akiken keresztül irányította a zónákban folyó munkálatokat – a repülőtechnika fogadását, ellenőrzését, felkészítését és a repülőgépek indítását – a soron következő repülésre. A repülési váltások mérnök-műszaki szolgálatainak ellátását a Re-664-es szabályzat (Utasítás a repülő-csapatok mérnök-műszaki szolgálatai részére. HM. 1974.) szabályozta.

<sup>344</sup> Zónaparancsnok: A repülési üzem alatt mindhárom zónának – minden zónának – külön zónaparancsnoka volt. Lövészetek alkalmával volt három zóna. A hármas zóna – a fegyverrendszerek kötelező ellenőrzése miatt – mindig fegyver szakágas zónaparancsnokkal rendelkezett, míg a kettes (a központi előkészítő), valamint az egyes (indító) zóna parancsnoka is minden esetben sárkányhajtóműves tiszt volt a Re-664-es szabályzat szerint.

zónától délre, a rep. -vez. torony keleti részére épült magassági állomás keleti végével majdnem egy vonalban. A rep. -vez. tornyot a kettes zónával összekötő gurulóút másik oldalán, attól délre kb. 30 méterre, tökéletes rálátást biztosítva a zónában folyó munkálatokra.

Szükség esetén még a mk. kézjelzéseit is vette a MMSz állomány. Egy vehemensebb, jó orgánumú mk. a munka hevében – amire nem egy alkalommal volt is példa – az ügyeletes mk. -i torony ajtajából kiabált át a kettes zóna pk. -ának, figyelmeztetésként egy-egy fontosabb tevékenységre. A kapcsolattartás egyébként – természetesen – rádióan keresztül történt.

A rep. -ek alkalmával szükség volt még a rep. -tér-karbantartó (REKA<sup>345</sup>) szolgálat ügyeletesére – ő mindig az e. -től volt, hiszen ez a szolgálat a rep. -térhez tartozott –, akinek a pk. -a az epk. volt, valamint a hdtp. összekötő tisztre – a

101. Ö. fre. szd. -nak csak hdtp.<sup>346</sup> összekötője volt – a 101. Ö. fre. szd. hdtph., – s mindent igényelnie kellett a 31. H. vre. e. -től. Hozzá tartozott az eü. biztosítás<sup>347</sup> – az ügyeletes orvos,<sup>348</sup> vagy a felcser – és az élelmezés, gpmű. -szolgálat összekötő tisztje a fre. szd. rep. -hez szükséges gpjmű. -ek igénylését intézte az e. gpjmű. -szolg. -a felé.

Ezek a szolg. -ok a rep. előtti eligazításon jelentették a rep. -re való készenlétüket – illetve, ha valami meghibásodásuk volt, akkor az adott problémát a rep. -t szervező pk. -nak. A rep. kezdéséhez először az időjárás-felderítő<sup>349</sup> – aki majdnem mindig az adott repülési váltás rep. -vez. -e volt – jelentette a rep. -i körzetben és a rep. ideje alatt tervezett útvonalakon az időjárás-felderítés alatt tapasztalt tényleges időjárási viszonyokat. Ezután következett a szinoptikus (időjárásjelző szolgálat) jelentése a pillanatnyi időjárásról és annak a rep. időtartama alatt várható változásairól. Mind az időjárás-felderítő, mind a szinoptikus

---

<sup>345</sup> REKA, azaz a repülőtér karbantartó szolgálat: ők feleltek a repülőtér munkaterületének, a felszálló-pálya és a guruló utak tisztaságáért, valamint a felszálló-mező végén kiépített ATU üzemképességéért. (Fékezőháló, vagy ahogyan mi hívtuk, „majomfogó”) Ezt a repülésvezető tudta a repülésvezetői toronyból „felemelni”, állítani, amikor egy repülőgépet bármilyen ok (pl. földet-érés kijelölt ponton túl, csúszóssá vált leszállópálya, fék meghibásodás, stb.) miatt túlfutott a leszálló-mező végén.

<sup>346</sup> Hadtápügyeletes tiszt: ez a 101. Ö. fre. szd. részéről a századparancsnok hadtápszolgálati helyettese, hadtáp összekötő tisztje (először Futó László fhdgy, majd Parádi István őrgy) volt.

<sup>347</sup> A repülések egészségügyi biztosítását – EÜ- biztosítást a sorkatonai szolgálatukat letöltő végzett fiatal orvosok is elláthatták, akik szakvizsga előtt álltak. Voltak olyanok, akik fogorvosi, szülész-nőgyógyász, sebész, gyermekgyógyász szakvizsgák előtt álltak. A repülések egészségügyi biztosítását viszont kitűnően el tudták látni.

<sup>348</sup>Ügyeletes orvos: a 101. Ö. fre. szd.-nál az állománytábla szerint egy fő, orvos – először Dr. Toperczel István o. főhadnagy, majd később Dr. Marton Anikó o. hadnagynő – és egy fő, Runáné Tóth Katalin ftörm, nővér (felcser) volt állományban.

<sup>349</sup> Az időjárás-felderítő: a repülési körzet tényleges, valós időjárását derítette fel, egy időjárás-felderítő útvonalon, amelyről ő saját döntés alapján elterhetett. Ellenőrizte a tartalék repülőterekkel és a harcállásponttal való összeköttetés meglétét, minőségét. A repülési váltás kezdete előtt szállt fel, és a repülési váltás előtti eligazítás megkezdése előtt szállt le, oly módon, hogy a repülést szervező parancsnok, s a repülésen részt vevő alegység parancsnokokkal még egyeztetni tudjon.

javaslatot tett a vh. -andó rep. tervtábla változatára<sup>350</sup> (előtte azért egyeztettek egymással). A szervező pk. – többnyire a rep. -en résztvevő rep.sz.d. -ok pk. -aival – eldöntötte, hogy milyen rep. tervtábla változat alapján fogják a rep. -ket vh. -ni. A későbbiekben, a tervtábla változatnak megfelelően, sorban jelentett minden szolgálat a rep. előtti eligazításon.<sup>351</sup> Mindez az úgynevezett magassági állomáson<sup>352</sup> történt, ami a rep. -vez. torony alsó szintjén volt, az eligazító-kiértékelő teremben (Taszáron ez keletre volt e toronytól, a leszállómező irányában).

A rep. -vezh. -i (csak a rgv. szakzsargonban leszír) és a mfi. szolg. -ot bármelyik rgv. elláthatta, míg a leszír. -ó RSZP-s szolg. -ot nem rgv. -k látták el, hanem szakirányúan képzett mfi. tiszték. A rep. -vezh. a saját munkapontján, míg a mfi., és a leszír. -ó RSZP-s tiszt is a rep. -vez. közvetlen segítői voltak a rep. -vez. munkaponton és a rep. -vez. csoportba tartoztak. Mindegyikőjük szakmai előljárója a rep. -vez. volt. A rep. előtti eligazítás után mindenki elindult a saját szolg. -i helyére – minden szakág-vez., akinek kellett, mint pl. az ügyeletes mk., még eligazította a saját áll. -át, – majd a rep. -vez. a rep. irányító toronyból zöld jelzőrakéta fellövésével (a központi repülésirányító szolgálat engedélyével) – jelezte a rep. -ek megkezdését. Az első felszállást kapott rg. felszállási engedélye előtt rámondta magnóra<sup>353</sup> a dátumot, s a rep. -i módozatot. (Pl: „*a repülés megkezdve 1995. 09.13-án 16 óra 02 perckor átmeneti egyszerű időjárási tervtábla szerint. 044-es a felszállását engedélyezem!*” A rgv.-k, a rep. -vezh. és az ügyeletes mfi. szolg. -kat nem szerették, mert ennek idején az adott rep. váltásban nem repülhettek.

### 3.2. A Szu–22M3 tervezett bemutatkozásának elmaradása a nagyközönség előtt az 1985-ös díszszemlén

A vizsgált időszakban – az 1985-ös kik. -i évben – az országunkat és a VSZ-t érintő nemzetközi politikai környezet, mely lényeges lehet a témaköröm szempontjából, s a könnyebb megértést segítheti:

---

<sup>350</sup> Általában három tervtábla változat készült egy rep. váltásra: egy-egy az egyszerű időjárási viszonyok, /EIV/ a bonyolult időjárási, /BIV/ valamint a minimum /MIN/ időjárási viszonyok közötti rep. -ek vh. -ra.

<sup>351</sup> Repülés előtti eligazítás – vagy „rep. előtti” szakmai zsargonnal, ahogyan mi hívtuk. Ezen az eligazításon mindenkinek, aki a repülési váltásban érintett volt – repült, vagy szolgálatot adott – kötelező volt a részvétel.

<sup>352</sup> Magassági állomás: ahol egy eligazító-terem és a rgv. -k részére pihenőhelyiség volt kialakítva, kiépítve. Itt tárolták a rgv. -k repülési felszereléseit. Itt kapott helyet az orvosi szoba, a rgv. -i büfé, az étkezdé, továbbá a szociális helyiségek, az ezred esetében a rep. -i kontrolleszközök anyagai kiértékelésének helyisége, valamint egy fotólabor.

<sup>353</sup> Magnószalagon rögzítésre került az egész repülési váltás rádió-levelezése; K.I.



A szovjet világhatalom – a SZU. vezetése – több esztendőn át „béna” volt, ide számítva L.I. Brezsnyev<sup>354</sup> utolsó éveit is. A SZU. első emberének – Brezsnyevnek – 1982. 11. 10-i halála után Jurij V. Andropov<sup>355</sup> (68 évesen), majd utána Konsztantyin U. Csernyenko<sup>356</sup> (73 évesen) kerültek az SZKP főtitkári székébe. Andropov egy és negyed évig, Csernyenko pedig tizenegy hónapig töltötte be a főtitkári tisztséget. A Szovjetunió növekvő kül- és belpolitikai gondjai miatt a Kreml nem engedhette meg, hogy legfőbb vezetőjét ismét a 60-70 évesek közül válassza ki.

J. V. Andropov és K. U. Csernyenko után főtitkárként 1985. március 10-én a SZU. első embere – az ezen a poszton igencsak fiatalnak számító (54 esztendő) – Mihail Sz. Gorbacsov<sup>357</sup> lett.

Az 1980-as évek elejére a KGST.-tagállamok világkereskedelmi részesedése nagyjából 1/3-al esett vissza (az 1960-1970-es évek közötti 12%-ról 7,8%-ra).<sup>358</sup> 1985. 04. 26-án a VSZ. tagországainak (Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, NDK, Románia és a SZU.) pártfőtitkárai illetve első titkárai a szerződés lejárta előtt aláírják az 1955. 05. 14-én kelt, automatikus meghosszabbításával együtt harmincéves hatályú VSZ. további tíz éves meghosszabbításáról szóló jegyzőkönyvét.<sup>359</sup>

---

<sup>354</sup> Leonyid Iljics Brezsnyev Szovjet politikus. Született: Kamenszkoje (Orosz Birodalom) 1906.12.19., elhunyt: Moszkva, 1982. 11.10. A Szovjetunió SZKP főtitkára, orosz nemzetiségű. 1964.10.14-től a Szovjetunió vezetője, 1960 és 1964, majd 1977 és 1982 között a Szovjetunió Legfelső Tanácsa Elnökségének elnöke, azaz államfő. Az ő nevéhez fűződik, az ún. Brezsnyev doktrína, (a korlátozott szuverenitás elve). 1968-ban ő kérte a VSZ segítségét a „prágai tavasz” leverésére, 1976.05.05-én a Szovjetunió marsallja lett, s a politikai vezetése alatt került sor Afganisztán inváziójára. <http://www.rev.hu/sulinet56/online/szerviz/kislex/biograf/bresznye.htm> 2021.10.31

<sup>355</sup> Jurij Vlagyimirovics Andropov orosz nemzetiségű szovjet politikus. Született: Naguckoje nevű kozák faluban, Sztavropoli kormányzóság, Oroszországban 1914.06.15-én, elhunyt Moszkvában 1984.02.09-én. 1982.11.12-től az SZKP főtitkára a haláláig. 1954-ben nagykövet Magyarországon, 1967-ben kinevezték a KGB parancsnokának, az egyik felelőse a Szovjet döntésnek, mely alapján 1956-ban a szovjet csapatok megszállták Magyarországot, hivatali ideje alatt folytatódott az afganisztáni háború, főtitkársága alatt romlottak a Szovjet – USA kapcsolatok. <https://hirado.hu/extra/tortenelem/cikk/2023/02/09/amikor-meghalt-andropov-kadar-moszkvai-mentora>. Letöltés: 2021.10.31.

<sup>356</sup> Konsztantyin Usztyinovics Csernyenko orosz nemzetiségű szovjet politikus. Született: Bolsaja Tyesz 1911.09.21-én, elhunyt 1985.03.10-én Moszkvában. 1984.02.13-tól haláláig az SZKP KB főtitkára, mely beosztás mellett a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének elnöke is 1984.04.11-től. Főtitkári munkássága visszatérés volt a brezsnyevi politikai irányvonalhoz. Letöltés: <https://www.britannica.com/place/Soviet-Union/The-Interregnum-Andropov-and-Chernenko>. 2021.10.31.

<sup>357</sup> Mihail Szergejevics Gorbacsov orosz nemzetiségű szovjet politikus. Született: Privolnoje 1931.03.02., elhunyt 2022.08.30. Az SZKP főtitkára 1985-től, majd a Szovjetunió elnöke. Nevéhez fűződik a „Glasznosztj” és a „Peresztrojka” reform kísérletek, melyek a hidegháború végét eredményezték. Elnöksége alatt bomlott fel a Varsói Szerződés és szűnt meg a KGST, végül „széthullott” a Szovjetunió. Politikai tevékenységéért 1990-ben Nobel békedíjat kapott. 1991-ben a politikai ellenfelei puccsot kíséreltek meg ellene, ezután feloszlatta és betiltotta a Szovjetunió Kommunista Pártját. 1991. 12.25-én lemondott a Szovjetunió elnöki tisztségéről, amely a Szovjetunió megszűnését is jelentette. Letöltés: <https://mult-kor.hu/szabadsagot-es-kaoszt-hoztak-gorbacsov-reformjai-a-szovjetunio-lakosaira>. 2023.01.10.

<sup>358</sup> Sipos Péter: „Huszadik századi egyetemes történelem (1914-1990)”. Bp, Ikva könyvkiadó, 1993, „A Szovjet hatalmi tömb az 1960-1970-es években.”

<sup>359</sup> U.o.

A SZU. gazdasági lemaradása az új csúcstechnológiáktól folyamatosan nőtt, világgazdasági „súlya” pedig egyre csökkent. Ugyanakkor a számára mindinkább veszélyesebbé váló szomszédja – Kína – dinamikus fejlődést, korszerűsítési sikereket mutatott például a mezőgazdaságban, nem is beszélve a nyugati világ más erőközpontjai erőteljes növekedési üteméről. A SZU. valuta tartalékai is erősen megcsappantak többek között azért is, mert a nyolcvanas évek elejétől estek az olajárak. A Brezsnyev korszak alatt született külpolitikai kötelezettség-vállalások is kezdtek erősen terhessé válni a SZU. számára. Etiópiában az éhínség százezreket pusztított el, miközben az afganisztáni megszállás költségei egyre nyilvánvalóbbá tették, hogy ez a „kaland” a SZU. „Vietnam” -jává vált.<sup>360</sup>

A SZU. „túlköltekezte magát”, a rakétákba és a világforradalomra költött rubel milliárdjaival szemben éles kontrasztként álltak a szovjet emberek számára a lakóhelyeik üresen tátongó üzletei.<sup>361</sup> A Politikai Bizottság legfiatalabb tagjaként Gorbacsov súlyos és roppant terhes örökséget vett át elődeitől.

A HM. éléről 1984 decemberében távozott a közel 25 évet hivatalban lévő Czinege Lajos<sup>362</sup> hdstbk. Őt Honvédelmi miniszterként Oláh István<sup>363</sup> vezds., a MN. korábbi vezérkari főnöke követte. Sajnálatos módon ő alig egy év múlva váratlanul elhunyt, utóda pedig – akkoriban sokak meglepetésére – Kárpáti Ferenc<sup>364</sup> altbgy., politikai főcsoportfőnök lett. A

---

<sup>360</sup> Fischer Ferenc: „A megosztott világ” (1941-1991). Bp, Ikva könyvkiadó, 1993, VII. 9. Gorbacsov peresztrojkiájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 őszéig).

<sup>361</sup> U.o.

<sup>362</sup> Czinege Lajos -kovács, politikus. (született Karcag 1924.03.24 – elhunyt 1998.05.10. Leányfalu) 1946-tól az MKP tagja, a Jász-Nagykun-Szolnok megyei PB szervezőtitkára. 1951 százados, majd alezredes, a Honvédelmi Minisztérium tüzérsapatok parancsnokának politikai helyettese (1951 – 1954. Az MDP KV Adminisztratív Osztályának vezetőhelyettese (1954–1955), vezetője (1955–1956), a KV Katonai Bizottságának tagja (1956–1957), az MSZMP Szolnok megyei Bizottságának első titkára (1957–1960), a KB tagja (1959–1988) és a Pol. Biz. póttagja (1961–1970) Honvédelmi miniszter (1960–1984) altábornagy (1960) vezérezredes (1962), hadseregtábornok (1978). A Minisztertanács elnökhelyettese (1984–1987). Az 1989-ben személyét érintő korrupciós, illetve társadalmi visszaélések vonatkozásában napvilágot látott vádak következtében lemondott rendfokozatáról. Új Magyar Életrajzi Lexikon, Főszerk.: Markó László. Magyar Könyvklub, Bp, 2001. 1043–1044.o.

<sup>363</sup> Oláh István hivatásos katona, hadseregtábornok, honvédelmi miniszter – (született Nádudvar, 1926.12.16 – elhunyt 1985.12.15. Budapest) a II. Rákóczi Ferenc Katonai Középiskola volt parancsnoka, hadosztályparancsnok, 1966-tól a Magyar Néphadsereg kiképzési főcsoportfőnök, honvédelmi miniszterhelyettes, 1984.12.06-tól a Lázár kormány honvédelmi minisztere, a magyar nemzeti katonai és a katonai hagyomány egyik visszaállítója, mind a mai napig az őt ismerők által talán legismertebb katonai vezető. Sokat tett a hadsereg nemzeti jellegének erősítéséért. A ZMNE „Pro Militum Artibus” posztumusz kitüntetője.

<sup>364</sup> Kárpáti Ferenc (született: Kurej Ferenc, Putnok, 1926.10.16 – elhunyt 2013.09.27. Budapest) – katonatiszt, vezérezredes. A '60-as években az MSZMP Néphadseregi Bizottságának első titkára, majd politikai főcsoportfőnök, miniszterhelyettes, (1970–1985) honvédelmi miniszter 1985-től 1990-ig. Oláh István hadseregtábornokkal együtt sokat tett a hadsereg nemzeti jellegének megerősítéséért.

nyolcvanas évek közepén – Oláh István minisztersége alatt - a magyar haderőben megindultak a hazai és a nemzetközi politikai folyamatokat figyelembe vevő óvatos változtatások.<sup>365</sup>

A NATO. tagországok haderőiben végrehajtásra kerülő minőségi fegyverkezéssel a VSZ. EFE. Parancsnoksága is versenyben akart maradni. A VSZ. EFE. által erre kialakított és a MN. -nek (is) megküldött stratégiai elképzelés szerint a haderőfejlesztésre vonatkozó ajánlásaik nagysága többszörösen meghaladta a MN. számára rendelkezésre álló erőforrások biztosította lehetőségeket<sup>366</sup> (pl.: a VSZ. előirányzata szerint repülőterek számát 21-re kellett volna növelni). A VSZ. EFE. Parancsnoksága részéről elvárt, a magyar erőforrások adta lehetőségeket messze meghaladó igények „lefaragása” a teljesíthetőség határain belülre meglehetősen kemény és nehéz „csatát” jelentett a MN. vezetése számára a VSZ. vezetésével. Ráadásul a magyar haderő káderhelyzetében is egyre feszítőbb gondok<sup>367</sup> jelentkeztek, amelyek már az 1970-es évek végétől kezdve folyamatosan halmozódtak fel. Ezek többször voltak napirenden a HM. KT. ülésein.<sup>368</sup>

A MN. Vezérkar Hadműveleti Csoportfőnöksége javaslatának is egyik fő tárgya a létszámhiány égető problémája volt. Ennek felterjesztését a Politikai Bizottság felé Oláh István vezds., Honvédelmi miniszter 1985. szeptember 10-én<sup>369</sup> engedélyezte.

A VI. ötéves tervidőszakban a hadseregfejlesztés kínzó létszámgondjaival a hadsereg vezetése keretesítésekkel, illetve a hadseregen belüli átcsoportosításokkal igyekezett megbirkózni. A keretesítések, valamint a hadilétszám mintegy 36 000 fős növekedése - különösen a szárazföldi hadseregnél - tovább súlyosbította a már amúgy is kritikus létszám helyzetet, a magyar néphadsereg létszámfeltöltöttségét.

A rgv. állomány tekintetében<sup>370</sup> a feltöltöttség 1984-ben 85,7%-os volt (A szovjetunióbeli tanfolyamon két évfolyam került kibocsátásra. Folyó évben 12 fő vált ki, ebből 7 fő egészségügyi letiltás miatt. Ebben az – 1984-es – évben 203 fő repülőgép-vezetőre lett

---

<sup>365</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: „A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában I. kötet”, Lakitelek Antológia Kiadó, 2017, II. fejezet, Dr. Helgert Imre - Mélyreható változások a Magyar Néphadseregben, 1985-1989.

<sup>366</sup> HL-KI HM Titkárság 1980-1989, 8d, 166e. A VSZ EFE általi átirat ajánlásai (orosz nyelvű, V. Kulikovtól a Szovjetunió marsaljától) „Рекомендуемая структура авиации В. Н. А.” 1983.06.10-én.

<sup>367</sup> HL-KI. HM Titkárság 1980-1989, KT. VIII.2. 91 d. a HM. MN SZÜFCSF javaslata, melyet Kovács Pál altbgy. MN SZÜFCSF főcsoportfőnök, miniszterhelyettes írt alá.

<sup>368</sup> HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. KT. VIII.2. 97d. a Katonai Tanács 1983.11.17-i ülése, Oláh István vezérezredes felszólalása a Magyar Néphadsereg 1986-1990 közötti fejlesztésével kapcsolatosan.

<sup>369</sup> HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 105d. Javaslát a Politikai Bizottságnak a néphadsereg 1986-1990 közötti fejlesztésére. Nyt.szám: 000367/24/1985. (2. sz. melléklet a 7/000342/HMT számhoz).

<sup>370</sup> Itt csak a nagysebességű repülőgép-vezetőkről van szó.

volna szükség és ténylegesen volt 174 fő – a hiány 29fő). 1985-ben 203 fő rgv-re volt szükség, és ténylegesen 192 fő áll rendelkezésre, a feltöltöttség 94,5%-os<sup>371</sup>volt.

Az 1984-es kik. -i évet az előjáró – a CSRP. – várakozásai szerint, a realitásoknak megfelelően zárta a 101. Ö. fre. szd. Nappali átképzését a Szu-22-es típusú rg. -re a teljes hajózó áll. -al befejezte és augusztus végén már az éjszakai átképzést is elkezdte a szd. A 101. Ö. fre. szd. rendeltetését szem előtt tartva kik. -i tervének összeállításakor elsődleges szempontnak a rendeltetésnek megfelelő jártasság megszerzését, valamint rep. -technikai jártasság naprakészségét tartotta.

Rep. -technikai átképzéssel egy időben – amennyire lehetőségek engedték és az időjárási körülmények is megfelelőek voltak – igyekeztek minden alkalmat kihasználni a rendeltetésüknek mfő. kik. előmozdítására is. A szd. vezető állománya a „Derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelvet<sup>372</sup> szem előtt tartva egy idő után már úgy tervezte a kik. -i fea. -it, hogy pl. a rep. -technikai légtér fea. felderítési fea. vh. -val, a leszállás vh. -sa után pedig a feld. -i jelentés megírásával fejeződött be.

Mindezt természetesen csak azok a rgv. -k hajthatták így végre, akik az adott feld. -i fea. módozatot az előírt szinten és mennyiségben az FHT-81.<sup>373</sup> utasítás előírásai szerint már teljesítették.

A pk. a kis- és földközeli légtérrepülések<sup>374</sup> vh. -ának idejére az adott légtérbe egy földi rep. -vez. -őt is kirendelt egy rádió adó-vevővel ellátott gpjmű. -vel,<sup>375</sup> akit a vizuális feld. -t vh. -ó rgv. -nek az eszközeivel együtt fel kellett derítenie, majd a célkoordinátákat pedig kódolva jelentenie kellett<sup>376</sup> a rep. -vez. -i toronyban<sup>377</sup> szolgálatot ellátó ügyeletes mfi. -nek. Ezek után a felderített célobjektumra felépítette és vh. -a a felderített cél

---

<sup>371</sup> HL-KI. MN HM Titkárság 8d. 24őe.

<sup>372</sup> „Derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelv – a ZMNE. rep. tanszékén Kormos László ezds tanszékvezető és a tanszék tanárai által került kidolgozásra, a Szu-22-es átképzési tanfolyamot megelőzően az átképzős repülőgép-vezetői állomány részére egy felderítő tanfolyam keretében 1983 év elején. Balogh Imre nyá. altbgy, a 101. Ö. fre. szd. parancsnoka, Máté László nyá. alez, a 101. Ö. fre. szd. felderítő főnöke, Éberhardt György nyá. alez. a MN. CSRP. fre. szemlélője, Katona István nyá. őrgy, a 101. Ö. fre. szd. rep. harc. alov. visszaemlékezései alapján.

<sup>373</sup> FHT-81 – Felderítők Harckiképzési Terve – 81 szabályzat, a HM. által orosz nyelvből magyarra fordított szakutasítás.

<sup>374</sup> URV-71 31. oldal, 67. pont előírja a „Repülőtér használati utasítás-” ban a kis magasságú és földközeli repülések légtereinek kijelölését is az adott repülőtér körzetében.

<sup>375</sup> Ez egy úgynevezett földi HarcÁllásPont (HÁP – K.I.) volt, amely megfelelő frekvencián összeköttetést tudott teremteni a felderítési feladatot végző repülőgép személyzettel. Harcálláspont – KÉSZ - HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Bp, Zrínyi kiadó 2015. A harc vezetése és szervezése céljából telepített, berendezett létesítmény.

<sup>376</sup> Egy speciális, a combra erősíthető eszközön, a felderítési adatokat rögzítenie is kellett a repülőgép-vezetőnek, egy úgynevezett „térd-planséton,” melyeket leszállás után írásban is le kellett adnia a kiértékelő részlegnek.

<sup>377</sup> Repülésvezetői torony – a rep.vez. munkapontja a merevszárnyú repülő alakulatoknál. Helyét a repülőtérrendben határozzák meg, a leszállómezőhöz viszonyítva fixen, oly módon, hogy a rep. üzem valamennyi fontos mozgását, valamint a le- és felszálló rg. -ek helyzetét a rep. -vezető figyelemmel tudja kísérni.

megsemmisítésére szolgáló – saját elképzelése szerinti legoptimálisabb – harci manővert.<sup>378</sup> A feld. -i légtérben<sup>379</sup> a vizuális feld. -t vh. -ó rgv. egy rádiócsatornán összeköttetésben volt a felderítendő célnál lévő rep. -vez. -vel,<sup>380</sup> aki vizuálisan is ellenőrizni tudta a rgv. tevékenységét, az alkalmazott manővereit.<sup>381</sup>

Az rgv. áll. minden alkalmat megragadott, hogy a valós harci körülményeket megközelítő rendeltetési profilnak<sup>382</sup> megfelelően tudjon gyak. -ni.<sup>383</sup> Alkalmos időjárási körülmények esetén – azaz, ha a leszálló rep. -téren egyszerű időjárási (EIV)<sup>384</sup> viszonyok, körülmények<sup>385</sup> uralkodtak, minimálisan 1800 méteres felhőalap<sup>386</sup> az iskolakörön<sup>387</sup> és a rep. -téren - a leszálló iránynak megfelelően „felépített” lőkörön egy „felfestett”<sup>388</sup> célkörre hajtottak végre az üza. maradéktól függően egy-két lőkört<sup>389</sup> imitált gépágyú fotólövészetéhez, illetve fotó-bombavetés vh. -ra.

A későbbiekben előfordult, hogy egy felszállás vh. -a három, vagy akár négy technikai fea. vh. -át is jelentette. Ennek megfelelően így például össze lehetett kötni egy műrepülési légteret egy feld. -i fea. -al, egy légi fotólövészetel, vagy fotó bombavetéssel, a végén pedig egy műszer szerinti bejövettel.

---

<sup>378</sup> Harci manőver – a földi vagy légi cél felderítésére vagy megsemmisítése felépített olyan manőver, amely a rep. hajózó számára a legoptimálisabb harci – feld. -i, vagy megsemmisítési – helyzet létrehozását biztosítja a kívánt cél elérésére. (A cél felderítéséhez, vagy megsemmisítéséhez.) K.I.

<sup>379</sup> Felderítési légtér – ezt a légteret a szdpk. határozta meg a szdpk. feld. helyettesének javaslatára – ezt kijelölhették bármelyik műrepülési légterünkben, amelyek a repülésbiztonság szempontjából megfelelt a kis magasságú légtérrel szemben támasztott követelményeknek.

<sup>380</sup> Ennek a repülésvezetőnek az adott kiképzési feladatban már jártasnak – kiképzettnek – kellett lennie.

<sup>381</sup> Balogh Imre nyá. altábornagy (századparancsnok) és Katona István nyá. őrnagy (harckiképzési alosztályvezető) visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2018.11.28.

<sup>382</sup> Rendeltetési profil – a 101. Ö. Fre. szd.-nál ez a felderítési feladatok végrehajtása, a földi-lövészet (gépágyúval, Nem Irányított Rakétákkal „NIR,” irányított rakétákkal, lézervezérlésű rakétákkal), a bombavetés földi célokra (ebben az esetben ez a foto-lövészetet és foto-bombavetést jelentette). (K. I.)

<sup>383</sup> Ebben az esetben ez a vizuális légi-felderítést, a foto-lövészetet és a foto-bombavetést jelentette. (K. I.)

<sup>384</sup> Utasítás a repülés végrehajtására, URV-71 Bp. HM kiadvány 1973. EIV. – egyszerű időjárási viszonyok: amelyek között az egész repülést – beleértve a leszálláshoz történő bejövételt is – látás után lehet végrehajtani – URV-71 46.old. 103.pont. A repülések időjárási viszonyai.

<sup>385</sup> Az URV-71 – szerinti, egyszerű időjárási viszonyok (EIV). Ez a szabályzat meghatározta a gépszemélyzet, a repülőgép típus, és a repülőtér korlátozó – minimum – időjárási viszonyait is. A repülőgép időjárási minimuma: URV-71, 47. oldal, 106. pont, a repülőtér időjárási minimuma: URV-71, 48. oldal, 107. pont, a gépszemélyzet időjárási minimuma: URV-71, 48. oldal, 108. pont.

<sup>386</sup> Felhőalap – a felhőzet alsó határa. (K. I.)

<sup>387</sup> URV-71 29. oldal, 62. pont, – Iskolakör – egy adott repülőtéren a leszállási manőver végrehajtásának megkönnyítésére használt, a repülőtér használati utasításban meghatározott – a repülőtéren települő repülő egység megfigyelője által kidolgozott manőver. Elképzelhető volt, hogy különböző repülőtereken eltérően épültek fel az iskolakörök – a repülőterek sajátosságaitól függően.

<sup>388</sup> „Felfestett” célkör – ez valójában egy 50 méteres átmérőjű, 30-40cm-es sáv szélességű oltott mésszel megrajzolt kör, közepén egy célkeresztel, amely 1800 – 2000 méteres magasságból is kitűnően látszott.

<sup>389</sup> Lőkör – jelen esetben a taszári repülőtéren a földi lövészet és bombavetés végrehajtásának gyakorlására egy 50 m-es célkör köré felépített manőver. (A lőtéren a célhoz viszonyítva ugyanígy fel kell építeni a harci manővert a gépágyú- és a rakétalövészethez vagy éppen a bombavetéshez.)

A feld. rgv. áll. lassan megszokta rep. -technikai fea. -inak feld. -i fea. -kal, fotólövészettel, foto-bombvetésekkel való kombinálását. E fea. -ok előírászerű vh. -át a rajpk. -ok minden esetben ellenőrizték. A folyamatos szakmai értékelést a szdpk. helyettesei az általános helyettes Vígh Miklós őrgy. és a szdpk feld. h.<sup>390</sup> Máté László őrgy. a szd feld. szolg. f. végezték. A szdpk. – Balogh Imre őrgy. – pedig ezt a munkamenetet véletlenszerűen, de folyamatosan ellenőrizte. Az ellenőrzéseket, valamint a vh. -ás minőségét, annak eredményeit és az előforduló hibákat a rep. -ek utáni értékeléseken<sup>391</sup> a szdpkh. a teljes rgv. áll. előtt – annak bevonásával végezte – majd értékelte az adott rep. -i fea. vh. -ást.

Ennek megfelelően a szd. hajózáll. -a a rendeltetésének megfelelő jártasság megszerzésével<sup>392</sup> egy időben – ha az időjárási viszonyok is alkalmasak voltak arra – szinte minden rep. váltásban gyakorolta a feld. -i és a lövészeti-bombvetési fea. -tok vh. -át.

A rgv. áll. -nak a rg. rendeltetésének megfelelő jártassága mielőbbi megszerzése és gyorsabb előrehaladása érdekében a 101. Ö. fre. szdpk. már 1985. január 3-án intézkedett<sup>393</sup> az oktatói és a kötelékparancsnoki kik. -zés vh. -ra. Az int. -és szerint az 1985-ös kik. -i év rep. -inek megkezdésétől a fre. szd. áll. -ából – a két szov. kik. -ést segítő oktatópilótát<sup>394</sup> is beleértve – összesen kilenc fő oktató rgv. segítette a rendeltetés szerinti jártasság megszerzését. A gyorsabb előrehaladást segítő céllal a 101. Ö. fre. szdpk. -a harci alkalmazási fea. -ink gyors és zökkenőmentes vh. -ához – a szabályzat által felkínált lehetőséggel élve és az előljárással egyeztetve – a beosztás szerinti rep. vez. -kön felül még öt fő rgv. részére engedélyezte a lőtéri rep. -vez. -ői fea. -ok ellátását.<sup>395</sup>

A CSRP. az 1985-ös, éves kik. -i tervében<sup>396</sup> a 101. Ö. fre. szd. számára történt fea. -szabásában már az új kik. -i szabályzatunk – a Felderítőrepülő Harckiképzési Tervezete (FHT-81) – szerint szabott fea. -kat. Ebben az évben ugyanis áttért a 101. Ö. fre. szd. a Vadász Bombázórepülő Harckiképzési Tervezetről – VBHT-81-ről – az FHT-81-re.<sup>397</sup>

---

<sup>390</sup> Máté László nyá. alez, a szdpk. feld. h., a 101. Ö. fre. szd. feld. f. -nek és Katona István nyá. őrgy, a fre. szd. rep. harckik. alo. vez. visszaemlékezései alapján.

<sup>391</sup> A vh. -ás durva hibáit természetesen azonnal, volt olyan, amikor még közvetlenül a leszállás után, s ha szükség volt rá, pk. -i szankció kiszabásával is. Sajnos erre is volt példa. Vígh Miklós nyá. alez., a 101. Ö. fre. szd. pk. első helyettesének visszaemlékezései alapján.

<sup>392</sup> Ez a Lengyel Népköztársaság tengeri és szárazföldi lőterein vh. -tott lövészetek vh. -tása után, 1986 nyarán történt meg, mely után a Szu-22M3-as rgv. áll. -a már HKSZ. szolgálatot látott el.

<sup>393</sup> HL-KI. 480/11/1sz. csomag, BL szám: 50/01/4sz. A Magyar Néphadsereg 101. Ö. fre. szd. parancsnokának 04/1985.számú intézkedése az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására.

<sup>394</sup> Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev szds. -ok.

<sup>395</sup> HL-KI. 480/11/1számú csomag BL. 50/01/76. A MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának 076/1985.számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről.

<sup>396</sup> HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891 öe.

<sup>397</sup> Kiadásra került ugyanis az orosz szakirodalmi szabályzatból a magyar nyelvre fordított szabályzat, amely kimondottan a 101. Ö. fre. szd. és annak áll. -a részére készült.

Az előjáró – a CSRP. – fea. -szabása szerint: „*A repülő kiképzést úgy tervezze, hogy az FHT-81 kiképzési utasítás gyakorlatait a kiképzési év végéig teljes állományával fejezze be és érje el (a típuson) az első osztályú szintet.*”<sup>398</sup> Ennek megfelelően az 1985-ös kik. -i évre a pk. -i áll. részére 95-100 óra, a beosztott áll. részére pedig 100-105 óra kik. -i üzemidőt biztosított. A kik. -i évben legalább a pk. -i áll. -al el kell kezdeni a csökkentett időjárás minimum<sup>399</sup> szerinti rep. -ket. A fea. -szabás szerint el kellett kezdenie a szd. -nak a vizuális légi feld. -i fea. -ok vh. -át egyedül és géppár kötelékben, majd a feld. -ő és a zavaró kont. -ek alk. -át, a bo. -vetési fea. -ok vh. -át egyszerű és bonyolult manőverekből, valamint vízszintes rep. -ből egyedül, géppárban, továbbá a földi lövészeti fea. -kat egyszerű és bonyolult manőverekből. rep. -ket. A fea. -szabás szerint el kellett kezdenie a fre. szd. -nak a vizuális légi feld. -i fea. -ok vh. -át egyedül és géppár kötelékben, majd a feld. és a zavaró kont. -ek alk. -át, a bo. -vetési fea. -ok vh. -át egyszerű és bonyolult manőverekből, valamint vízszintes rep. -ből egyedül, géppárban, továbbá a földi lövészeti fea. -kat egyszerű és bonyolult manőverekből.

A kik. -i tervezet szerint a harci alkalmazási gyak. -ok 60%-át feld. -i, 40%-át pedig támogató /csapásmérő/ fea. -ok begyakorlására kellett tervezni, s ebben a reális harci viszonyokat legjobban megközelítő körülményekre kellett törekedni<sup>400</sup> a tervezésnél.

Be kellett gyak. -ni a „CS” -időre<sup>401</sup> történő érkezést és ehhez az útvonal terveket – a felderítés objektumának megjelölésével – havonta újra ki kellett dolgozni.

A CSRP 1985-ös kik. -i terve<sup>402</sup> 23. oldalának elején a „Repülő harc kiképzés” bekezdés alatt fea. -ot szab a hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára történő felkészülésünkre is. Később erre külön parancsot is kapott<sup>403</sup> a szd. az előjárótól. A parancs negyedik oldalának második pontjában névre szólóan meghatározza a fre. díszelgő kötelék, valamint a rep. -birt. -ó és a rep. -irányító csoport összetételét. A MN 101. Ö. fre. szd. -a

<sup>398</sup> HL-KI MN. CSRP. 1980-1989 2689d. 3891őe. az 1985-ös kiképzési terve 39. oldalának közepén fea. -szabás a 101. Ö. fre. szd. részére.

<sup>399</sup> Csökkentett időjárás minimum – az a bonyolult időjárás körülmények közötti rep., amely a rgv. -i minimum alatt, a rg. műszerezettségé által vh. -ható bejövetelet megengedő időjárás minimum, amelynél a rgv. még biztonságosan végre tudja hajtani a leszállást. Jelen esetben ez a 101. Ö. fre. szd.-nál, a csökkentett minimum számszerű értéke: 100 méteres felhőalap és 1 kilométeres látástávolság mellett végrehajtott leszállás. (Az 1km alatti látástávolság – a szabályzat szerint – már köd.)

<sup>400</sup> HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d. 3891őe. a MN CSRP 1985-ös kik. -i terve 40.old. második bekezdése.

<sup>401</sup> „CS” -idő – a csapásmérés ideje.

<sup>402</sup> HL-KI MN. CSRP. 1980-1989 2689d. 3891őe.

<sup>403</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2692d. 3897őe. a MN. CSRP. 023/1985sz. parancsa az 1985. április 4-i légi díszelgésre történő felkészülésre és annak végrehajtására.

028/1985. sz. int. -ében „az 1985. április 4.-i légi díszelgés vh. -ára”<sup>404</sup> kijelöli a résztvevőket a díszelgési fea. -ra a szd. rgv, kiszolgáló és biztosítóállományából is.

A felk. -re és a légi-díszelgésre a CSRPK. fea. -szabása alapján a kik. -re biztosított rep. üzemidőből 60 órát használhatott el<sup>405</sup> a díszelgő csoport. A kijelölt légi-díszelgő kötelék a 101. Ö. fre. szdpk. int. -e alapján 1985.03.04-én a második légi-lépcsővel, 12.00-ás felszállással áttelepült Kecskemét rep. -térre. Az első légi lépcső 1985.03.04. 10.00-kor – egy Mi-8T típusú helikopterrel a második légi-lépcsőt, azaz a légi-díszelgőket fogadó műszaki áll. – települt át. Az áttelepülő második légi lépcső felszállását megelőzően két órával az Ö. fre. szdpk., Balogh Imre őrgy. és az Ö. fre. szd. egyik rep. -vezetője János Béla őrgy. időjárás feld. -t hajtottak végre Taszár rep. -tér, Kecskemét rep. -tér, valamint az áttelps rep. -i útvonalának körzetében. Terv szerint 1985.03.04-én 12.45-kor egy Mi-8T helikopterrel további nyolc fő hivatásos állományú rep. -t kiszolgáló műszaki tiszt és thts. érkezett Kecskemétre. Az áttelepülést követően a légi-díszelgő raj a kötelezően előírt vizsgák<sup>406</sup> után elkezdte a felk. -i rep. -eket a légi-díszelgés vh. -ára.

Az 1985. április 4-i légi-díszelgés a nagysebességű repülőgépekkel azonban elmaradt. Ennek kiváltó oka a MiG-23-as repülőgép<sup>407</sup> kötelék egyik díszelgő repülőgépenek gyakorló repülése folyamán történt légi-balesete volt.

A MiG-23-as rg. rajkötelékében rep. rgv. – Störk József fhdgy. – a légi-díszelgés főpróbáján rg. -e kormányozhatóságának elvesztése miatt kénytelen volt katapultálni. A szóban forgó rg. vízszintes vezérsíkjának (stabilizátorának) felerősítési csomópontjául szolgáló törzskerete<sup>408</sup> megrepedt,<sup>409</sup> ennek következtében a rg. irányíthatatlanná vált.

---

<sup>404</sup> HL-KI. 480/11/1sz. csomag BI-50/01/28blsz. A MN. 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának 028/1985sz. intézkedése az 1985. április 4-i légi díszelgés végrehajtására.

<sup>405</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2692d. 3897öe. a MN. CSRP. 023/1985sz. parancsa az 1985. április 4-i légi díszelgésre történő felkészülésre és annak végrehajtására.

<sup>406</sup> Minden más repülőtéren történő repülések alkalmával – kivéve, ha kényszerleszállást hajt végre a repülőgép személyzete – az URV-71-es szabályzat szerint a repülőgép-vezetőknek vizsgázniuk kell az adott, jelen esetben Kecskemét repülőtér rendjének és Kecskemét repülési körzetében végrehajtandó repülések szabályai és sajátosságai, valamint a 029/1973HM intézkedés ismeretéből. Csak ezen ismeretekből történt eredményes vizsgák után kezdhették meg a díszszemlére történő felkészülő repüléseiket a légi díszelgésre kijelölt repülőgép-vezetők.

<sup>407</sup> MiG-23MF repülőgép – a Mikoján tervezőiroda repülőgépe. Mi magyarok 12 darab harci és három darab gyakorlóharci, azaz kétüléses UB vadászrepülőgépet vettünk (plusz egyet Sármellékről ajándékba kapott a magyar MiG-23-as század, amikor a sármelléki szov. repülőezred elhagyta Magyarországot). Csepörán Mihály nyá. rep. alez., a MiG-23MF rep. -szd szdpkh. visszaemlékezései alapján, 2018. 10. 07. Balatonkenese

<sup>408</sup> Törzskeretek – a rg. törzsének keresztirányú teherviselő elemei. Ezek és a hosszirányú teherviselő elemek alkotják vázként a rg. törzsét, s ezeket borítják be egyfajta különleges könnyűfémlemez ötvözet borítással (pl. szuperdural – egyfajta kemény alumínium ötvözet). A rg. -en vannak megerősített teherviselő elemek, csomópontok, amelyekhez különböző rendeltetésű rg. elemeket erősítenek, mint például a vízszintes vezérsík (K. I.)

<sup>409</sup> Egy megerősített törzskeret volt a teherviselő a vízszintes vezérsík tekintetében. Ebben az esetben az adott törzskereten egy keresztirányú repedés volt, s amint ez átért a törzskeret vázán, az eltört, azaz megszűnt



A rep. -események kivizsgálásának időtartamára<sup>410</sup> a rg. lehetséges típushibájának kizárása<sup>411</sup> érdekében a szabályzat előírja az adott típusú rg. -ek mindennemű rep. -éről történő leállítását a kivizsgálás végéig. Ha ezt nem teszik meg, előfordulhat több rg. ugyanazon okból történő rep. -balesete,<sup>412</sup> vagy akár katasztrófája<sup>413</sup> is. A MiG–23-as rg. - típus az eseményt követően<sup>414</sup> közel fél évig nem repülhetett. A kivizsgálás megállapította, hogy a Mo. -on hadrendben álló MiG–23-as típusú rg. -ek 80%-ánál fennáll a teherviselő törzskeretek repedése.<sup>415</sup>

A fentiek miatt a Szu–22-es légi díszelgő kötelék a MiG–23-as repülőbalesetét követő másnapi áll. -gyűlés után – a légi díszelgésre ugyan felkészülve és a rendelkezésére álló rep. idő közel felét lerepülve – a szdpk. utasítása alapján egy légi és egy földi lépcsővel hazatelepült Taszár repülőtérre. Tehát bármennyire is pontosan, körültekintően került megtervezésre<sup>416</sup> és megszervezésre a Szu–22-es típusú rg. légi díszelgésre történő felkészítése, a légi díszelgés vh. -át biztonsági okok miatt a katonai felső vezetés letiltotta.

Kecskemét tartalék rep. -tér berep. -ét április hónapra, a légi díszelgés havának idejére kellett terveznünk, amely a MN. 101. Ö. fre. szdpk. 052/1985.sz int. -ének megfelelően<sup>417</sup> meg is történt. Az int. -és szerint Kecskemét tartalék rep. -tér berep. -ét 1985. 04. 25-én (tartaléknapja 1985.04.26.) kellett vh. -ni terv szerint, két légi-lépcsőben. Az elsőben 7 db

---

teherviselő elemnek lenni. A vízszintes vezérsíkot tehát semmi nem tartotta – az leszakadt, illetve kiszakadt a függőleges és vízszintes egységéből. A rg. irányíthatatlanná vált. Később ezt a hibát az összes magyar rg. -en kijavították – egy gyári munkacsoport egy speciális hegesztési módszerrel megegyeztetten, – majd a rg. típus nagyjavításán Plovdivban (Bulgária), a rg. törzskeretének ezt a javított elemét minden egyes rg. -en teljesen új teherviselő elemre cserélték ki. Cseporán Mihály nyá. rep. alez., a MiG–23-as rep. -szd szdpkh. visszaemlékezései alapján. 2018. 10.07. Balatonkenese

<sup>410</sup> Repülőesemény-kivizsgálás – a repülőesemények körülményeinek és előidéző tényezőinek feltárása, azok nyomán a megfelelő következtetések levonása, a repülőesemény ismételt bekövetkezése elkerüléséhez a szükséges rendszabályok és ajánlások kidolgozása. Katonai Terminológiai Értelmező Szótár (KÉSZ) - HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Bp, Zrínyi kiadó 2015.

<sup>411</sup> Tudomásom szerint a Mikoján és Gurjevics rg. -ek adott típusának – MiG–23-nak – a gyárból kikerülő, a magyarországi gyártási szériával megegyező orosz alkalmazásban álló rg. -eket is átvizsgálták SZU, -ban, és ennek a kivizsgálásnak az eredményéről egy körlevelet, vagy "Бюлетин" -t küldtek minden, az adott rg. típust rep. alakulatnak, vagy pedig már egyből küldték is a rg. szerelőket. (KI.)

<sup>412</sup> Repülőbaleset (nagyon egyszerűen, a szabályzat nyelvezetét mellőzve) – az, amikor a rep. eseményben érintett rg. személyzete – pilótája életben marad. (KI.)

<sup>413</sup> Repülőgép katasztrófáról (lényegében) abban az esetben beszélünk, amikor a rg. személyzete, vagy a személyzet valamelyik tagja az eseményben életét veszíti. (KI.)

<sup>414</sup> A MiG–23-as rgv. állománya repülési jártasságát ez idő alatt MiG–21-es típusú rg. -en tartotta fenn. Cseporán Mihály nyá. alez, MiG–23-as rgv. visszaemlékezései alapján. 2018. 10.07.

<sup>415</sup> A kivizsgálást végző bizottság kezdetben Störk József fhdgy. rep. szabálysértésére gyanakodott, de ezt a feltevést nagyon gyorsan, már a kivizsgálás első napján el is vetették és szov. szakértőket is bevontak a kivizsgálás menetébe. Később a rg. -ket kibocsátó gyár adott szakembereket a hiba kijavításához. Cseporán Mihály nyá. alez, a MiG–23-as rep. -szd-szdpkh. visszaemlékezései alapján, 2018.10.07. Balatonkenese.

<sup>416</sup> HL-KI MN. CSRP. 1980-1989. 2692.d. 3897.öe. MN. CSRP. 023/1985. sz. pcs. -a az 1985. április 4-i légi díszelgésre történő felk. -re és annak vh. -ára, valamint e pcs. -nak az egyes (az anyagi technikai biztosításra), kettős (a hadtápbiztosításra) és a hármas (a híradó biztosításra vonatkozó) mellékletei.

<sup>417</sup> HL-KI. 480/11/1sz. csomag BI 50/01/52sz. A MN. 101. Ö. fre. szd. pk. 052/1985. sz. int. -e Kecskemét rep. -tér berep. -ére.

Szu–22M3 harci rg. és 1 db Szu–22UM3 gyakorló harci rg. függesztmények nélkül, a második légi lépcsőben 2 db Mi–8-as helikopterrel hajtotta végre a szd. Kecskemét tartalék rep. -tér berep. -ét a 101. Ö. fre. szd. előírás szerint, eseménymentesen vh. -otta. A légi díszelgésre kijelölt áll. – magától értetődően – már nem vett részt Kecskemét rep. -tér berep. -ében.

3.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő század hadműveleti repülőtéri<sup>418</sup> áttelepülése Mezőkövesdre<sup>419</sup> 1985-ben (A század nagytávolságú manőverének begyakorlására elért kiképzettségünk új szintjén.)

A 101. Ö. fre. szd. pk. az 1985-ös évelejei pcs. -ai között az egyik legfontosabb, és legelső egyike, – 1985.január3-án – amelyik a rep. -biztonság érdekében került kiadásra a 05/1985.sz pcs. -a<sup>420</sup> a rep. módszertani és biztonsági tanács (RMBT) összetételére és fea. -ira irányult. Ebben a pk. meghatározza az RMBT céljait és a fea. -át, valamint az összetételét. Az RMBT. működése igen hasznosnak bizonyult az új fea. -profilok kidolgozásánál. A vh. -ra kerülő új fea. -ok – főleg a rendeltetésnek megfelelő – vh. -ának megkezdésénél és begyakorlásánál a rgv. szekció javaslatait figyelembe véve nem egyszer a MMSz. szolgálat új biztonsági rendszabályokat dolgozott ki és vezetett be. Volt, amikor ez fordítva történt – a MMSz. szekció javasolt és a hajózó szekció vezetett be új szabályokat. Így voltak ezek – ha nevesíteni kell ezeket a profilokat – például a lövészeti és bombavetési fea. -ok vh. -ánál a háromzónás kiszolgálási rendszer helyett a kétfónás kiszolgálási rendszer bevezetésénél is. Ugyanígy az éjszakai légi-fényképezés vh. -ánál, a vízszintes rep. -ből vh. -tott bombavetésnél, az irányított rakétalövészeteknél földi célokra, valamint a világító-bombára történő lövészeinknél úgyszintén. Tehát az RMBT. a 101. Ö. fre. szd. -nál igen hasznosan

---

<sup>418</sup> Hadműveleti repülőtér – Repülőalegységek, egységek, meghatározott rendű és idejű tevékenysége számára előkészített, szükségberendezésekkel és tartalék anyagkészletekkel ellátott, rendszeresen karbantartott és ellenőrzött repülőtéri szolgálatra alkalmassá tett terület füves vagy szilárd burkolattal ellátott fel- és leszállópályával repülőtér. – KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013. A hadműveleti repülőtér bizonyos esetekben tartalék repülőterként is megjelölhető, felhasználható. (K. I)

<sup>419</sup> Mezőkövesd repülőtér – Clementína, hívóneve: „Falu” – Vándor Károly- Légió társbérletben I. VPP Kiadó, Dunakeszi 2009, - a szov. csapatok és a MN. által közösen épített és üzemben tartott magyar tulajdonú rep. -tér 1945 után, stratégiai bombázók számára is alkalmassá tett leszállással és bizonyos ideig tartó tartózkodással. (A MN. anyagi forrásai megszűntével a rep. -tér teljes kiépítése abbamaradt) A szov. csapatok által többször is igénybevett rep. -egységeik időszakos tartózkodására (többnyire nyáron) használt hdm. rep. -tér. Elhelyezkedése: Borsod-Abaúj-Zemplén megye, Mezőkövesdtől 5 kilométerre, keletre. Északi szélesség (É-i sz.): 47°48'57,78", Keleti hosszúság (K-i h.): 20°38'16,62" Kelet, 657hektáros terület, a CSRP. gondozásában.

<sup>420</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/11/1. sz. csomag, 50/01/5. sz. irat, a MN. 101. fre. szdpc. 05/1985.sz. parancsa a rep. módszertani és biztonsági tanács összetételére és fea. -ára, Taszár, 1985. január.03.

működött és betöltötte a funkcióját. Sajnos az RMBT. a szándékos rgv. fegyelemsértés esetében nem tehetett semmit sem, mint ahogyan azt a későbbiekben kiderül.

A MN. CSRP. 1985-ös év elejei int. -ei közül a 0039/1985-ös<sup>421</sup> intézkedésével az int. -nek 6. oldala a II. pontjában a CSRP. katonai szervezetei és technikai eszközei közül különleges katonai szervezet kategóriába sorolta a 101. Ö. fre. szd. -ot, az int. -és 7. oldalán az „A” pontban. Majd ugyanennek az int. -nek a „B” pontjában, a klgs. technikai eszközök minősítést a Szu–22M3 és a Szu–22UM3 rg. -ek is megkapták. Mint ahogyan az általunk alkalmazott rep. -technikai eszk. -ök közül a rg. speciális fegyverzeti rendszere, a levegő-föld osztályú irányított rakéták, a rádiótechnikai feld. kont., valamint a zavaró kont. frekvencia adatai is.

Ezt követően a 101.Ö. fre. szdpk., a 0063/1985.sz.<sup>422</sup> int. -ében zárt területté nyilvánította a szd. majdnem teljes munkaterületét, s szabályozta a zárt területekre való belépés rendjét is. Ezzel egy időben megszigorodtak ezen, zárt területekre történő állandó és ideiglenes belépési engedélyek kiadására jogosultak személyei. Ahogyan erősen szigorodtak az őrzés-védelmi fea. -ok ellátására vonatkozó rendszabályok, az iratkezelés, valamint a légi felvételek, fényképek és filmfelvételek készítésére vonatkozó rendszabályok is.

A CSRP. 1985-ös kik. -i tervében,<sup>423</sup> annak 41. oldalán előírja a 101. Ö. fre. szd. részére: „*Hajtsa végre Mezőkövesd, Kecskemét<sup>424</sup> és Pápa<sup>425</sup> repülőterek berepülését.*” (Eredeti írásmóddal K. I.) Ez a kik. -i tervünk fea. -szabásának<sup>426</sup> egy könnyebb része volt, hiszen a hajózók többsége a krasznodári<sup>427</sup> egyesített repülőti fősiskola elvégzése után Mo.

---

<sup>421</sup> HL-KI. CSRP. 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. a MN. CSRP. 0039/1985. sz. int. -e a klgs. katonai szervezetek rezsím- és titokvédelmének megszervezésére.

<sup>422</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/11/1 sz. csomag, 50/01/63. számú irat. MN 101. fre. szd. pk. 0063/1985. sz. int. -e, a rezsím fea. -ok meghatározása, a szd. szervezetében lévő technika fokozott védelmére.

<sup>423</sup> HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2689 (doboz) d. 3891 (őrzési egység) öe.

<sup>424</sup> Kecskemét rep. -tér – a rep. -tér hívóneve: „Dálnok”, a MN. I. osztályú rep. -tere, nagysebességű rg. -ekkel, (a rajta szolgált fő típusok, a MiG–21-es és később a MiG–29-es típusokkal) saját készütségi szolgálattal és saját rep. -tér gondnoksággal, rep. -tér karbantartó egységgel (REKA). Elhelyezkedése Bács-Kiskun megye, Kecskemét városától 1 kilométerre, északkeletre. A rep. -tér koordinátái: É-i sz: 46°55'03”, K-i h: 19°44'57,14” Vándor Károly- Légiőr társbérletben I-II: VPP Kiadó, Dunakeszi 2009-2010.

<sup>425</sup> Pápa rep. -tér, a repülőter hívóneve: „Körút”, a MN. I. osztályú rep. -tere nagysebességű rg. -ekkel (MiG–21-es, MiG–23-as típusokkal) saját készütségi szolgálattal és saját rep. -tér gondnoksággal, REKA-val. Elhelyezkedése Veszprém megye, Pápa városától 2,5 kilométerre, északkeletre. Koordinátái: É-i sz: 47°21'50”, K-i h: 17°30'02”. 1945 előtt és alatt a Magyar Királyi Honvéd légiőr használta ezt a repülőteret. 1943-ban épült meg a betonos fel- és leszállópályája, melyet már 1944-ben a szovjet légiőr gépei is használtak. Az I. generációs sugárhajtóműves rg. -ekre – MiG–15-ös repülőgépekre – itt, Kecskeméten és Taszáron képezték át a kecskeméti és a taszári rep. -alakulatok pilótáit. Vándor Károly- Légiőr társbérletben I-II.: VPP Kiadó, Dunakeszi 2009-2010.

<sup>426</sup> Feladatszabás – A kapott fea. -tok átalakítása parancsokká, valamint ezek továbbítása az érintett egységekhez– KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

<sup>427</sup> Egyesített Katonai Repülő Műszaki Főiskola, Krasznodar, a szovjetek nemzetközi kiképző bázisa Krasznodar rep. -bázison. Ezen a rep. -bázison több tíz nemzet pilótáit és rep. műszaki szakembereit képezték ki szovjet mesteroktatók, a világ minden tájáról az araboktól kezdve a kubaiakon keresztül dél-amerikai, afrikai,

-on a rep. -csapatokhoz történő áll. -ba helyezése előtt Kecskemét rep. terére<sup>428</sup> került, s innen nevezték ki áll. -ba a különböző harci vre. eg. -ekhez a rgv-ket.

Itt, Kecskeméten volt egy kik. -ő rep. -szd, amelyik a „frissen” végzett hajózókat készítette fel a mo. -i viszonyokra. Felmérték a tudásukat, akinél még csiszolásra szorult a repülőszakma tudásanyaga, azt itt megtette a kecskeméti I. vre. -szd., Arató Ferenc őrgy. pk. -sága alatt. Ilyen szempontból a kecskeméti epk. kellemes helyzetben volt, hiszen ő ismerhette meg elsőként a főiskoláról kikerült rgv. -ket, s egyből ki is választhatta a szakmailag tehetséges, legígéretesebbeknek tűnő rgv-ket. Ezen időszak alatt megközelítőleg egy évet repültek a „frissen” végzett rgv. -k Kecskeméten, s utána kerültek állandó áll. -ba szolgálati érdekből vagy Taszárra,<sup>429</sup> vagy pedig Pápára, illetve maradtak Kecskeméten. Így fordulhatott elő, hogy a 101. Ö. fre. szd. állományából 9 fő már repült Kecskeméten, 4 fő pedig Pápán, a többiek pedig Taszáron repültek a kezdetektől. Kecskemétre a nádudvari, vagy a Bokros<sup>430</sup> lőtérén történő lövészetek alkalmával már a taszáriak javarésze is repült, illetve áttelepült Kecskemét rep. -terére. Így csak a négy pápai rgv-nek volt ismeretlen a kecskeméti repülési körzet.

A légi lövész szolgálatok részére a következő fea. -ot szabta a CSRP: *„készítsék fel az alakulatok hajózó állományát Nádudvar, Várpalota, illetve Hajmáskér lőtereken történő lövészetek végrehajtására.”*

---

távol-keleti nemzetek katonai repülő szakembereit. Itt képezték ki többek között az amerikai-vietnámi háború vietnámi katonai pilótáit is, amikor a növendéki pilótakiképzésemet megkaptam 1972-től 1974-ig. A magyar pilótáknak ezen a szovjet repülőbázison kívül két csoportja végzett az armavíri kiképzőbázison. Ott csak ők voltak külföldiek és ez a két csoport öt és fél éves volt, viszont az ők, mérnök-pilóta képesítést kaptak az iskola végeztével, ilyen rgv. -k voltak pl. a 101. Ö. fre. szd áll. -ából Balogh Imre a szdpk., Máté László a szdpk. felldh., Vámos József, a szd. megfi. szolg. főnöke (K. I.)

<sup>428</sup> Repülőtér – Repülőtérnek nevezzük a repülőgépek, helikopterek felszállására, leszállására elhelyezésére, kiszolgálására, valamint a repülőegységek, alegységek településére szolgáló, külön erre a célra előkészített földterület építmény- és berendezés komplexummal együtt. „Utasítás a repülés végrehajtására URV-71” (URV-71) Honvédelmi Minisztérium, Bp, 1973.

<sup>429</sup> Taszár rep. -tér, a repülőtér hívóneve: „Célszög”, a MN. I. osztályú rep. -tere, nagysebességű repülőgépekkel, (MiG-21-es és Szu-22-es rg. típusokkal) saját készülségi szolgálattal és saját rep. -tér gondnoksággal, rep. -tér karbantartó egységgel (REKA). Elhelyezkedése, Somogy megye, Taszár községtől 1 kilométerre, északkeletre. A rep. -tér koordinátái: É-i sz:46°23'37,49”, K-i h:17°55'1,44”.

Volt 1945 előtt egy másik, egy füves le- és felszálló-mezős rep. -tér is Taszáron, a településtől 500 méterre, délnyugatra. Ezt a repülőteret a Magyar Királyi Honvéd légierő 1936-tól, 1944-ben rajtuk kívül a német Luftwafe és a kassai Magyar Honvéd Repülőakadémia I. évfolyama is használta. – Vándor Károly – „Légierő társbérletben I.” -VPP Kiadó, Dunakeszi 2009;

<sup>430</sup> Bokros lőtér – a Kecskemét rep. -tér használati utasításban csak rep. -gép fedélzeti gépágyú és NIR. lövészetre kijelölt magyar használatú lőtér, melyet főként a Kecskeméti rep. -ezred használt.

Ez a szd. számára azért is volt nagyon érdekes, mert a rgv.. állomány 90%-a még sem Várpalota, sem pedig Hajmáskér<sup>431</sup> („Nulla-pont”<sup>432</sup> vagy „Null-pont”) lőtereken sohasem hajtott végre semmilyen harci alkalmazási fea. -ot.

A CSRP 1985-ös kik. -i tervében a 41. oldalon a mfi. szolgálatok részére az alakulatok előtt álló fea. -ok sikeres vh. -ása érdekében utasítja az alakulatai mfi. szolgálatát, mely szerint biztosítaniuk kell az alakulatuk előtt álló fea. -ik sikeres vh. -sa érdekében a hajózó áll. -uk max. hatótávolságra, illetve a harcászati hatósugárig történő tevékenység mfi. biztosítását. A földközeli rep. légi-tájékozódási sajátosságaira, a kötelékrepülések mfi. biztosítására különböző időjárás viszonyok között, a speciális fea. -ok mfi. biztosításának ellátására, a harci körülményeket legjobban megközelítő viszonyok közötti rep. -ek mfi. bizt. -ára, a csökkentett HIR-FRISZ. és fénytechnikai eszközök<sup>433</sup> melletti rep. -ekre történő felkészülését. Az Ö. fre. szd. áll. -ának felkészítését a felderítési adatok nagy pontosságú meghatározására. (Itt nevesítve is volt a fea. a 101. Ö. fre. szd. részére!) A tartalék rep. -terek, valamint az eműk. -ő rep. -terek berep. -ét a Szu-22M3-as feld. -rg. -kkel.

A CSRP. az 1985-ös kik. -i tervvel összhangban a 060/1985-ös int. -ében<sup>434</sup> elrendelte a 101. Ö. fre. szd. Mezőkövesd hdm. rep. -térre történő áttelps. -ét, s intézkedik az áttelps. s a rep. -téri tevékenységünk mindenoldalú megszervezésére és vh. -ára.

*„A 101.felderítőrepülő-század települjön át Mezőkövesd repülőterre és ott hajtsa végre az 1985. Július. 10 – augusztus 10-ig tervezett harckiképzési<sup>435</sup> feladatait.”*

Az áttelepülési fea. CSRP. által megszabott időszaka:

- tervezés időszaka: 1985.06.17-től 1985. 06. 27-ig;

<sup>431</sup> Hajmáskér – összefegyvernemi lőtér. Elhelyezkedése: Veszprém megye, Gyulafirátóttól keletre, Hajmáskértől, Öskütől, Várpalotától északra fekvő, kb. 17X7km-es terület. Vándor Károly – „Légierő társbérletben I.”, VPP Kiadó Dunakeszi, 2009.

<sup>432</sup> Nulla-pont (Kiinduló pont) vagy rgv. szakzsargonnal null-pont – a Hajmáskér lőtéri szemlélő pont, illetve gyakorlat vezetési pontja, a gyakorlat lövészet, bombavetési szemlepontra. Rgv. szempontból a „null-pont” a mfi. számításoknál egy kiindulópontra, ahonnan a mfi. számítások kezdődnek (legyen az lövészet, áttelepülési, vagy akár egy hadgyakorlat felvonulási útvonala). Elhelyezkedése: Gyulafirátóttól 2,5km-re észak-keletre, É sz: 47° 9'51,29,” K h: 17° 58' 2,98” Itt volt minden olyan gyakorlat, amelyiken volt bombavetési, gépágyú, illetve NIR. vagy gépágyú lövészet – a gyakorlat leglátványosabb része – itt teljesedett ki az adott gyakorlat a szemlék idején. A Nulla-pontra gyakorlatilag ráépült a szemlepontra, egy több szintes építmény a lőtéren, ahol a szemlélő bizottság – a honvédelmi vezetés, a kormány vezetői, alkalmanként a külföldi (főként katonai) VSZ. EFE. vezetők, illetve a szemlélők – foglaltak helyet, s innen nézték végig a gyakorlatok lövészet részének a vh. -át. Helikopter le- és felszállóhely is kiépítésre került itt. Kocsis Mihály nyá. ezds. a MN. CSRP. Politikai helyettesének és Katona István nyá. rep. örgy. visszaemlékezései alapján és megfogalmazásában.

<sup>433</sup> Utasítás a repülés végrehajtására, URV-71, HM. kiadás, Bp, 1973. – szabályzat 390. pontjától a 396. pontig – Rep. csökkentett HIR-FRISZ. és fénytechnikai eszközökkel.

<sup>434</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989, 2692 d. 3897 öe. – a MN. CSRP. 060/1985. sz. int. -e a 101. Ö. fre. szd. áttelepítésének és Mezőkövesd rep. -térre történő tevékenységének mindenoldalú biztosítására

<sup>435</sup> Harckiképzés – Összesített oktató-nevelő folyamat, tevékenység, amelynek célja a hadsereg állandó harckészültségének elérése és meghatározott szinten tartása. A harckiképzés a hivatásos, a sor- és tartalékos állományra egyaránt kiterjed. KÉSZ- HM. Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013

- előkészítés időszaka: 1985.06. 27-től 1985.07. 06-ig;
- az előkészítő csoport áttelepülésének időpontja: 1985. 07. 04;
- az áttelepülési időszak: 1985. 07. 06-tól 1985. 07. 10-ig;
- a harckik. -és időszaka a hdm. rep. -téren: 1985. 07. 10-től
- a visszatelepülési időszak: 1985. 08. 06-tól 1985. 08. 10-ig.

Az int. -és 1. sz. mellékletét „Az erő-eszköz<sup>436</sup> számvetés” -t az Ö. fre. szd. diszlokáció<sup>437</sup>-ja, a megerősítő áll. -áról és technikájáról a CSRP. hdt.<sup>438</sup> helyettese, Dr. Csordás Lajos ezds. írta alá 1985. 06. 26-án. Tanúsítva, miként a felső katonai vezetésünk összhangban a 101. Ö. fre. szd. éves kik. -i tervével még a tervezés időszakán belül – igaz, egy nappal a tervezési időszak vége előtt – utasítja az áttelepülésben résztvevő, illetve közreműködő alegységeit, egységeit a szükséges anyagbiztosításokra. (A kérdés itt az, hogy a rendszeren belüli átfutási idő milyen mekkora? Elegendő időt biztosít-e, a beosztottak számára a kapkodás nélküli fea. vh. -ára? Mivel ez egy nagytávolságú, komplex földi és légi diszlokáció, áttelepülési manőver, melyhez hasonló ez az újonnan megalakult 101. Ö. fre. szd. még sohasem hajtott végre. Ennek a begyakorlása és eseménymentes vh. -ása érdekében a manőver minden egyes mozzanata kidolgozására kicsivel több időt kellett volna biztosítani, hiszen ilyen fea. vh. -ában ez az alakulat még egyáltalán nem vett részt.)

Ennek ellenére a 101. Ö. fre. szd. pk. két nappal később már ki is adta a saját pcs. -át<sup>439</sup> minden, az áttelepülési manőverben érintett szakág-vezetőjének. Az előkészítő csoportot a CSRP. pk. által meghatározott időben már 1985. 07. 04-én reggel 06. 00-kor útba is indította, Ebből a csoportból egy fő tiszthelyettes két fő sorállományú katonával Szentkirályszabadja<sup>440</sup> rep. -teret érintve elhelyezési anyagokat vételeztetett velük, akik ezt

<sup>436</sup>Erők és eszközök – Az adott katonai szervezet(ek)ben (csapatnál) rendszeresített személyi állomány (erők) és az ugyancsak rendszeresített haditechnikai eszközök, illetve anyagok összefoglaló megnevezése. KÉSZ- HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013

<sup>437</sup> Diszlokáció – Egy alakulat elemeinek megoszlása egy bizonyos területen, az egyes egységek harcálláspontjának pontos elhelyezkedése és a nekik alárendelt és a nekik alárendelt erők települése. KÉSZ- HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

<sup>438</sup> Hadtáp – A hadi (harc)tevékenység minden oldalú anyagi biztosítását végző szervek, szervezetek, intézetek stb., valamint a szükségletek kielégítésére rendelkezésükre álló anyagi-technikai készletek összességének általános megnevezése. KÉSZ- HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013

<sup>439</sup>HL-KI. MN. 1980-1989. BL. 50/01/74, 480/11/1.sz. csomag – A MN. 101. Ö. fre. szd. pk. 074/1985.sz. pcs. -a a szd erői és eszközei Mezőkövesd rep. -térre történő áttelepítés vh. -ára.

<sup>440</sup> Szentkirályszabadja helikopter repülőtér – A MN. helikopter repülőtere a CSRP. 87. Harci Helikopter ezrede települt itt (Mi-8, Mi-9, Mi-17és Mi-24-es harci helikopterekkel). Bálint István nyugállományú ezredes – a Légvédelmi és Repülőparancsnokság Repülőfőnökség helikopterek főszemlélője visszaemlékezései alapján, Balatonkenese, 2019.október. 05.

A helikopter repülőtér elhelyezkedése: Veszprém megye, Veszprém városától délkeletre, 4,4kilométerre É-i sz: 47°4'38,47" K-i h:17°58'7.08" egy 2000X60méteres betonos fel- és leszállópályája van (erre a leszálló mezőre MiG-21-es és Szu-22-es repülőgépek is szálltak le, műszaki meghibásodás miatt K. I.) Vándor Károly: „Légierő társbérletben I.” VPP Kiadó, Dunakeszi, 2009.

vh. -va folytatták az útjukat Mezőkövesd rep. -térre. Az előkészítő csoport másik része a 91.RTG alakulat<sup>441</sup> elhelyezési szolgálatától az áttelepülő állomány élet- és munkakörülményeinek biztosításához a szükséges létesítmények szemrevételezése után azokat a meghatározottaknak megfelelően átvette és a pcs. szerint be is rendezte 146 fő részére. Az arra kijelölt zónában biztosította 9 db rg. és 27 db gpjmű. elhelyezését. Előkészítette a repülő- rakéták tárolására kijelölt helységet a rep. -anyagok beérkezésének fogadására és megszervezte az átvett objektumok őrzésvédelmi szolgálatának ellátását.

A 101. Ö. fre. szd. pk. utasította a szd. törzsfőnökét az áttelps. tervének elkészítésére, melyet előzetes utasítása szerint 1985.07.03-án szándékozott jóváhagyni. Utasította őt az áttelps. időszak alatt esetleges fea. megváltozása esetén történő HKSZ. -i<sup>442</sup> terv módosításának az ebben az esetben történő kiegészítések elkészítésére, s azok 1985.07. 01-ig való felterjesztésére a CSRP. -re, az így szükségessé váló fea. -k módosítására. Utasította még őt a széttelepítés idején történő HKSZ. -i riasztás rendjének a kidolgozására, s a törzshöz tartozó minden szakterület munkáját, tevékenységét leszábályozta a diszlokáció idejére, amely a harc- kik. zökkenőmentes vh. -hoz szükséges volt. Mindenki ismerte a saját munkamenetét a rá vonatkozó szükséges mértékben. Így az elrendelt diszlokáció, mint egy jól, olajozottan működő gépezet megindult a 101. Ö. fre. szd. pk. -nak a hozzáértő vezényletével Mezőkövesd hdm. -i rep. -térre.

A földi áttelps. második, a vasúti lépcsővel végrehajtott szakasza 1985.07. 07-én történt. A vasúti oszlopba történő bemálházást<sup>443</sup> az előkészítés időszakában folyamatosan végezte az erre kijelölt áll. Alapvetően ebben az oszlopban került átszállításra a rep. -technika üzemeltetését és minden oldalú biztosítását szolgáló, valamint a szállítások vh. -ának a kijelölt eszközei. Összességében a vasúti oszlopban áttelepült öt fő tiszt, hat fő tiszthelyettes, valamint 37 fő sorállományú katona, s a biztosított vagonokba felmálházásra került 21 darab gpjmű.

Az áttelps. első légi-lépcsőjében a CSRP. int. -ének diszlokációs terve, az 1985-ös kik. -i terv elképzelésének fea. -szabása, valamint a 101. Ö. fre. szd. pk. 074/1985.sz. pcs. -a

---

<sup>441</sup> 91.RTG alakulat – a Mezőkövesd repülőtéren települő repülőter gondnokság alakulata.

<sup>442</sup> Harckészültség – Harctevékenységre, védelemre vagy oltalmazásra való készenlét. KÉSZ HM. Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013. A harckészültségi terv jelen esetben az Ö. Fre. szd. részére külön parancs és sajátos szempontok figyelembevételével előre kidolgozott és a CSRP. által jóváhagyott terve. (K. I.)

<sup>443</sup>Málházás – Anyagok, eszközök tervszerű elhelyezése személyeken (katonákon), haditechnikai eszközökön szállító járműveken/járművekben. A tervszerű málházáshoz, illetve az anyagi-technikai eszközök szállíthatóságának megkönnyítésére különféle rakományrögzítő-kötöző eszközöket és rögzítési módokat alkalmaznak. KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

alapján 1985. július. 09-én 07.00-tól egy AN–26-os<sup>444</sup> típusú szállító-repülőgéppel a 101. Ö. Fre. szd. áll. -ához tartozó 17 fővel a fedélzetén áttelepült Mezőkövesd rep. -térre.

A második légi-lépcsőben ugyancsak egy An–26-os szállító-repülőgépen 24 fővel a rep. -szd. áll. -ából – közöttük hat fővel a szov. garanciális csoport tagjával – 1985. július.10-én 07.00-kor felszállt a mezőkövesdi rep. -térre történő diszlokáció vh. -ára. Szintén ezen a napon az AN–26-os rg. felszállása után egy Szu–22UM3 gyakorló-harci rg. -el Taszár rep. -térrel felszállt Balogh Imre alez. szd. pk. és Lőrincz István őrgy. a szd. lélöv. szolg. f. időjárás-felderítésre ellenőrizve a Mezőkövesd rep. -térre történő áttelepülés útvonalának időjárási viszonyait.<sup>445</sup> A pk. leszállása után, a magassági állomáson történő eligazítást követően 1985. 07. 10-én 09.00-tól Taszár rep. -térrel felszállt egy Szu–22UM3-as gyakorlóharci rg. a Mezőkövesd rep. -téri rep. -vez. -vel,<sup>446</sup> és annak leszállás-irányítóval,<sup>447</sup> akik Mezőkövesd rep. -téren az érkező rg. -ket fogadták. Utánuk 15'-es időintervallumonként szállt fel egy-egy géppár kötelék az áttelepülés és a kik. -i fea. vh. -ára Mezőkövesd hdm. -i rep. -téren történő leszállással, vh. -va az áttelepülési fea. -ot. Ugyanebben a légi-lépcsőben 10.00 felszállásidővel elindult Mezőkövesd rep. -térre a légi-lépcsővel áttelepülő áll. utolsó nyolc tagja egy darab Mi–8T<sup>448</sup> típusú helikopterrel. Az áttels. -t a 101.Ö. Fre. szd. pk. mind végig figyelemmel kísérte vagy rádióösszeköttetés útján a rep. -vez. -i toronyból, vagy pedig telefonon mind az előkészítő csoport, mind a légi-lépcsők, mind pedig a vasúton történő áttelepülést az áll. megérkezéséig Mezőkövesd hdm. -i rep. -térre.

A rgv. áll. a megérkezést követő felkészülési napon már vizsgázott Mezőkövesd rep. -tér használati utasítás és Nádudvar lőtérén történő lövészeti és bombavetési fea. -ok vh. -ának ismeretéből az URV-71 164. pontja alapján. Ennek a vizsgának az eredményét

---

<sup>444</sup> An–26-os repülőgép – Szovjet két-hajtóműves, légsaváros, gázturbinás katonai szállító repülőgép. A kijevi Antonov tervezőiroda fejlesztette ki. Közel 1400 darabot gyártottak le belőle 1969 és 1986 között. A kínaiak licence nélkül gyártják.

<sup>445</sup> Két féle variációt dolgoztunk ki az áttelepülésre. Egy EIV. közötti. és egy BIV. közötti variációra készült tervtábla volt. EIV. -ben kötelékrepülésben, míg BIV. -ben egyenként történt volna az áttelepülés a rg. -ekkel.

<sup>446</sup> Repülésvezető – a repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője. Felelős az előírt repülési szabályok betartásáért – a hozzá tartozó repülési körzetben – így a repülésekben részt vevő, és a repüléseket biztosító teljes állomány előjárója függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától. KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

<sup>447</sup> Repülésvezető helyettes (rgv. zsargonnal leszír.) – a repülésvetetői csoport tagja, a rep. -vez. beosztottja. A leszálló rg. -ek leszállásának irányítását veszi át a távoli irányadó állomástól a földet-érésig, illetve a kigurulás befejezéséig. A leszálló repülőgépszemélyzetet segíti a leszállás vh. -ában.

<sup>448</sup> Mi–8 – szovjet közepes szállító és támogató helikopter. Mihail Leontyjevics Mil vezetése alatt álló tervezőirodában fejlesztették ki. A Mi–8-as típus fejlesztése 1958. februárjában kezdődött, s a sorozatgyártása 1967-ben kezdődött meg. 24 fő katona vagy 3000kg teher szállítására alkalmas. Külső fegyverzettel ellátható. 7,62mm-es géppuskával, 12 külső blokkon 192 darab SZ-5 Nem Irányított Rakéta (NIR)-val, és 4 darab páncéltörő rakétával szerelhető fel. Több mint 12000 darabot gyártottak le belőle. A VSZ. hds. -iben széles körben elterjedten alkalmazták.



jegyzőkönyvben rögzítette a 101. Ö. fre. szd. pkh., Vígh Miklós őrgy., a rgv. áll. pedig a vizsga alapján történő engedélyezést – a lőtéri munka és a Mezőkövesd rep. -téren történő rep. jogosultságát – a saját hajózónaplójába<sup>449</sup> beírta.

A vizsgát követő rep. kik. -i napon légtér-körbejárással<sup>450</sup> kezdett, az áll., majd ezután folytatta az éves kiképzési terv szerinti rep. -it, mintha az anya-rep. -terén, Taszáron lett volna. A hajózó áll. ismerkedett a rep. -térrel, annak rep. -i körzetével, s a rep. -technikai jártasságát tartotta fenn, majd többek között légtérrepüléseket és útvonalrepülést hajtott végre Nádudvar lőtéren és vissza, készülve az elkövetkezendő lövészetű és bombavetési fea. -aira.

A mezőkövesdi települése alkalmával a 101. Ö. fre. szd. csak akkor tervezhetett bombavetési és lövészetű fea. -okat, amikor a szov. eg. -k nem használták a lőteret. Ennek ellenére jól haladtak a lövészetű és bombavetési fea. -aikkal, azaz a rendeltetésnek megfelelő jártasságuk megszerzésével, mert amikor nem használhatták a nádudvari lőteret, akkor a rep. -technikai fea. -aik vh. -ára, fordították minden energiájukat. Ilyenkor a jártasságuk fenntartása, s a kik. -i tervük vh. -ása volt az elsődleges cél. Az FHT-81 alapján az éles lövészetű és bombavetési fea. -ai túlnyomó többségét vh. -otta a szd., s a rgv. -k túlnyomó többsége a Taszár rep. -térre történő visszatelepülésük időpontjáig a harci alkalmazási fea. -i nyolcvan százalékát a kiképzési terv szerint vh. -otta, oly módon, hogy közben a rep. -technikai fea. -ait is időarányosan teljesítette.

Nádudvar lőtéren – a magyaroknak – rendszerint a 101. célcsoportot adták ki célnek, a 101. Ö. fre. szd. is erre hajtotta végre a fea. -ait. Az alsó célrajzon fel van tüntetve piros körben a 101. célcsoportot. A lövészetű irány, amellyel a szd. lőtt ezen a lőtéren 20° volt.

A lőtéri szov. kezelőszeméllyel a kapcsolat mindig nagyon jó volt. Ők, mint lőtér gondnokok, állandóan települt áll. voltak a lőtéren, s nagyon kevés esélyük volt bárhová is eljutni, vásárolni nagyobb településre, vagy városba. Hozzájuk a legközelebb eső település Mihályfalva volt, vagy pedig Nagyivány. Így, sokszor tőlünk próbáltak némi kis italhoz vagy bármi nemű extra ellátáshoz jutni s ezért ők a lehetőségeikhez mérten sokmindenre is hajlandók és képesek voltak a szükségleteik kielégítésére, ha tudták azt, hogy a lőtéri rep. -vez. egymás után több napon keresztül is lövészetű fog vezetni. Ehhez tudni kell azt, hogy a

---

<sup>449</sup> Hajózónapló – hivatalos dokumentum, a rgv. -k saját kis könyvecskéje, melybe minden rep. -i idejét, vizsgáit, a különböző jogosultságait bejegyezte, rögzítette, s az engedélyezővel aláírta. Az egyéni rep. idejének vezetésénél havi zárásokat végzett, melyet a szd. -a, vagy a helyettese hitelesített.

<sup>450</sup> „Légtér-körbejárás” – rgv. -i szakzsargon – valamely rep. -i körzet, rep. -térkörzet körberepülése, egy adott magasságon. Így hívjuk az új rgv. -kel vagy az ismeretlen rep. körzetben, rep. -téren először repülő pilótákkal a rep. -i körzet megismertetését. (K. I.)

szov. tiszti áll. szolgálati ideje nem kettő év volt külföldi szolgálat esetén, hanem öt év egy szolgálati helyen.<sup>451</sup>

A magyar lőtéri rep. -vez. rendszerint helikopterrel települt a lőtérré a lövészetek alkalmával. Erre a célra a CSRP. -tól rendszerint egy Mi-2<sup>452</sup>-es helikoptert kapott. Ebben a helikopterben a lőtéri rep. -vez. magával vihette a számára kötelezően előírt személyzetet (Egy fő orvost, egy fő sorállományú katonát, aki az írnok fea. -át töltötte be, valamint minden olyan dokumentumot és szabályzatot, amely a lövészeti fea. -ok vh. -ását érintette és a lövészeti fea. -ok vh. -a idején szükségesnek bizonyulhatott. Ezek előírászerű megléte minden esetben a lőtéri rep. -vez. felelőssége és kötelessége volt.)

Lőtéri rep. -vez. -i szolgálatot a fre. szd. repülő-törzse (A szdpk., a szdpk., két helyettese a feld. f. és az ált. h. -e a szd. lélov. szolg. f. és a szd. mfi. szolg. f. valamint a harc. alo. rep. -vez. -i) adhattak. A szdpk. a rep. -kik. és a rendeltetésnek megfelelő jártasságunk mielőbbi megszerzése érdekében úgy döntött, hogy a fre. rajok pk. -ai is adhatnak – természetesen a megfelelő tudás szakanyag elsajátítása és vizsgák megtétele után – adhatnak lőtéri rep. -vez. -i szolgálatot.<sup>453</sup> Így aztán további három fővel bővült a lőtéri rep. -vez. -i szolgálatot adók száma, ami nagyban megkönnyítette a rep. -ek tervezését, s így ez a szd. rendeltetésének megfelelő jártassága megszerzésének menetét is felgyorsította.

Ez igen szerencsés volt, még abban a tekintetben is, hogy a rajpk. -ok a gyakorlatban is láthatták, a hozzájuk beosztott felderítőraj áll. -ának tevékenységeit, harcfea. vh. -a közben. Láthatták, hogyan hajtja végre a fea. -át, a rajának a géppár pk. -a, s a beosztott rgv. áll. -a. Ki, mekkora precizitással, mekkora eltéréssel hajtja végre a fea. -át, a kiadott parancsaira hogyan reagál a hozzá beosztott áll., ki mennyire követelménytámasztó saját magával szemben. Ilyen információk birtokában gyakorlatilag sokkal könnyebben tudott döntéseket hozni, ha az általa irányított raj harci fea. -okat kapott. Így tisztában volt vele, tudta, melyik beosztottjával szemben mekkora elvárása lehet, milyen teljesítésre, teljesítményre számíthat a rajfea. vh. -ánál. Ha pedig géppár fea. vh. -át szabták neki fea. -ul, tudta kit milyen fea. -tal bízhat meg.

---

<sup>451</sup> Vándor Károly újságíró, a „Légierő társbérletben” című könyv szerzője visszaemlékezései alapján.

<sup>452</sup> Mi-2-es futárhelikopter – Eredetileg szovjettervezésű, könnyűfutár helikopter, egy fős személyzettel, a Mil tervezőiroda fejlesztette ki az 1960-as évek elején. Ötszemélyes, két sugárhajtóművel (2db PZL GTD-350-es gázturbinás hajtóművek) felszerelt. A legutóbbi időkben már a lengyelek gyártották licence alapján. A hajtóművét Pszsezsowban gyártották, majd a Szwidnyikben található gyárban szerelték a helikopter sárkányra a hajtóműveket, itt ebben a gyárban szerelték készre. A sorozatgyártás leállításáig több mint 7000db-ot adtak el belőle. 34 ország használta, s jelenleg csak Magyarországon és Szlovákiában van szolgálatban. Bálint István nyá. ezds. – a Légvédelmi és Repülőparancsnokság Repülőfőnökség helikopterek főszemlélője, és Katona István nyá. örgy, a 101. Ö. Fre. szd. rep. harc. alo. vez. a visszaemlékezései alapján.

<sup>453</sup> HL-KI. MN. CSRP. -1980-1989, 480/11/1. sz. csomag, B150/01/76. – A MN 101. Ö. fre. szd. pk. -ának 076/1985.sz. parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről.

A 101. Ö. fre. szd. pk. -nak 04/1985-ös sz. int. -e<sup>454</sup> az oktatói és kötelékp. -i kik. vh. -ára, egyrészt ezt is szolgálta a HKSZ. -be helyezés előre összeszoktatott raj- és géppár-kötelékek parancsszerű kialakítása mellett. A szdpk. tehát minden lehetőséget megragadott a fre. szd. minél ütőképesebb, megbízhatóbb „harc egységgé kovácsolása” érdekében. A 101. Ö. fre. szdpk. -nak ilyen irányú igyekezete nagyon-nagy hasznára vált a szd. -unk áll. -ának, s a harcérték megbízhatósága érdekében is nagyon sokat tett. Minden egyes áttelepüléssel, kiképzési és harci rep. -sel egyre közelebb jutott a szd. ahhoz a szinthez, amely a szov. légierőben már megvolt – a fre. szd. mesteri szintű fea. vh. -a eléréséhez. A cél mindenestre a fea. -ok mester szintű ellátása, vh. -a, megoldása volt. A sz.d vezetése céljának legfontosabbja is ez voltak többek között. Megfogalmazódott egy elgondolás olyan követelményrendszer kidolgozására, amely egy egészséges szakmai verseny felállítását, létrehozását célozta volna a rgv. -k között, egy minél magasabb szintű szakmai tudás megszerzésére. Ennek kidolgozása<sup>455</sup> szóba került a századparancsnok és a harc. alov. között az egyik rep. biztonsági tanács (RMBT) ülése idejében. Sajnos, ez csak egy olyan gondolat volt a sok egyéb között, amely a szd. harc. fea. -i megbízhatósága vh. -ának a színvonalát nagyban növelte volna, valójában megmaradt a követelményrendszer kidolgozása szintjén, de maga a folyamat már elindult.

A mezőkövesdi hdm. -i rep. -térre történt áttel. mindenféleképpen nagyon sok hasznos tapasztalatot adott mind a szd. vezetőáll. -ának, mind pedig a beosztott áll. -ának, s nagyban elősegítette a rendetésnek megfelelő kiképzettségi szint megszerzését

Sajnos, a mezőkövesdi hdm. -i rep. -térre történt áttel. a sok hasznos tapasztalat mellett két kellemetlen és igen súlyos rep. -fegyelmezetlenségből adódó rep. szabálysértés megélésével is gazdagította az Ö. fre. szd. áll. -át. Sajnálattal, de ki kell mondani, mindkettő rgv. hiba, de az egyik különösen nagy rgv. fegyelmezetlenség volt.

Az első – amelyik jobban megérthető azon rgv. -k számára, akik már hajtottak végre lövészeti vagy bombavetési fea. -ot. A Szu-22UM3-as rg. -pel, 1985.07.12-én Nádudvar éleslövészeti lőtérén egy a rg. rep. -i korlátozásait túllépő túlterhelés létrehozása éleslövészeti fea. vh. -a utáni zuhanásból történő felvétel közben, azaz egy „túlhúzás” volt

---

<sup>454</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989, 480/11/1. sz. csomag, BL 50/01/4. – A MN. 101. Ö. fre. szd. pk. -ának 04/1985. sz. int. -e, az oktatói és kötelékp. -i kiképzés vh. -ára.

<sup>455</sup> Balogh Imre nyá. altbgy., a 101. Ö. fre. szd. pk.-a és Katona István nyá. rep. őrgy., a 101. Ö. fre. szd. harc. kik. alov. vez. visszaemlékezései alapján (K. I.)

Az egyik rgv. az FHT-81<sup>456</sup> 34-es fea.<sup>457</sup> harmadik gyak. -ára történő ellenőrző rep. - e közben 1985. 07.12-én, az önálló fea. -ának vh. -a előtt Nádudvar éleslövészeti lőtérén – túllépte a maximális üzemeltetési túlterhelési korlátozást, és 11 „g” sikerült létrehozni. Erre a CSRP. mb. -tt h. -e már a rep. -i szabálysértést követő napon parancsban<sup>458</sup> reagált is. Kivizsgáló bizottságot jelölt ki a rep. -i esemény kivizsgálására. Az eseményt a rgv. késői reakciójából eredően következett be, amelynek létrejöttét, az oktató rgv. – a 101. Ö. Fre. szd. lé. löv. szolg. f. – által a már megkezdett zuhanásból történő felvételi tevékenységére a beosztott rgv. egy erőteljes felvételi „belehúzó” még rásegített, s így sikerült a max. megengedett érték fölötti túlterhelést létrehozni az oktatót rgv. -nek. Ennek eredményeként a rg. javíthatóan sérült. Ez rgv. repüléstechnikai (rep. technikai) hiba volt.

A másik rep. esemény, egy mindenféleképpen komolyabb, s egyben ijesztőbb, a rep. fegyelem durva megsértése volt. Ez, akár rep. katasztrófa végkifejletű rep. esemény is lehetett volna, egy rgv. szándékos repülési fegyelemsértése. Régen a rep. hőskorában – a légszaváros gépek idején – ezt vagányságnak mondták volna, de ez sajnos még csak vagányságnak sem volt nevezhető, ugyanis a rgv. kellemetlen helyzetbe hozta pk. -át, veszélyeztette a saját életét, valamint a rep. technikát is. Ami a legszomorúbb a dologban, hogy a kísérője cinkosságot vállalt vele, amely túlmént az ún. betyárbeccsületen. Röviden nem a szabályzat szerint járt el, evvel életet veszélyeztetett.

Sajnos ezt a rep. eseményt nevesíteni, kell, mert a CSRP. ennek eredményeképpen Racskó Mihály szds. -t fhdgy. -á vetette vissza rendfokozatában fenyítésképpen és egy időre letiltotta a rep. -ek vh. -áról. Ezt a rep. -eseményt két oldallal később, a kronológiai helyén kerül megemlítésre.

A mezőkövesdi település „záró” befejező mozzanata az anyarepülőtérre történő visszatelepülés volt, melyet már az egész szd. áll. -a türelmetlenül várt. Ez volt a nagytávolságú diszlokációs manőver második, befejező része. Az Ö. Fre. szd. pk. teendőit ekkor Víg Miklós őrgy., a 101. Ö. fre. szd. általános helyettese látta el. A visszatelepülési terv kidolgozását, annak végreh. -át a szd. vezetése ugyanolyan precizitással végezte, ahogyan azt az áttelepülés vh. -ánál.

---

<sup>456</sup> FHT-81 – Felderítőrepülő Harckiképzési Tervezete – 81. – a Honvédelmi Minisztérium, Kiadványa, Repülési szabályzatok, Bp, 1981.

<sup>457</sup> FHT-81 34-es gyakorlat – ellenőrző repülés Szu-22UM3 -al gépágyú és nem irányított rakétalövészetek végrehajtására. K. I.

<sup>458</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1990. 2692d. 3897öe. – A MN. CSRP. 089/1985. sz. pcs. -a kivizsgáló bizottság kijelölésére.

A 101. Ö. fre. szd. 1985. június 28 és július 05 között egy VSZ. EFE. szintű – „Duna-85” fedőnevű gyak. – nagy hadműveleti-harcászati gyakorlaton vett részt, amely egyben a bemutatkozó szereplése is volt a 101. Ö. fre. szd-nak. A fre. szd. kiválóan hajtotta végre a gyak. -tal kapcsolatos fea. -ait.

A 101. Ö. fre. szd megbízott pk. -a – Vígh Miklós őrgy. – 1985.augusztus 09-én kelt parancsában<sup>459</sup> intézkedett a Taszár anya-repülőtérré történő visszatelepülésről. A parancsban a szd. pk. elrendelte a visszatelepülés végreh. -át, s a visszatelepülés időpontját 1985. 08.12-ben határozta meg.

Mindezt megelőzően 1985.augusztus 01-én még a CSRP. elismeréssel adózva a hdm. -i rep. -téről vh. -ott tevékenységünknek, és a hadgyakorlaton mutatott fea. vh. -unkért – egy főt Vincze Péter fhdgy.-ot, az áll. tábl. szerinti első raj pk. -át – a szd. rgv. áll. -ából dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

Az első légi-lépcsőben – a visszatelepülési terv szerint – felszálló An-26-os szállító rg. -pel, melynek parancsnokául Deutsch Károly őrgy. -t az üzembentartó (ÜTO) szolgálat főnökét jelölte ki, vele együtt három tiszt, egy zászlós, négy thts, két fő polgári alkalmazott és 12 fő sorkatona – ők voltak a fogadócsoport Taszáron – 09. 00-kor szállt fel. 10.00-kor pedig a parancs szerint felszáll a hazatelepülési útvonalon Szu-22UM3 típusú Lőrincz István őrgy. és Evgenyij Ovcsinyikov szds. időjárás felderítésre, majd 11.30-tól folyamatosan 7 darab Szu-22M3, és egy darab Szu-22UM3-as típusú rg. -ek 9 fő rgv. -el NEIV között géppár kötelékben, BIV. esetén pedig egyenkénti fea. vh. -sal végezte volna a rgv. áll. a hazatelepülését.

A második légi-lépcsőben terv szerint 12.30-kor egy darab An-26-os szállító rg. -pel visszatelepül 8 fő tiszt, 11 fő thts., két fő sorállomány technikai eszközökkel és okmányokkal.

A harmadik légi-lépcsőben egy darab An-26-os szállító rg. -pel 15.00-ás felszállási idővel 7 fő tiszt, egy fő zászlós, négy thts., két fő polgári alkalmazott, öt fő sorállományú katona, valamint a szov. garanciális csoportból kijelölt öt fő szerelő települ vissza a parancs szerint.

A földi lépcsőben a szd. gpjmű. -ei és technikai eszközeinek visszatelepítését vasúti szállítással rendelte el a pk., melynek szállítmány parancsnokául Kunfalvi László szds. -t jelölte ki, aki felelős a berakodástól a kirakodásig a munkafolyamatok rendjének biztosításáért, a menet vh. -a alatt a személyi áll. fegyelméért, az ügyeleti szolgálatok

---

<sup>459</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. BL 480/11/1.sz. csomag, 50/01/78. sorszám- A MN. 101. Ö. fre. szd. pk. -ának 078/1985.sz. parancsa a szd. erői és eszközei Taszár rep. -térré történő visszatelepítésének vh. -ára. A parancsot a mb. -ott szdpk., Vígh Miklós őrgy. írta alá 1985. 08.09-én.

felkészítéséért, s a kötelmek szerinti szolgálatok ellátásáért. Kijelölte a szállítmány pkh. -ét, polh. -ét, az eü. ellátásért felelős orvost is. A visszamaradó elhelyezési anyagok, technikai eszközök elszállítására, az elhelyezési körletek helységleltáron történő átadására felszámoló csoportot jelölt ki. A felszámoló csoport pk. -ául Boncz József ftörm. -t, szd. szolg. -vez. -öt jelölte ki.

A felszámoló csoport, pedig 1985.08.14-én 06.00-kor három darab gpjmű. -vel, egy fő zls-al, négy fő thts. -el és 10 fő sorkatonával útba indul Taszárra, miután a 91. RTG. elhelyezési szolg. -nak átadta az áttelepült áll. -tól levett élet- és munkakörülményeihez szüks. -es létesítményeket.

Ezt a visszatelepülési tervet a törzs áll. -ának 1985.08.10-ig kellett kidolgoznia a szdpk. utasítása szerint. Minden szakág-vezető tudta, ismerte a teendőit a saját szakterületén belül, sőt még többet is! Azonban a hazatelepülés közelsége, s az, hogy a fea. -ainkat eddig kiválóan hajtottuk végre, szinte az emberek tudata alatt is lazította a fegyelmet, az alaposságot. Azt mondják, az elégedett emberek hajlamosabbak az elbizakodottságra. Talán ennek is tudható be a Racskó Mihály szds., az első raj pk. -ának a rep. fegyelemsértése.

A rep. -esemény rövid leírása: 1985.08.12-én NEIV között felszállt Racskó Mihály szds. géppár pk. -ként Bellér József szds. kísérvél. Mielőtt ráálltak volna a hazavezető, a visszatelepülő útvonalra, Racskó Mihály géppár pk. besorolást kért és kapott a pont fölé, amelyet szabályosan, felszállás után visszafordulva a pontra süllyedésbe kezdett, melyre nem kért, és nem is kapott engedélyt, de tiltást sem. Bellér József szds., a kísérvője – előírás szerint – felülről kísérve a vezérét szintén a pont fölé repült a vezérével. Racskó Mihály szds., a kötelék vezérként elkezdett süllyedni a biztonságos rep. magasság alá egészen öt méter magasságig (egyek szemtanúk szerint még az alá is!) a föld felszíne fölé. A rep. -vez. torony melletti töltőzóna fölött érte el az öt méteres magasságot – a kiszolgáló áll. egyes tagjaiban komoly riadalmat okozva manőverével – majd a magasságát tartva, későn vitte át emelkedésbe a rg. -ét, s a rep. -tér végén lévő jegenyefasornak ütközve, annak a felső három méterét „elvitte.” A kivizsgáló bizottság szerint, – ami az eseményt még súlyosbította – Racskó Mihály szds. nem jelentette az eseményt, nem szállt vissza az ütközés után a rep. -térre, s a sérült rg. -pel vh. -a a visszatelps. -t Taszár rep. -térre. A kísérvője, Bellér szds. sem jelentett semmit, pedig látta, látnia kellett a rg. szárnyából kiálló faág darabokat. A rgv. -k ez utóbbi két tevékenységében rejlett a rep. -esemény különösen nagy veszélye, amely könnyen rep. -katasztrófához vezethetett volna.

Taszár rep. -téren a 101.Ö. fre. szd. pk. – miután őt is berendelték a CSRP. elé kihallgatásra a rep. -eseménnyel kapcsolatban – bizottságot volt kénytelen kijelölni<sup>460</sup> a rep. eseménnyel kapcsolatban a CSRP. utasítása alapján.

Racsó Mihály szds. -nak vállalnia kellett az általa szándékosan létrehozott rep. -esemény következményeit, melynek eredményeképpen a CSRP. rendfokozatban fhdgy-á vetette vissza, s a további repülésekről letiltotta. Racsó Mihály fhdgy valamivel több, mint két hónapig nem repülhetett. Majd a 101. Ö. fre. szd. pk. 1985.október.07-én keltezett pcs. -val,<sup>461</sup> a CSRP. hozzájárulásával, az ilyen esetekben kötelezően előírt vizsgák eredményes vh. -a után folytathatta a rep. -kiképzését. Ezt a rep. -eseményt nem kell kommentálni különösebben, sem rgv, sem rep. -vez. -i szempontból. Ez a rep. -esemény egy teljesen fölösleges és elkerülhető lehetett volna.

### 3.4. Az 1986-os nagytávolságú nemzetközi diszlokációs, hadműveleti-harcászati gyakorlattal egybekötött lövészete a 01. Ö. Fre. szd-nak a Lengyel Népköztársaságban

A vizsgált időszak nemzetközi politikai környezete:

Az 1985-ös kik. -i évet egy rendkívül „kemény” rgv. fegyelmetlenséggel<sup>462</sup> zárta a szd. – amely csak a véletlenül múltott, hogy nem végződött katasztrófával – mint rep. -eseménnyel, viszont a szd. a kik. tervét vh. -a az alapvető harceszközének számító – repülőbombák<sup>463</sup> alkalmazásával, gépágyú és nem irányított rakéta-lövészet használata vh. -ával – begyakorlásával. Sőt, a szd éjszakai feld. -i fea. vh. -a során éjjel légi-fényképezéseket is vh. -ott Taszár rep. -tér, Nádudvar, valamint Hajmáskér lőterek<sup>464</sup> fölött. A részére biztosított rep. üzemidőt pedig teljes egészében felhasználta. Hiányzott azonban még az alkalmazhatóságunk fegyvertárából a különböző irányítható rakétákkal<sup>465</sup> történő lövészeteink begyakorlása, de a felső katonai vezetés mindent megtett annak érdekében, hogy

<sup>460</sup>HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1sz. csomag, 50/01/102.sz irat. A MN. 101.Ö. fre. szd. pk. -ának 0102/1985.sz. parancsa bizottság kijelölésére, Taszár, 1985.szeptember.18.

<sup>461</sup>HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/11/1sz. csomag 50/01/109 számú irat – A MN. 101. Ö. fre. szd. pk. -ának 0109/1985.sz. parancsa a gyakorlati rep. -kiképzés folytatásáról.

<sup>462</sup>HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/11/1sz. csomag, Belső leltár 50/01/102. A MN. 101. Ö. fre. szd. pk. -ának 0102/1985.sz parancsa bizottság kijelölésére.

<sup>463</sup> Repülőbomba – repülőgépről vagy helikopterről ledobott, ballisztikailag megfelelően kialakított vagy egyéb töltettel ellátott harceszköz. Katonai terminológiai értelmező szótár (KÉSZ), Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>464</sup> A szd. vezetésének, a pk. -nak azért esett a választása ezekre az objektumokra, mert így a polgári lakosság nyugalma nem zavarta meg az éjszakai légi-fényképezés rendkívül nagy fényereje. (K. I.)

<sup>465</sup> Levegő-föld irányítható rakétáink a századunknál: H-25ML, MR, H-29;

ezt mielőbb pótolni tudjuk. A szd. hajózó-pk. -i és hajózó áll. -a kíváncsian, érdeklődéssel várta ezeket a fea. -kat, az új szakmai kihívásokat. Ugyanis a szd. a rendeltetésének<sup>466</sup> megfelelő szakmai anyagát sajátította el ezekkel a fea. -kkal a szd. állománya. Az ilyen alkalmazások mindegyikében történő jártasságának megszerzése egyre növelte a 101. Ö. fre. szd. ütőképességét, harcerejét.

Ez a kik. -i időszak valójában a szov. katonai stratégia<sup>467</sup> második világháború utáni ötödik időszakára esett, amely 1981-től 1991-ig, a SZU. felbomlásáig tartott.<sup>468</sup> Ezt az időszakot a politikában az ellentmondásos tendenciák harca jellemzi. A SZU. -t szorítják a gazdasági terhei és a nemzetközi ideológiai harcában a harmadik világban vállalt kötelezettségei, melyek már egyre súlyosabb koloncként neheztedek az amúgy is válságos nemzetgazdaságára. Ráadásul ebben az időszakban kezdődött el és egyre inkább felerősödött a VSZ. dezintegrációja, melyet a szerződés tagországai egyre nehezedő gazdasági helyzete mind jobban felerősített. A szocialista országok nehéz gazdasági helyzetéből, s az egyre növekvő adósságterheikből a tagországok mindegyike igyekezett a saját érdekeinek megfelelően számára a lehető legjobb kiutat megkeresni, és megtalálni. Mo. 1985-ben tárgyalásokat kezdeményezett az Európai Közösséggel<sup>469</sup> (EK) ezt megelőzően az Európai Parlament (EP) kedvező jelentést írt az országról – nyilván ennek is tudható be, hogy az EK éppen Mo. -gal ült először tárgyaló asztalhoz.

A KGST<sup>470</sup> tagállamai (amely nagyjából a VSZ országai is) egymásra egyre kevésbé számíthattak, hiszen a tagországok mindegyike hasonlóan nehéz gazdasági problémákkal küszködött. Ebben a nehéz helyzetben kellett bevezetni, a fegyverkezési hajsza következtében rendszeresíteni kívánt új technológiák és fegyverrendszerek erőltetett mértékű fejlesztését, és vh. -át, melyet a SZU. -ra, s evvel együtt a VSZ. -re rákényszerített a másik világrendszer. Az

---

<sup>466</sup> A 101. Ö. fre. szd. rendeltetése: fre. szd., melynek a rendeltetésébe beletartozott a felderítés mellett a csapásmérés is. Ez a csapásmérés többnyire irányítható rakétákkal (IR), nem irányítható rakétákkal (NIR) és különböző fajtájú és típusú repülőbombákkal történt.

<sup>467</sup> Katonai stratégia – a nemzeti vagy több nemzeti stratégia azon összetevője, amely megszabja a katonai erők fejlesztésének és alkalmazásának módját az ország vagy ország-csoport célkitűzéseinek elérése érdekében. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>468</sup> Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből (tanulmánykötet) – Budapest, 2004. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem nyomdája. A mű eredeti címe: Isztorija Vojennoj Sztrategiji Rossziji – V.A. Zolotarjov vezérőrnagy, az Oroszországi Természettudományi akadémia tagja, Kucsukovo Pole, 2000. Poligrafreszurszi. – Bevezetés.

<sup>469</sup> Horváth Jenő – Az európai integráció története napról-napra 1945-1995. Kronológia – Budapest, 1997. Szerzői kiadás, ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt.

<sup>470</sup> KGST – Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa a közép- és kelet-európai szocialista országok gazdasági együttműködési szervezete volt a hidegháború alatt 1949 és 1991 között. 1949. január.05-én alapították Moszkvában, a székhelye is Moszkvában volt. Megszűnt 1991.junius.28-án. Valutanemei voltak: az Orosz Rubel, az Kelet-német Márka, a Lengyel Zloty, a Csehszlovák korona, a Román Lej, a Bolgár Leva, a Magyar Forint, a Kubai Peso, a Mongol Tugrik, és a Vietnami Dong. A szervezet alapítója Jozsif Visszarionovics Sztálin.



új rendszeresített fegyverekkel lehetővé váltak, s megbízhatóan megsemmisíthetők lettek a legkülönbözőbb méretű és kiterjedésű ellenséges célobjektumok. A fejlesztésekkel a harci fea. -ok rövidebb idő alatt és sokkal pontosabban vh. -vá váltak az eddigiéknél.

Ebben az időszakban született meg, s dolgozták ki az egyenlő készenlét stratégiáját mind a hagyományos, mind pedig a nukleáris háború megvívására. Így érthető módon a VSZ. vezetése igyekezett a lehető legnagyobb és leggyorsabb fegyverzettechnikai fejlesztést,<sup>471</sup> korszerűsítést végrehajtani a VSZ. minden egyes tagállamával.<sup>472</sup>

A SZU., valamint a VSZ. vezetésében is komoly aggodalmat váltott ki R. Reagen amerikai elnök 1983.március.23-án bejelentett és elindított – Strategic Defense Initiative (SDI) – stratégiai védelmi kezdeményezés, melyet a sajtó nemes egyszerűséggel, csillagháborús<sup>473</sup> terv névvel illetett.

Ezt a VSZ. Egyesített Fegyveres Erői (EFE) parancsnoksága és a SZU. vezetése ugyanis úgy értékelte – az ő szemszögükből teljes joggal, a legvalószínűbbnek hatóan – hogy ez, olyan körülmények létrehozására történő törekvés kísérlete, melynek megléte esetén az első tömeges nukleáris csapás nagy valószínűséggel megtorlás nélkül végrehajthatóvá válhatna az USA. részéről.

1986. április. 26-án robbanás történt a csernobili atomerőműben. Ennek következtében 1986.május.12-én az EK. országai felfüggesztették a Kelet-Európai országokból származó élelmiszer exportjukat, ez még jobban súlyosbította az amúgy is nehéz helyzetben lévő Kelet-Európai országok gazdasági helyzetét.

1986.június 13-án az Európa Parlament megvitatta Axel Zarges képviselő jelentését Mo. -ról, majd határozatot hozott, melyben javaslatot tett az EK-nak, hogy kezelje Mo. -ot a sajátosságainak megfelelően, s kössön vele kereskedelmi és együttműködési szerződést.<sup>474</sup> Mo. -on pedig ez alatt a MN. összlétszáma az 1980-as évi 120 613fő béke, és a 303 409 fős háborús létszámról a VI. ötéves terv befejezésével a MN. engedélyezett békelétszáma 123 880, a háborús létszáma pedig 330 000 főre növekedett.<sup>475</sup>

---

<sup>471</sup> HL-KI. HM. Titkárság 1980-1989. 8-as doboz (d.), 19-es őrzési egység (öe.) V. Kulikov marsall EFE főparancsnokának szigorúan titkos levele Czinege Lajos MN. HM. részére, a MN. hadsereg fejlesztésének ajánlásával. (SOVSZ/1/00365/EFE.) Nyt.szám: 00183/29/1984, Moszkva, 1980.március.12.

<sup>472</sup> HL-KI. HM. Titkárság 1980-1989. 8. d, 16. öe. A MN. légierjének ajánlott struktúrája, V. Kulikov marsall, Moszkva, 1983. VSZ EFEF;

<sup>473</sup> Csillagháború – az USA. vezetése által 1983-ban meghirdetett Hadászati Védelmi Kezdeményezés (SDI) programjának köznyelvi megnevezése. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>474</sup> Horváth Jenő – Az európai integráció története napról napra 1945-1995. Bp, 1997. Szerzői kiadás. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt. Nyomdája.

<sup>475</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. I. kötet, Lakitelek, 2017. Antológia Kiadó. I fejezet.

Az 1980-as évek közepére a MN. teljes harcoló állománya összességében már a VSZ. EFE. szakmai vezetésétől került függő viszonyba. A MN. csapatai kiképzésében, valamint a háborúra való felkészülésben is egyre inkább a szovjet dominancia került túlsúlyba.<sup>476</sup>

1985-ben pedig már új HM. -e volt a MN. -nek, aki az 1984-ben tragikus hirtelenséggel elhunyt Oláh István hdstbk. -ot váltotta a miniszteri székben. Az új HM. -nek Kárpáti Ferenc vezds. -t nevezték ki – a szakmai berkekben – sokak nem kis meglepetésére.

A 101. Ö. fre. szd. 1986-os kik. -i terve<sup>477</sup> vh. -i int. -ében visszatükröződött a HM 00085. sz. direktívájának<sup>478</sup> irányvonala, illetve a VSZ. EFE. vezetése által meghatározott (ajánlott) hds. fejlesztési tervének hangulata. A kik. -i int. -és 6. oldal 2. pontja ötödik bekezdésében így fogalmaz az előljáró:” *A feszültebbé vált nemzetközi helyzetben a politikai tevékenység valamennyi területén elő kell segíteni az eligazodó képességet, tájékozottságot, el kell mélyíteni a meggyőződöttséget, hogy elért eredményeink megvédése megköveteli néphadseregünk további erősítését.*”

Az 1986-os kik. -i int. -ben 80-100 óra rep. időt kapott egy Szu-22-es rg. -en repülő hajózó. (Abban az esetben jó és elfogadható ez, ha a rgv. nagy tapasztalattal rendelkező oktató rgv. és emellett az ezt meghaladó rep. időn túl még legalább 60-80 órát oktathat is.)

A kiképzési int. -és 12. oldalán a rep. -eszközökre általánosan kiszabott rep. idő táblázata alatti második bekezdésben ez áll: „*El kell érni, hogy az éves feladatokat az eddigieknél jelentősen kevesebb számú repülési váltással<sup>479</sup> teljesítsük!*” (Eredeti írásmóddal K. I.) Ezt egyértelműen a rep. váltásokra tervezett rep. fea. -k kombinálásával, vagy komplexálásával<sup>480</sup> lehetett csak megoldani – természetesen a rep. szabályzatok előírásainak megfelelő betartásával – oly módon, hogy ez a vh. -s az URV-71<sup>481</sup> és más meghatározó rep. utasítások előírásaival összhangban legyen. Szerencsére ennek a vh. -át az FHT-81<sup>482</sup>

---

<sup>476</sup> HL-KI. MN. VK. 1980-1989/T 525.d. 791őe. HM. MNVK. SZCSF. 0089/1988.sz szigorúan titkos anyaga- Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. I. kötet, Lakitelek, 2017. Antológia Kiadó. I. fejezet.

<sup>477</sup> HL-KI. MN. CSR. Parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695.d. 3904.őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0012/1986.számú intézkedése az 1986. kiképzési év feladatainak végrehajtására.

<sup>478</sup> HL-KI. MNK. HM. parancsok 1980-1989. 13. d. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú Direktívája, Bp, 1981.

<sup>479</sup> Repülési váltás (repülési szakkifejezés) – egy repülési üzemre tervezett repülési idő terjedelme. Általában hat óra az egy repülési váltás üzemideje. A repülési váltás lehet nappali, éjszakai és átmeneti repülési váltás. Az átmeneti repülési váltások lehetnek nappalból éjszakába, vagy éjszakából nappalba történő átmeneti repülési váltás. (A szerző a felsoroltak mindegyikében repült.)

<sup>480</sup> A repülési feladatok komplexálása – a repülő-kiképzési feladatok szabályzat által engedélyezett oly mértékű összevonása, amit az alapfeladat üzemanyag maradványa és a feladat jellegének végrehajtása lehetővé tesz, megenged.

<sup>481</sup> URV-71 – Utasítás a Repülés Végrehajtására – szolgálati használatú szabályzat, Bp, 1973, Honvédelmi Minisztériumi kiadás;

<sup>482</sup> FHT-81 – Felderítőrepülők Harckiképzési Terve – repülési szabályzat a felderítő-repülők számára BP, 1984, Honvédelmi Minisztériumi kiadás;

megengedte. Így főleg az 1986-os kik. évüktől kezdve már szem előtt tartottuk ezt a tervezési elvet alapelveként, s a kik. rep. -ink tervezésénél számunkra ez meghatározó lett. Mindezek háttérében egyértelműen gazdasági megfontolások voltak, hiszen itt már a magyar népgazdaság évről-évre egyre nehezebb helyzetben volt. Mind inkább rákényszerült a katonai vezetés az ilyen jellegű megoldásokra a népgazdaságunk felhalmozódó adóssága miatt. A magyar népgazdaság súlyosbodó voltának egyenes, magától értetődő következménye volt az eg. -ek, alg. -ek számára előirányzott éves rep. idő kiszabat évről-évre történő csökkentése. Az elkövetkezendő években egyre kevesebb és kevesebb rep. idő jutott a rep. fea. -ok vh. -ára, viszont a szd. rendeltetéséből adódó fea. -okat el kellett sajátítani. Így tehát érthető volt a rep. váltások egyre nagyobb fajlagos időkihasználását szorgalmazó CSRP. ösztökélés az int. -eiben az alárendelt eg., aeg. -pk. -ok irányába.

A kik. -i int. -sében, a 101. Ö. fre. szd. -ra vonatkozó az előljáró a következő – a szd. rendeltetése szempontjából – nagyon fontos követelményt támaszt a szd. elé:

*„Teljes állománnyal gyakorolja be a légi-felderítési<sup>483</sup> feladatokat rajkötelélig, a csapásmérési,<sup>484</sup> a manőverező légi-harc,<sup>485</sup> az ellenséges légvédelem leküzdését géppár kötélig és a légi-célok elfogását nappal egyszerű időjárás viszonyok között, egyes géppel.”*

Majd a következő bekezdés szintén a gazdaságosságra, a fajlagos rep. idő minél célszerűbb és gazdaságosabb kihasználására utasítja a fre. szd. pk. -át, még az alaprendeltetésünknek<sup>486</sup> megfelelő fea. -ink tervezésénél is.

*„A légi-fényképezést és a rádiótechnikai felderítést<sup>487</sup> – a napszak és az időjárás függvényében – komplexálják vizuális felderítési felderítéssel.”* Ebben a szd. még tovább ment, s az ilyen jellegű fea. -ikat még rep. technikai fea. -kal is komplexálta. Ennek eredményeképpen az éves kik. -i terve vh. -a ettől kezdve szinte mindig 90% fölötti volt. Az év-végi rossz időjárás viszonyok beköszöntének idejére – a ködös időszakokra – többnyire

---

<sup>483</sup> Légi felderítés – felderítési adatok és információk gyűjtése a levegőből vizuális megfigyelés által vagy fedélzeti érzékelő műszerek alkalmazásával; KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>484</sup> Csapás, csapásmérés – az objektumok (tereptárgyak), élőerők, élőerő csoportosítások, rombolása, elfoglalása vagy megsemmisítése érdekében végrehajtott támadás. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>485</sup> Légi harc – a szemben álló felek repülőeszközeinek a légtérben egymás ellen folytatott tevékenysége, az ellenséges légi hadviselési eszközök megsemmisítése, csapásainak visszaverése érdekében. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>486</sup> Alaprendeltetés – valamilyen katonai szervezet felépítéséből, felszereltségéből, ellátottságából, felkészültségéből, összességében létezésének szükségszerűségéből származó és meghatározott logikai rendbe foglalt, kihirdetett igények kielégítésével szemben támasztott főbb követelmények összessége. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. (Gyakorlatilag a feladat, amelye létrehozták az adott szervezetet.)

<sup>487</sup> Rádiótechnikai felderítés – az elektromágneses spektrum rádiófrekvenciás tartományában működő nem kommunikációs kisugárzók (pl. rádiólokátorok) térbeli elhelyezkedésének, technikai jellemzőinek meghatározását célzó tevékenység. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

már csak a rgv. áll. jártasságának fenntartására kellett figyelni. Így a szd. áll. -ából alig volt olyan, akinek a rep. -technikai jártassága lejárt volna az év végi rep. -re alkalmatlan időjárás több kényszerű rep. váltás kiesését okozó időszakában. A fre. szd. áll. -a mindig hadrafogható<sup>488</sup> volt, amely a HKSZ. szempontjából egyáltalán nem volt közömbös.

„*Fejlesszék és erősítsék az alaprendeltetésnek megfelelő gondolkodásmódot.*” Majd lejjebb az intézkedés feladatszabásában: „*A harci alkalmazási feladatokat 50-50%-os arányban a felderítő és a csapásmérő feladatok végrehajtására tervezzék.*” A „Derítsd fel és semmisítsd meg!” harcászati alapelv szerint már repült a szd., így már a szd rgv. áll. -a számára ismerős volt a fea. -vh. -s, csak a fea. -rész arányaivoltak mások. Az e szerinti fea. vh. -okat már az 1985-ös kik. -i évben gyakorolta a 101. Ö. fre. szd. így a fea. nem volt teljesen ismeretlen a rgv. áll. részére. Az új dolog, melyet még megpróbált még a szd. vezetése – önállóan – úgy választotta meg a célobjektumokat – a felderítendő objektumokat – hogy azok méreteikben hasonlítsonak egy lehetséges ellenséges célobjektumra – egy rakétaállásra, egy rádiólokátor állomásra, stb, – s annak jellemző, lehetséges terepkörnyezetére, illetve annak a valószínű álcázási, terep adta környezetére. A későbbiekben ennek a fea. -nak a begyakorlását a szdpk. a gyak.vh. -i kontroll magas szinten tartása érdekében a feld. -i légtérbe (a kijelölt célkörzetbe) egy „kihelyezett rep. vez.”<sup>489</sup>telepítésével emelte a fea. vh. -ának ellenőrizhetőségét. Ez a kihelyezett rep. vez.<sup>490</sup> rádiókapcsolatban volt mind a feld. -i fea. -át vh. -ó rgv.-vel – s ha kellett segítséget is nyújtott neki, – mind pedig a rep. -téri rep. vez. -vel is. A rep. vez. részére a kihelyezett rep. vez. – szükség esetén – tájékoztatást adhatott a fea. vh. -a közben előadódó bármilyen problémáról. A rep. váltás lerepülése után a hajózó-felkészülési tanteremben kielemezésre kerültek az adott célkörzetben a feld. rgv. tevékenységei, s a vh. -ott feld. -i fea. manőverei. Ezeknek a fea. -oknak vh. -ása az átbeszélései, kiértékelései mindig nagyon sok tanulsággal szolgáltak a többi rgv. számára is, nemcsak a fea. -át vh. -ó rgv. -nek, s nagyban hozzájárultak a kiképzési fea. megértéséhez, a fea. gyors elsajátításához.

---

<sup>488</sup>Hadrafoghatóság – szakterminológia alapján a csapatoknak, az egyes katonáknak és harctechnikai eszközöknek a harc megvívására, a rendeltetészerű feladataik megoldására való felkészültségét (alkalmasságát, működőképességét) – a meghatározott mutatók alapján – minősítő fogalom. Katonai terminológiai Értelmező Szótár (KÉSZ) Budapest, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. Nagyon leegyszerűsítve, harcbaratható, harcra felhasználható állományt és technikai eszközt jelent.

<sup>489</sup>Kihelyezett repülésvezető – olyan repülőgépezető, aki már végrehajtotta az adott repülési feladatot, jogosultsága volt a feladat végrehajtására, ismerte a feladat végrehajtásának pontos menetét, feltételeit és követelményeit. Ez a fogalom és a feladatkör csak a 101. Ö. Fre. szd.-nál volt – erre engedélyt kaptunk az előljárotól – s ennek a repülésvezetőnek a feladatkörét a századparancsnokunk helyettese határozta meg.

<sup>490</sup>Repülésvezető – a repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője. Felelős az előírt repülési szabályok betartásáért, így a repülésekben részt vevő és a repüléseket biztosító teljes állomány előljároja függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

A repülőtechnika lehetőségeinek max. kihasználása érdekében szabott fea. -ot az előjáró a következőkkel: „A repülőtechnika által biztosított lehetőségek mind teljesebb kihasználása érdekében nappal: gyakorolják be a légi-célok elfogását<sup>491</sup> és támadását foto-lövészettel<sup>492</sup> az FHT-81 38, 39 gyakorlatai szerint, a földi célok támadását és megsemmisítését a fedélzeti fegyverrendszerek komplex alkalmazásával ugrás utáni zuhanásból és emelkedésből egyedül, a VBHT-81<sup>493</sup> 37/ 2-3 és a 38/ 3-6 géppárban, a VBHT-81 39/3-4 és 40/5-8 gyakorlatok szerint. Éjjel a földi célok támadását és megsemmisítését a VBHT-81 131/1-2 és 132/1-3 gyakorlatok szerint.”

A kik. -i int. -s feladatszabásán<sup>494</sup> érezhető, hogy a felső katonai vezetés már szeretné látni gyakorlatban is, mire képes valójában az új harci technika, evvel együtt az új fre. szd. Az sem elképzelhetetlen, hogy ebben a sűrűségben ott volt a VSZ. EFE. vezetésének bizonyos fokú türelmetlensége is a magyar aeg. irányába, hiszen már második éve rendszerben állt a Szu-22M3-as típus és a szövetségeseink közül már volt, aki a típus teljes rendeltetésszerű jártasságával bírt (NDK) sőt, a Bolgár légierőben már a Szu-25<sup>495</sup>-ös vadászbombázók is rendszerben álltak. Ez a türelmetlenség a VSZ. EFE. vezetése részéről érthető volt, a századunknak azonban megvoltak a fizikai korlátai (ezek főleg az anyagiak, voltak, amelyek a 101. Ö. Fre. szd rep. idejét messzemenően korlátozták).

Ugyanakkor ebben a kik. -i int. -ben ott volt érezhetően a teljes harci alk. -i jártassági elvárásának igénye az új aeg. -gel szemben. Az éjszakai harci alk. -i fea. -ok megkezdésével, már nagyon közel járt a 101. Ö. fre.szd. a rendeltetésszerű jártasságának megszerzéséhez. Ilyen, vagy ezekhez hasonló fea. -okat a MiG-21-es típuson még csak foto-lövészettel sem

---

<sup>491</sup> Légi cél elfogása – (repülési szakkifejezés) vadászrepülőgép rárepülése a megadott vagy az általa önállóan felderített légi célra, földről, levegőből vagy hajófedélzetről megvalósított célravezetéssel vagy anélkül, illetve ezen légi cél elleni harctevékenység, megsemmisítése vagy a feladat-végrehajtásának megakadályozása céljából, más esetekben szabad út biztosítása vagy segítség nyújtás részére. Az elfogás történhet a repülőgép-fedélzeti lokátora segítségével vagy vizuális felderítéssel. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>492</sup> Foto-lövészet – gyakorlás vagy ellenőrzés céljából végrehajtott földi vagy légi-cél támadását imitáló manőver illetve arról légi-fénykép készítése.

<sup>493</sup> Vadászbombázók Harckiképzési Tervezete, VBHT-81 – repülési szabályzat vadászbombázók számára. BP, 1984, Honvédelmi Minisztériumi kiadás. Ez egy orosz nyelvből fordított szakutastás, mely szerint a századunk elkezdte a kiképzési repüléseit, ugyanis a szovjet csapatoknál a Szu-22M3 repülőgép, vadászbombázó repülőgép. Később áttértünk a FHT-81 szabályzatra, a (Felderítőrepülők Harckiképzési Tervezete) melyet ugyancsak oroszról fordítottunk magyarra. A későbbiekben már e szerint a szabályzat szerint folytattuk a kiképzési repüléseinket.(K. I)

<sup>494</sup> Feladatszabás – a kapott feladat átalakítása parancsokká, valamint ezek továbbítása az érintett egységekhez. (Általában minden egyes parancs elegendő részletes utasítást tartalmaz ahhoz, hogy képessé tegye a végrehajtó szert a küldetése teljesítésére.) KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>495</sup> A Magyar Légierő 1986-tól tervezte beszerezni a Szu-25-ös vadászbombázókat, melyből a VSZ EFE két századot irányzott számunkra elő, de a magyar katonai vezetés már csak egy századot kívánt először ebből realizálni, a másik századot majd csak később. Erre a pilóták beiskolázása meg is történt, de a képzésüket 1987-ben leállították.

hajtott végre, a szd. rgv. áll. -a, csak a légi célok elfogását, igaz, a MiG–21-es rg. -típusnak merőben más volt a rendeltetése, mint a Szu–22M3-nak.

*„Éjjel: a földi célok támadását és megsemmisítését a bombafegyverzet alkalmazásával és VBHT-81 131/1-2 és 132/1-3 gyakorlatai szerint.”* Állott a kik. -i int. -ben, s ebben egy további lehetőség, is volt, amelyet a szdpk. -unk elhatározására, döntésére bízott az előljáró, s ez íme így szólt:

*„A feladatok végrehajtásának időarányossága és hatékonysága biztosítása érdekében szükség szerint tervezze a rövidebb idejű áttelepüléseket<sup>496</sup> Mezőkövesd repülőtérre és az onnan történő kiképzési repülések végrehajtását.”* Ebben a fea. -szabási részben ugyanúgy benne volt az előljáró üza. takarékosagra történő felhívása, a kik. -s előrehaladásának sürgetése, mint ahogyan az elmúlt évi – 1985-ös mezőkövesdi – kiválóan vh. -tott nagy távolságú diszlokációs manőver elismerése is.

Az előljáró nagyobb önállóságot, érezhetően bátorítást is adott a kik. -i fea. -ok vh. -ának tervezésében, valamint a 101. Ö. fre. szdpk-nak és a szd. vezetésének bizalmat is adott ebben a kik. -i int. -sében.

Majd ezután következett a kik. -i int. -nek a 101. Ö. fre. szd. részére leglényegesebb, legizgalmasabb része, amely a legnagyobb dominanciával bírt a szd. egész 1986-os kik. -i tevékenységében, hiszen ennek vh. -ával teljesen birtokába jut majd a Szu–22-es rg. típuson a rendeltetésszerű jártasságának.

*„Készüljön fel a század harcászati gyakorlattal<sup>497</sup> egybekötött nagytávolságú manőver<sup>498</sup> végrehajtására leszállással az LNK<sup>499</sup>-ban, ott teljes állományával rakéta éleslövészet végrehajtására 1986.05.26 és 1986.06.06 között ejtőernyős infra-bombára<sup>500</sup> L-*

---

<sup>496</sup> Áttelepülés – Valamely köteléknek, szervnek, hadrendi vagy más elemnek az elrendelt időben, egyik helyről (körletből) egy másikba történő szervezett helyváltoztatása. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>497</sup>Harcászati gyakorlat – a korszerű harc megvívására és biztosítására vonatkozó ismeretek gyakorlati oktatásának egyik formája, amelyen az összefegyvernemi, fegyvernemi, szak- és magasabb egységek, -egységek és –alegységek, valamint parancsnokaik és törzseik vesznek részt. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>498</sup>Nagy távolságú manőver – a kedvező erőviszonyok létrehozása érdekében végrehajtott tevékenység, az egyik irányból egy másik irányba való áthelyezés az adott hadművelleti irányban lévő repülőcsoportosítást ért nagy veszteségek pótlására; KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>499</sup> Lengyel Népköztársaság – LNK.

<sup>500</sup> CP-100-as típusú ejtőernyős infra bomba – légicél imitálására szolgáló ejtőernyővel a célkörzetben, (Jelen esetben Lengyel felségterületen, a Balti-tenger fölötti, „USZTKA-1” légilövészeti lőtérén.) 10.000-9.500 méteren a repülőgép szárnya alól leoldott (Mindezt általában egy lengyel gyártmányú Lim-5-ös repülőgépről, végezték, amely tulajdonképpen az ő, Szovjet MiG–17-es repülőgép licence alapján gyártott repülőgépük volt) infra bomba. Ennek a bombának a foszfor-magnézium töltete megközelítőleg 90 és 180 másodperc közötti égési ideje volt, s a töltet égése imitálta az ellenséges légicél hajóművének kibocsájtott hőjét, ezzel biztosítva a levegő-levegő rakétánk – az R-13M típusú L-L osztályú – hő-érzékelő fejének a befogását. Általában három géppár tudta végrehajtani ez idő alatt a lövészeti feladatát. (Teli-találat esetén – mivel ilyen esetek is voltak – a megsemmisült bomba helyett új infra bombát kellett kioldani a készenlétben lévő Lim–5-ös repülőgépről)

*L<sup>501</sup> osztályú ÖIR<sup>502</sup> rakétával, valamint földi célra L-F<sup>503</sup> osztályú RPV. IR<sup>504</sup> felhasználásával a VBHT-81 48. illetve 43. gyakorlatai alapján.”*

Tehát az 1986-os kik. -i évet az előjáró elég „szorosra fogta.” Bőven volt fea., s a kik. -i int. -nek a szd. -ra vonatkozó legutóbbi fea. -a – a harcászati gyakorlattal egybekötött nagytávolságú manőver az LNK. -ban történő leszállással, s ott irányított rakéta éleslövészet vh. -ával – a fre. szd. legizgalmasabb és a szd. egész áll. -a által nagyon várt része volt. Valós éles rakétalövészeti fea. -ok nemzetközi lőtér<sup>505</sup> történő vh. -ával, a rendeltetésnek megfelelő jogosultság elérését biztosító fea. -okkal, valamint egy nagytávolságú áttelepüléssel. Mindezen feladatok a szd. egész áll. -a – mind a MMSz., mind pedig a rgv. áll. -a – számára várva várt és igazi nagy kihívás volt.

Taszáron az év elejei kik. -i időszakot általában a hideg, a ködös időjárási viszonyok jellemezték. Ritka volt az olyan kik. -i időszak, amikor az egész januárt és február hónapot végig tudták a re. szd. -ok repülni. A 101. Ö. fre.szd. vezetése ebben a kiszámíthatatlan, időjárási viszonyú időszakban csak arra törekedett a tervezésnél, hogy minden rgv.-nek rendben legyen a jártassága, meg legyen a jogosultsága<sup>506</sup> minden időjárási viszonyok között a rep. -hez. Ez az időszak volt a szd. -nál mindig a helyreállítás időszaka a kik. -i év elején, valamint az ellenőrző rep. -ek időszaka, a lejárt rep. -i jogosultságok visszaállítására.

Ennek az év elejei kiképzési időszaknak a megszokott egyhangúságából – az 1986-os kiképzési intézkedésnek megfelelően – a CSRP. 023/1986.számú intézkedése<sup>507</sup> zökkenetete ki a 101. Ö. fre. szd.-ot. Az int. -és pontosította és egyértelművé tette a kik. -i int. -nek a szd. részére félreérthetetlenül konkrétta tette az 1986-os kik. -i fea. -át:

*„Az 1986. évi kiképzési intézkedés alapján a tárgyévben a 101.fre.szd. RHGY<sup>508</sup>-val egybekötött rakéta éleslövészetet hajt végre az LNK területén.”* Az előjáró meghatározta az

<sup>501</sup> L-L – levegő-levegő osztályú, azaz levegőből légi célra indított rakéta, ebben az esetben R-13M rakétát használtunk.

<sup>502</sup> ÖIR – önirányított rakéta. (A mi esetünkben R-13M, R-60-as levegő-levegő rakéták)

<sup>503</sup> L-F – azaz levegő-föld osztályú, levegőből földi célra indított rakéta.

<sup>504</sup> RPV.IR – Lézervezérlésű irányított rakéta – amelyet használtunk erre a célra a H-25ML

<sup>505</sup> Lőtér – lőfegyverekkel való gyakorlás céljából kialakított, speciálisan berendezett gyakorlótér. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>506</sup> Repülési jogosultság helyreállítása – a repülésből való kiesés mértékét az URV-71 szabályozatunk határozta meg. Ez a szabályzat az egyike volt a repülőgépvezető-k „vérével írott” repülési szabályzatainknak, melynek az előírásait nagyon szigorúan vettek, betartottak, s a parancsnokok szigorúan betartattak. Ha valaki bármilyen oknál fogva túllépte a szabályzatban megengedett, meghatározott idejű repülési kiesést, akkor annak ellenőrző repüléssel kellett úgymond helyre állnia, azaz a jogosultságát újból meg kellett szereznie a repülésre.

<sup>507</sup>HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.őe. Az MN Csapatrepülő Parancsnok (MN CSRPK) 023/1986.számú intézkedése a 101. Önálló Felderítőrepülő-század repülő harcászati gyakorlatának előkészítésére és végrehajtására. Börgönd, 1986. március 03.

<sup>508</sup> RHGY – Repülő Harcászati Gyakorlat.

LNK. -ban vh. -ó fea. -aink tartalmát, s elrendelte a saját törzse<sup>509</sup> részére az RHGY. okmányainak kidolgozását, s erre egy operatív csoportot létre is létrehozott, melynek vezetésével a CSRP. tőf. -két, Udvardi Károly<sup>510</sup> ezredest bízta meg. Az okmányok kidolgozásának a határidejét 1986. április. 21-ben határozta meg.

A CSRP. – Schmidt István vörögy<sup>511</sup> – megadta az RHGY. tárgyát, amely a 101. Ö. fre. szd. alaprendeltetéséből adódó harctevékenységeinek megtervezése, megszervezése és vh. -a. Ugyancsak meghatározta az RHGY. célját is, melyre az egész hadvezetésünk is várt, s amely a rep. -technikánknak – a Szu-22M3-as típusnak – a rendeltetésszerű hadrendbe állítása volt a célja. Ez pedig a következő: jártasságunknak megfelelő harci alkalmazási fea. -ok vh. -ából megszerezni a jogosultságot, bevethetőségünk – a 101.Ö. fre. szd. – alkalmazhatósága érdekében, valós harckörülmények között. Az RHGY. -ra való készenlét elérésének idejét a pk. 1986. május. 13. 16.00-ban határozta meg. Az RHGY. vh. -át két részre bontva – hazai és külföldi szakaszokra – meghatározta azok időtartamait – 9-10 napban a hazai szakaszét, s 12-14 nap időtartamban a külföldiét – melyekbe „bele kellett férnünk”. Meghatározta az RHGY. értékelésének időpontját – 1986. június. 30. – is. Az intézkedés alapján az RHGY. -t maga a CSRPK. vezeti, első helyettesének Udvardi Károly ezds. -t nevezte ki, s a fentebb említettek szerint egy operatív csoportot is létrehozott erre. Meghatározta az RHGY. -n résztvevő technikai eszközök, illetve személyi áll. összetételét is. Így ez alapján az RHGY. hazai szakaszában a 101. Ö. fre. szd. teljes áll. -a részt vett, a teljes gépparkjával, míg a külföldi szakaszban a 101. Ö. fre. szd. áll. -ból 18 fő rgv. tiszt, 5 fő mfi. tiszt. A MMSz. szolgálat áll. -ából 21 fő tiszt és 25 fő thts., mind összesen 69 fő, valamint 10db harci Szu-22M3-as és egy db Szu-22UM3-as gyakorló harci rg. vett részt. A személyi áll., s a szükséges technikai kiegészítő esz. -ök át- és visszatelps. -ének vh. -át egy An-26-os szállító rg. -pel tervezte vh. -ttatni az int. -s szerint a CSRPK.

---

<sup>509</sup>Törzs – Katonai szervezési szakkifejezés – Katonai és civil személyek egy csoportja a katonai szervezetben, akik a parancsnokot (annak munkáját) segítik. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>510</sup> Udvardi Károly ezredes – a MN CSRP törzsfőnöke. Volt MiG-17PF-es pilóta, aki a repülésről történő letiltása után a CSRP törzsbe került, majd CSRP törzsfőnök lett.

<sup>511</sup> Schmidt István vezérőrnagy – Csapatrepülő Parancsnok – Ő az 1956-os forradalom utáni pilótaképzés Szovjetunió beli hetedik, az 1963-ban indult csoporttal Primorszko-Ahtarszkban kezdte el a rgv. -i képzését 12 társával együtt – Jak-18A repülőgépen – később egy repülőesemény veszélyes helyzetbe kerülése után önként lemondott a további rgv. -i képzéséről 1964-ben. Eberhardt György nyá. alezds és Katona István nyá. örgy visszaemlékezései alapján.



A 101. Ö. fre.sz.d. RHGY. -ra történő elméleti és gyakorlati felkészülésére int. kiadását irányozta elő a CSRPK. Ennek, valamint a szd. felkészülésének a folyamatos ell. -e felelősének Makai Sándor<sup>512</sup> alez. -t, a CSRP. első helyettesét jelölte ki Schmidt István vörögy.

1986. március.18-i aláírású, 029/1986. sz.<sup>513</sup> int. -ében a CSRPK., Schmidt István vörögy. a szd. – a 101. Ö. fre.sz.d. – LNK. -ban tervezett éles rakétalövészeti történő felk. -ét szabályozza a legapróbb részletekre kiterjedően, ami tulajdonképpen Éberhardt György örgy. -nak, a CSRP. Harckik. O. feld. rep. szmlő. -jének<sup>514</sup> az alaposágát dicséri. Az int. -s az ő keze munkája, ő szerkesztette a Szu–22M3 típust repülő rgv. pk. mindenre kiterjedő figyelmének alaposágával. A szd. -szintű RHGY. keretében az LNK. területén, lengyel felségterületen, a Balti tenger fölötti „USZTKA-1” légi-lövészeti légtérben<sup>515</sup> CP-100-as infrabombára<sup>516</sup> levegő-levegő osztályú, önirányított (ÖIR) rakétával, valamint Nadarzyce-i földilövészeti lőtérén, H-25ML levegő-föld osztályú, (L-F) lézervezérlésű irányított rakétával történő éles rakétalövészettel a 101. Ö. fre. szd. minden rgv. -je megszerzi a jártasságát a típus rendeltetészerű alk. -ában. Ez volt a lényege a nagytávolságú díszlokációval egybekötött lengyelországi éleslövészetnek. Ebben az int. -ben az LNK. -ba települő áll. létszáma 72 fő volt és 10 db harci Szu–22M3-as típus volt megadva, de a későbbi int. -ések már csak 69 fő áttelepülő áll. -ról beszéltek s az áttelepülő rg. -ek száma egy darab Szu–22UM3 gyakorló harci rg. -pel bővült.

1986.március 24-én a CSRP. – Schmidt István vörögy. – a 035/1986.sz. int. -ének<sup>517</sup> kiadásával – az LNK. -ban történő fea. -vh. -ás mfi. biztosítása – készítette elő, segítette a 101. Ö. fre. szd.pk. és a rgv. áll. sikeres felk. -i munkáját. Ugyanis a MN. CSRP. Harckik. O.

---

<sup>512</sup>Makai Sándor – itt alez., a CSRP I. helyettese, később vörögy. – Mi–8-as és Mi–24-es helikopter-vezető, Schmidt István vörögy. után a CSRP. pk. -a

<sup>513</sup>HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. Az MN. CSRPK. 029/1986.sz. int. -e a LNK. állami lőtérén 1986. kiképzési évben tervezett éles rakétalövészetre történő felkészülésre. Börgönd, 1986. március.18.

<sup>514</sup>Felderítőrepülő szemléllő – a CSRP. Harckiképzési Osztálya állományába tartozó, a 101.Ö. fre. szd. szakmai felügyeletét ellátó, a CSRP. munkáját közvetlenül szakmai szempontból segítő rgv. A CSRP. fre. szd. részére kiadásra kerülő parancsait, utasításait szakmai téren előkészítő és megfogalmazó, felsőfokú szakképesítéssel rendelkező rgv., aki repülte is a Szu–22M3 rg. -et, s a 101. Ö. fre. szd. vezetését is segítette szakmai és vezetési tanácsaival és tevékenységével. Személy szerint Éberhardt György a fre. szd. megalakulásakor, 1983-ban örgy. -ként került ebbe a beo. -ba, melyet 1991-ig a CSRP. megszűnéséig látott el. Mivel az akkori MN. Repülő Főnöke személyes okok miatt nem engedte a típuson tovább repülni, alez. -ként szállító rg. -en repült tovább.

<sup>515</sup> Légi-lövészeti légtér – olyan, a levegőben kialakított lőtér, melyet a rg. -ekkel történő éles rakétalövészet vh. -a begyakorlására, illetve a légi célok megsemmisítésének valóságghú begyakorlására hoztak létre. Általában az igazi ellenséges légi célt helyettesítő világító bombára, vagy úgynevezett „miseny” -re lőttek éles rakétákkal ebben a lőtérben.

<sup>516</sup> Infrabomba – olyan intenzív infravörös fényforrást biztosító eszköz, amely lehetővé teszi az optikai elven működő önirányítású rakétafejek célbefogását – imitálva a valós légi célra történő befogást – s ezzel lehetővé teszi az éles rakéták indítását a légi lövészeti légtérben.

<sup>517</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. Az MN. CSRPK. 035/1986.sz. intézkedése az LNK. -ban vh. -ra kerülő éles rakétalövészetre történő felk. -és és a fea. vh. -s megfigyelői biztosítására. Börgönd, 1986. március 24.

feld. rep. szmló., Éberhardt György őrgy., aki szintén repülte a Szu-22M3 rg. típust – a CSRPK. utasítására a kik. -i tervnek megfelelően kidolgozta a lövészeti át- és visszatelepülés útvonalát.

Éberhardt őrgy. megigényeltette a tartalék rep. -tereket, s az utasítására ennek megfelelően a diszpécser szolgálat is elvégezte a szük. -s igényléseket, az útvonalakat s intézte az útvonalengedélyeket a VSZ. EFE. -n keresztül, valamint az áttelepülési rep. -téren – Pila<sup>518</sup>-n – keresztül. Ebben az int. -ben részletesen megkapta a szd. az át- és hazatelepülés időjárás minimumait, az át- és hazatelepülés útvonalrepülésének módját, valamint az ezekhez igényelhető tartalék rep. -tereket. Az áttelepülés irányításának rendjét, az RSZBN-6SZ<sup>519</sup> hangolásának rendjét rep. -terekre, illetve fordulópontokra (3-3, mindösszesen hat), valamint az ARK<sup>520</sup> csatornák (négy távoli irányadó állomás – TIRÁ – és négy közeli irányadó állomás – KIRÁ – összesen nyolc hangolható rádióállomás) hangolási rendjét. A B-20-as légifolyosó<sup>521</sup> keresztezési magasságait Pila rep. -tér OSZP-RSZP<sup>522</sup> rendszerének használatával. A légifolyosókat csak külön az illetékes Repülés Irányító Szolgálat (RISZ) engedélyével lehetett keresztezni, vagy benne repülni. Az át- és hazarepülés zárt felhőzet esetén történő módját, az államhatárok átrepülésének rendjét, a rádióforgalmazás rendjét az át- és hazatelepülés ideje alatt, a szabályos és a zavarviszonyok közötti rep. módját. A repé klgs. eseteiben történő tevékenységet az át- és hazatelepülés idején, s végül a teendők sorrendjét a tájékozódás elvesztése esetére.

Ezen int. -ek alapján dolgozta ki a szd. vezetése részletesen az áttelps. és a hazatelps. teendőit – a nagytávolságú manőverben résztvevő beosztottja számára – minden egyes int. - és kézhez vétele után. Ezután a szd. áll. -a a kik. -i rep. -ei, s az egyéb fea. -ai mellett elkezdte a felkészülését az 1986-os kik. -i évünk legfontosabb fea. -ra, az LNK. -ban vh. -andó légi és földi lövészeteink vh. -ára.

---

<sup>518</sup> Pila – katonai repülőtér az LNK. -ban, hívójele: „mangán” Leszállópálya 2400X60m. A repülőtéren Szu-22M4-es típusú rg. -ek települtek. Koordinátái: Északi sz: 53° 10' Keleti h: 16° 43' A repülőtér Pila helység északnyugati részén helyezkedik el.

<sup>519</sup>RSZBN-6SZ – Közel navigációs rendszer (Радионавигационная Система Ближней Навигации), a 6sz modifikációja.

<sup>520</sup> ARK – Automatikus Rádió Iránytű (Автоматический Радио Компас).

<sup>521</sup> Légifolyosó – a nem katonai jellegű repülések használatára kijelölt, meghatározott magassági lépcsőzésű és szélességű légifolyosó a múlt rendszerben, a VSZ. tagságunk idejében, amikor minden nem katonai jellegű rep. a katonai rep. -eknek volt alárendelve, s mindezt a Repülés Irányító Szolgálat (RISZ) koordinálta. A légifolyosótól való eltérés, illetve annak megsértése nem katonai jellegűnél a készütségi szolgálat „emelését,” katonai jellegű megsértése pedig repülőeseményt jelentett, repülésbiztonságot sértett.

<sup>522</sup> OSZP-RSZP – Műszeres leszállító rendszer (Оборудование Системы Посадки-Радиолокационная Система Посадки)

Majd a Fokozott Harckészültség (FHKSZ.), – amely a 101. Ö. fre. szd. részére a gyakorlat kezdetét jelentette – 1986. május.07-én 05.00-kor került elrendelésre, a „Vízválasztó<sup>523</sup>” írásos paranccsal, melyet az egység ügyeletes<sup>524</sup> Fináncz szds. (31. H. vre. e.) és a helyettese Takács hdgy. (101. Ö. fre. szd.) 04.57-kor vettek kézhez Taszár rep. -téren. A pcs. vétele után az eg. ügyeletes és helyettese 1986. május. 07-én 05.01 perckor kezdték meg az áll. riasztását.

A hajózó áll. 18 fővel normaidőn belül elérte a III. fokot, a szd. hadrafoghatósága minden időjárás viszonyok között 100%-os volt az ellenőrző pk. -ok értékelése szerint.

A teljes HKSZ. elrendelése két és fél órával később, 1986. május 07-én 07.30-kor történt meg a 101.Ö. fre. szd. -ának – Balogh Imre alez. -nek – átadott „Vízválasztó” pcs, -ban meghatározottak szerint. A pk. a fea. -tisztázása, pontosítása után riasztotta a személyi áll. -t, majd rádióon folyamatosan fogadta az I. készültségi fokot elért rgv. -k bejelentkezését, a kijelölt rg. -kból. A szd. normaidőn belül elérte az I. készültségi fokot 10 db harci és két gyakorló harci Szu-22M3, illetve Szu-22UM3 repülőgépekkel, a meghatározott függesztmény variációkkal.

Az előljárási ellenőrző bizottság a szd. -nál apróbb hiányosságokat tárt fel a „Vízválasztó” elrendelése után, az értékelésében a következőket írta: *„A 101. fre. század a feltárt hiányosságok mellett is a FHKSZ, illetve a THKSZ feladatait – az elrendelt korlátozások figyelembevételével – normaidőn belül végrehajtotta. A személyi állomány riasztása, beszállítása szervezettnek minősíthető a repülőgépvezetők és a repülőgépek normaidőn belül elérték az I. fokú készültséget, a század készen állt a harc feladat végrehajtására.”*<sup>525</sup>

Ez volt a lényeg. A szd. készen állt a harc fea. vh. -ára! A hadrafoghatóság szerinti értékelés pedig a következő volt:

- a rgv. -k 100% – kiváló;
- a rg. -ek 87% – jó;
- a gpjmű. -ek 92% – kiváló.

---

<sup>523</sup> „Vízválasztó” – háborús készültségi fokot elrendelő írásos parancs kódmegnevezése, melyet borítékban – nálunk futár adta át a parancsnokunknak – adtak át a parancsnoknak. Ebben a borítékban rendelték el a háborús készültség szintjét és a szinthez tartozó utasításokat adták meg s a szinthez tartozó tevékenységek sorrendje is rögzítve volt benne.

<sup>524</sup> Taszár repülőtéren az egység ügyeletesi szolgálatot úgy adtuk – mivel két különböző alárendeltségű egység települt a repülőtéren – hogy az egység ügyeletes parancsnoka a 31. H.vre. e. áll. -ából, míg az egység ügyeletes pkh. pedig a 101.Ö. fre. szd. áll. -ából került ki.

<sup>525</sup> Az RHGY. -t ellenőrző bizottság megfogalmazása a 101. Ö. fre. szd. részére elrendelt „Vízválasztó” gyakorlat ellenőrzésének észrevételeiből.

Az előjáró értékelése szerint: „Össességében a század magasabb harckészültségbe helyezésének végrehajtását: megfelelő-re értékelem.”

A 101. Ö. fre. szd. részére elrendelt repülőharcászati gyakorlatnak (a későbbiekben RHGY.) – 1986. május. 08 és 31-e között – két szakasza volt. A RHGY. harctevékenységet a szd. két szakaszban, négy fázisban hajtotta végre. Az első szakasz, a RHGY. hazai része volt, a második szakasz pedig a nagy távolságú manőver keretében vh. -ott hadműveleti diszlokációs manőver, melyben a szd. át is települt a lengyelországi VSZ. együttműködő Pila rep. -terére.

A taszári az állandó települési helyről vh. -ott, az RHGY. hazai részében – ebben vizuális légi-felderítési, légi-fényképezési és lövészetű fea. -kat hajtott végre a szd. Nádudvar lőterre, NIR. levegő-föld (L-F) osztályú rakétákkal (Sz-5K), valamint fedélzeti gépágyúval (NR-30-as) lövészetet 1986. május.07-10 és 20-21. között – melyet a gyakorlat vh. -át értékelő bizottság kellő szigorral és kegyetlenül ellenőrzött.

A legkisebb hanyagságot, pontatlanságot sem nézték el – annak ellenére, hogy a szemlebizottság az egész szd. vezetését személy szerint is nagyon jól ismerte rajpk. -okig bezárólag – a fea. -ok vh. -ánál. Ennek talán oka lehetett az is, hogy ezzel az RHGY. -vel nem csak a 101. Ö. fre. szd. szerezte meg a rendeltetésének megfelelő jártasságát, de valamilyen szinten a CSRP. vezetésének is valószínűleg ez volt az első ilyen komoly megmérettetése, az 1971-es megalakulása óta, amely rendkívül sokat számított mind a hazai, a néphadsereg szintjén, mind pedig a VSZ. szintjén is.

Nagy volt a várakozás és az elvárás is a 101. Ö. fre. szd-al szemben. Ezt nagyon jól tudta a szd. egész áll. -a. Az rvg. -k és a rg. -ket kiszolgáló műszaki állomány is érezte és tudta. Nagyon sokat jelentett az áll. számára, hogy együtt voltak a hajózók és a műszakiak. Érezték, és nagyon jól tudták is, hogy a siker is, és a kudarc is közös – bármi is lesz eredmény, az az együttes, közös munka eredménye – nem lehet majd ujjal mutogatni egymásra, áttolni a felelősséget a másokra. A teljes áll. igyekezett minden erejével megfelelni az elvárásoknak – s a közös munka, a közös felelősség egyre inkább összehozta, összekovácsolta az egész szd. áll. -át. Mindenki odafigyelt a másokra – a szd. tagjai figyeltek egymásra. Ettől érezhetően nagyon jó harcoló eg. -é vált a szd.

Az első napi harctevékenység, a feld. fea. -ok vh. -a volt, rádiótechnikai, légi-fényképezési és vizuális feld. -i harcfea. -kal, a szd. részére, az RHGY. folyamán az előjárói parancsban – amit az előjárótól folyamatosan kapta a szd. vezetése írásban vagy szóban – a meghatározottak szerint.

A rádiótechnikai feld. -t az Ö. fre.sz.d. hajózó áll. -a az értékelések szerint – megfelelő pk. -i szakfelkészítés alapján – „*térben és időben, az elvárásoknak megfelelően végrehajtotta,*<sup>526</sup>” s a felderítendő rádiótechnikai RT. objektumok helyzetének meghatározását 5-10km-es pontossággal, a megengedett hibahatáron belül végezte el a felderítésre kirendelt kötelék.

A hazai – első szakasz – második fázisában légi célok és földi célok elleni harcfe. -okat – kis sebességű légi célok elfogását, valamint éleslövészeti fea. -kat – hajtott végre az Ö. fre. sz.d. Ennek során a harcálláspont megfigyelői áll. -a és a rgv. áll. kitűnő és összeszokott együttműködése pontos rávezetést, valamint a kiváló minőségben vh. -ott kis sebességű légi célok elfogását eredményezte.

Volt több olyan rgv., aki gyors egymásutánban kétszer is „ledolgozott”<sup>527</sup> ugyanarra a célra. Sok esetben, a kiváló elfogást követően – amely már az első megközelítésből sikeres volt – másodjára is rávezették az elfogót a célra, mivel az idő, s a terepszakasz megengedte, s biztonsági rendszabályokat sem sértett, sőt a gyakorlat vezetője ezt meg is engedte, volt olyan rgv. aki két kiváló elfogást is vh. -tott így.

A RHGY. második szakaszát – 1986. május. 21 és 31. között külföldön, az LNK. tengermelléki körzetében található Pila rep. -térről – „USZTKA” tenger fölötti lengyel felségvizek fölötti légi lövészeti légtérben levegő-levegő (L-L) osztályú ÖIR rakétákkal, és Nadarzyce földi-lövészeti lőtéren pedig levegő-föld (L-F) osztályú IR rakétákkal, lézervezérléssel hajtotta végre a szd. Ez volt az RHGY. külföldi szakasza.

Az áttelepülést a szd. géppár kötelékben hajtotta végre 1986. május 23-án, az egyszerű idős (EIV) tervtáblának megfelelően, a betervezett Taszár-Mosnow-Lask-Pila útvonalon. Az első géppár 10 óra 30 perckor szállt fel Taszárról és 12 óra 30-kor már Pila rep. -téren mind a 10 Szu–22M3-as rg. és az egy Szu–22UM3-as gyakorló harci rg. -el földet is ért esemény mentesen. Az előjárói ellenőrző bizottság értékelése szerint a nagytávolságú diszlokációs manővert eltérés nélkül, eseménymentesen, „Kiváló” értékeléssel hajtotta végre a 101. Ö. fre. szd.<sup>528</sup> Egy rövid pk. -i eligazítás után, s a lengyelekkel történt egyeztetés, s egy rövid pk. -i eligazítás után, már egy órakor – a szd. hajózó áll. -a – a lengyel hajózó étkezdében – a MMSz. áll. -a pedig az ő számukra kijelölt étkezdében fogyasztotta a napi ebédjét.

---

<sup>526</sup> Az előzetes értékelés szerinti megfogalmazása alapján. HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2696 d.3906 öe. A 101.Ö. fre.sz.d. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986.

<sup>527</sup> „Ledolgozott” – azaz elfogást hajtott végre a célrepülőgépre.

<sup>528</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2696 d.3906 öe. A 101. Ö. fre. szd. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986. 25. oldal.

Másnap, 1986.május 24-én pedig a Pila rep. -tér rep. ezredének lengyel hajózó pk. -ai már a 101. Ö. fre. szd. hajózó áll. -a földi előkészítését<sup>529</sup> végezték Pila rep. -tér rep. -térhasználati utasítása, a Balti tenger fölötti Usztkai légilövészeti lőtér, valamint a Nadarzice-i földi lövészeti lőtér lőtérhasználati utasításaiból. A földi előkészítésen felkészítést kapott a magyar rgv. áll. a CP-100-as típusú világítóbombára történő R-13M L-L osztályú önirányított (ÖIR) rakétaindításából, valamint a L-F osztályú lézervezérlésű irányított rakétával történő éleslövészet vh. -ának szabályaiból. Taszár rep. -téren ezeket a fea. -kat már a pk. repülőhelyettesével – Vigh Miklós őrgy. -al – egyszer már átvették, de most a helyi sajátosságokat is megismerhette az rgv. áll. a lengyel hajózó pk. -októl. Az előjáró pk. s az ellenőrző bizottság mind a pilai felkészítéssel, mind pedig a számonkéréssel, s annak az eredményével is elégedettek voltak.

1986. május 26-án pedig már a konkrét rep. -tervtábla<sup>530</sup> szerinti felkészülést folytatta le a 101. Ö. Fre. szd. hajózó áll. -a, – ahogyan azt otthon Mo. -on is tette volna – a világítóbombára történő rakétaindításból a 101. Ö. fre. szd. rgv. pk. -i áll. -a irányításával.

Miután a szdpk. fea. -szabása, majd a rep. felkészülés is megtörtént, a hajózó áll. -nak a pk. kabintrenázt<sup>531</sup> rendelt el, melyen személyesen végezte el a rgv. -k repülési felkészülésének visszaellenőrzését a repülési feladat ismeretéből, a tevékenységek sorrendjéből s a rep. fea. vh. -a során előfordulható klgs. esetekben a kabinban végzett teendőkben, és a kapcsolási sorrendekből is.

A fre. szd. az első napi harcfea. -át világító bombára történő rakétaindítással /R-13M/ 1986.május 27-én NEIV. között hajtott végre 10.00-s rep. startidő kezdéssel, melyet 16.00-kor fejezett be, eseménymentesen. A rep. váltást a magyar rep. szd. rgv. -ként 2-2 felszállással teljesítette, minden világító bombát leküzdve. A rep. -ek irányítása, a világító bombákra /a célra/ történő rávezetések a lengyel fél kérésére orosz nyelven kerültek vh. -ra.

Minden rgv. sikeres ÖIR. rakétaindítást hajtott végre, a légicélját mindenki sikeresen megsemmisítette. Történt mindez annak ellenére, hogy az elfogás legkritikusabb pontján, a

---

<sup>529</sup> Földi előkészítés –tanteremben vagy felkészülési teremben végzett speciális felkészítés, amelyben a hajózó áll. -t felkészítik részletre menően, az adott helyen – jelen esetben a Pila rep. -téren, az Usztkai légi lövészeti lőtéren, a Nadarzice-i földi lövészeti lőtereken – végzett rep. -ekre, illetve fea. vh. -okra, s minden ilyen felkészítés esetén vizsgálni kell az elhangzott ismeretekből. Itt a vizsgát a pk. illetve a CSRP. Harckik. O. feld. szmló. – Éberhardt György őrgy. – vizsgáztattak bennünket.

<sup>530</sup> Repülési tervtábla – a végrehajtandó repülési feladatok időrendiségét, a feladatra kivezényelt repülőgépek, a hajózók, a repülést kiszolgáló parancsnokok, szolgálatok és szakágak személy szerinti felsorolását tartalmazó speciális beosztással rendelkező – s a repülést szervező parancsnok és a felelős szakágak vezetőinek aláírása után – hivatalos okmány.

<sup>531</sup> Kabin-trenázs – repülési szakkifejezés, mely a repülőgép kabinjában végzett, a feladat végrehajtási sorrendjében végrehajtott, a kapcsolókkal végzett tevékenységeket jelenti. Ezt akár egyedül is végezheti egy repülőgép-vezető a tevékenység sorrendjének memorizálására.

rakétaindítás előtti szakaszon, a rávezetési csatornán, egy másik lőtéren ugyanebben az időben szintén lövészetet hajtottak végre orosz nyelven. A másik rávezetési csatorna orosz nyelvű irányításának áthallása nagyon zavarta a rakétaindítást végző magyar rgv. -k munkáját. Így a magyar hajózók kénytelenek voltak többször is a harcálláspont segítségét, a célhelyzet pontosítását kérni – a sikeres lövészeti fea. vh. -a érdekében – mindezt többször is, magyar nyelven. A harcálláspont magyar személyzete – aki figyelemmel kísérte a gyakorlat menetét /” együttélt az eseményekkel”/ mintha ő is részese lett volna a rávezetésnek – kiválóan korrigálta, pontosította a lengyel harcálláspont személyzete által adott félreérthető orosz nyelvű pcs. -kat. A gyakorlatot vezető pk. -nak, s az ellenőrző bizottságnak nagyon tetszett, ahogyan a lengyel harcálláspont magyar szemlélői megoldották, kezelték a kialakult bonyolult légi helyzeteket. A hajózó áll. tevékenységét és eredményességét az előljáró és az ellenőrző bizottság „kiváló” értékeléssel minősítette.

Az RHGY. második külföldi mozzanata a lézervezérlésű L-F osztályú rakéta, a H-25ML indítása volt földi célra, a Nadarzyce-i földi lövészeti lőtéren. Erre a 101. Ö. fre. szd. számára nagyon fontos harcászati fea. -ra a felkészülés 1986. május 28-án történt, a világítóbombára történt felkészüléshez hasonlóan alapossággal és precizitással. A teljes hajózó áll. a repülőharcászati fea. vh. -át megelőző lőtér körbejárását a rep. -re történő felkészülés és a kabintrenázs után, 14 óra 30 perckor hajtotta végre egy Mi-8-as helikopter fedélzetén. A lőtérkörbejárásáról visszatérve – a szinoptikusoktól – értesült a magyar szd. vezetése, hogy másnapi rep. -i váltásra nem túl sok jót várhatunk az időjárástól.

A H-25ML lézervezérlésű L-F osztályú rakétaindítása nagyon fontos volt a 101.Ö. fre. szd. számára, hiszen már csak ez hiányzott a hajózó áll. számára a század rendeltetésszerű jártassága jogosultságának megszerzéséhez és a teljes értékű rendszerbe állításához.

A H-25ML éles rakétalövészet vh. -át az 1986. május.29-i rep. -i váltáson terv szerint 08.00-tól 14.00-ig kellett vh. -nia a fre. szd. -nak az RHGY. forgatókönyve szerint. Viszont ez a nap valahogyan elég szerencsétlenül indult. Az időjárási viszonyok – ahogyan azt a szinoptikusok is már előre jelezték – egyáltalán nem kedveztek a fea. vh. -ának. Időjárásfelderítésre, a 101. Ö. fre. szd. -a Balogh Imre alez. szállt fel a rep. -tér és a lőtér időjárási helyzete alkalmasságának megállapítására. A felhőalap alacsonyabb volt a kelleténél – az előírt rakétaindítás magasságánál jóval alacsonyabban, 950-1000m-en volt a repülőtéren, a Naderzyce-i lőtéren pedig stabil 800m-en – ami jóval kevesebb volt, az ideális 2000m-nél. A fea. vh. -s előírásai szerint fedélzeti lézerállomást 800m-en már ki kellett kapcsolnunk. Az ilyen időjárási viszonyok között történő fea. vh. -sa esetén az volt a probléma – nagyon egyszerűen – hogy a rakéta találati szórásköre egy elnyújtott ellipszissé nyúlt. Minél

alacsonyabb volt az indítási magasság megfelelő távolság esetén, annál laposabb, kisebb volt a zuhanás szöge, s annál jobban, ellipszissé nyúlt a rakéta találati szórásköre, s megnőtt a találat hibalehetősége, a rakéta találati pontossága a magasság csökkenésének arányában romlott.

Balogh Imre alez. már levegőből jelentette az időjárás helyzetét, s a fea. vh. -ára váró szd. hajózási előtt teljesen nyilvánvaló volt, hogy ez az időkép a lövészet, a rakétaindítás vh. -ára nem megfelelő, nem alkalmas. Ezt jelentette Balogh Imre alez. is az RHGY. vezetésének is. Várni kellett a rep. kezdéssel. A rep. -t, illetve a lézervezérlésű rakétaindítást megnézni több katonai attasé is megjelent a Nadarzyce-i lőtér szemleponyján, s ráadásul egy-két baráti ország nagykövete is.

Sajnos a rep. kezdete elhúzódott – mivel az időjárás alkalmatlansága miatt lehetetlen volt az ideális magasságon rakétát indítani a felhőalap miatt – várni kellett a felhőalap emelkedésére. A szinoptikusok azonban a várakozások után sem tudtak túl sok jóval tudtak kecsegtetni, így az RHGY. vezetése nevében, a Légvédelmi és Repülőparancsnok Stock János altbrgy. helyettese, Kovács Béla vörgy. úgy döntött, hogy a rep. -t, a betervezett rakétaindítási fea. -kal végre kell hajtani. Így – igaz, egy órát késve – elkezdődhetett a rep., a H – 25ML irányított rakétával történő lövészet vh. -ása.

A 101. Ö. fre. szd. pk, a Légvédelmi és Repülőparancsnok helyettese döntésére csak annyit jelentett később a rep. váltás befejezése után Schmidt István vezérőrnagy Csapatrepülő Parancsnoknak: „*Vezérőrnagy elvtárs! Háborúban, harcviszonyok között sem várhattunk volna az időjárásra. Különb is század felkészült és készen állt a feladat végrehajtására!*”<sup>532</sup> – ennek a pk. -i áll. -ból többen fültanúi is voltak. Balogh Imre alez. a fre. szd. szdlélöv. szolg. f. -nek Lőrincz István őrgy.-nak utasítást adott a módosított magasságú lökörön történő fea. vh. -i adatainak a kiszámolására, s az újonnan kiszámolt lökör adataival feladatpontosítást írt elő a hajózási áll. részére. Az elvégzett számításai után a szdlélöv. szolg. f. -e eligazítást, fea. -pontosítást tartott a hajózási áll. részére, a kiszámított, már az új időjárás helyzettel kialakult fea. vh. -i viszonyoknak megfelelő fea. vh. -sra. Elmagyarázta az áll. előtt a fea. -vh. -s menetét, melyet a fre. szd. pk. első helyettese pontról-pontra ellenőrzött. A kialakult új helyzetben a szd. pk. a lökör magasságát 1550m-ben határozta meg – melyen igaz, már felhőfoszlányok voltak – de a rakétaindítási fea. -ainkat így már végre tudtuk hajtani, igaz, 7-11°-os zuhanási szöggel, az előírt 20°-os zuhanási szög helyett, de így a fea. vh. -ható volt.

---

<sup>532</sup> Katona István nyá. őrgy – a rep. harckik. alo. vez. visszaemlékezése alapján.



Majd ezután jött a második probléma, melynek kapcsán elveszített a szd. egy működőképes H-25ML rakétát. Az egész RHGY. ideje alatt a megfelelni akarás okozta nagy stressz hatása alatt lévő egyik műszaki pk. -unk a rakéta előkészítés technológiai utasítás előírásait figyelmen kívül hagyva önhatalmúlag – mellőzve a fegyverzeti szakmk. tiltakozását – pk-i jogon lerövidítette a rakétaelőkészítés technológiai előírásának folyamatát. Ezzel használhatatlanná vált egy H-25ML rakéta. Ezt a problémát az RHGY. technikai vezetője – Udvardi Károly ezds. megoldotta egy, a lengyelektől előjáró parancsnoki engedéllyel – vásárolt H-25ML rakétával. Végül egy óra késéssel, de elkezdhetett a rep., melyet végül eseménymentesen végre is hajtott a 101.Ö. fre. szd. a Nadarzyce-i földi lövészeti lőtéren történő lézer vezérlésű L-F osztályú rakéták indításával. Így a 101. Ö. fre. szd. minden rgv. -je és a CSRP feld. rep. szmló. -je is sikeres rakétaindítást hajtott végre – igaz, nem az előírt időjárési viszonyok között – s evvel teljesítve lettek az RHGY. szd. részére előírt célkitűzései.

A H-25ML lézervezérlésű rakéta indításával megszerezte a rendeltetészerű jártasságát, s a 101.Ö. fre. szd. harcba vethetővé vált a rendeltetésének megfelelően. A hazatelps. -ét a szd. 1986. május 31-én 9 óra 30 perces rep. -váltási kezdéssel hajtotta végre. Egyes rg. -es felszállással PILA – LASK – MOSNOW – TASZÁR útvonalon, 6300 m-es és 7300 m-es magassági lépcsőkön 5 perces időintervallumokkal. Az első rg. 9 h 38 min. szállt fel Pilából, s az utolsó rg. 11 h 50 min. szállt le Taszár rep. -téren. A hazatelepülését is eseménymentesen hajtotta végre a 101. Ö. fre. szd.

Összességében a szd. tevékenységének értékelése az RHGY. ellenőrző bizottsága részéről, a következő volt: *„a légi és földi célok elleni tevékenység és a nagytávolságú manőver végrehajtását összességében „jó”-ra értékelem.*” A 101. Ö. fre. szd. az RHGY. alatt összesen 141 felszállással 129 h 54 min. -ot repült. Ahogyan hazaértünk s alig pihentünk, s már meg is jelent a CSRP. parancsa a 101. Ö. fre. szd. HKSZ. -be történő vezénylezéséről.

### 3.5. Részkövetkeztetések

Bemutatásra került ebben a fejezetben a 101. Ö. fre. szd. Taszár rep. -téren történő beilleszkedésének menete a szd. pk. -i áll. -a, rep. -műszaki és rep. -hajózó áll. -ának visszaemlékezései alapján melyből kiderül, hogy a beilleszkedés egy cseppet sem volt zökkenő-mentes. A szakmk. kollégák visszaemlékezésein keresztül bemutattam a berendezkedés és a beindulás problémáit, valamint a szd. beilleszkedését megnehezítő körülményeket. Leírtam az újonnan hadrendbe állt Szu-22M3-as vadászbombázóink

nyilvános bemutatkozása elmaradásának tényleges okát is. Szintén ebben a fejezetben írtam le a 101. Ö. fre. szd. legelső – 1986-os – RHGY. -jának főbb mozzanatait, a két lépcsős gyakorlatát, melynek első lépcsője mo. -on, magyar légtérben és Nádudvar lőtéren, második lépcsője pedig a nagy hatótávolságú díszlokációval az LNK. területén történt légi- és szárazföldilövészettel, kiváló vh. -sal. A kiváló eredményű vh. -s az előírás szerinti EIV. ellenére BIV. időjárási körülményei létrejötte ellenére is sikeresen események nélkül megtörtént. Ennek eredményeképpen a 101. Ö. fre. szd. rendeltetésszerű jártasságának jogosultságát is megszerezte, s így 1986. augusztus 01-től kezdve a MiG–21-es rg. -ek mellett a Szu–22M3 rg. -típus is készülségi szolgálatába lépett Taszár rep. -téren és besegített a HKSZ. ellátásában.

#### 4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század nagytávolságú diszlokációja, s Varsói Szerződés szintű együttműködése a Német Demokratikus Köztársaság Népi Nemzeti hadseregének 77. vadászbombázó repülőezredével

##### 4.1. Az 1987-es kiképzési évünk és a nagy távolságú áttelepülésünk Laage<sup>533</sup> repülőtérré

A vizsgált időszak főbb politikai történései, melyeket lényegesnek tartottam és fontosak lehettek a Magyar Népköztársaság vonatkozásában:

12 tagállamú közösséggé bővült 1986. január elsejével Európai Közösség (EK) mivel Portugália és Spanyolország is teljes jogú tagjává vált, s teljes erővel folyt az Egységes európai okmány elfogadtatása a tagországok között. Mivel a dán parlament 1986.január 21-én elvetette a az egységes európai okmányban az Európai Parlament jogköre növelésére vonatkozó részt, február 27-én népszavazás elé vitték a kérdést, ahol a választók egészen minimális többséggel ugyan, de elfogadták az Egységes európai okmányt. Sőt 1986.február. 28-án Hágában Dánia mellett Görögország és Olaszország képviselői is aláírták az egységes Európai okmányt, amely 1987. január elsején már életbe is lépett.<sup>534</sup>

Kádár János<sup>535</sup> az MSZMP elnöke hivatalos belgiumi látogatásán találkozott Jacques Delors<sup>536</sup>-ral az EK Bizottságának elnökével.<sup>537</sup>

1985-től rendszeressé váltak az évenkénti szovjet-amerikai csúcstalálkozók, melynek eredményeként a R. Reagen amerikai elnök korábban elvetett „nulla-megoldását” M. Gorbacsov gyakorlatilag elfogadta. Gorbacsov a belpolitikai helyzetének megszilárdítása

---

<sup>533</sup>Laage – Katonai repülőtér a Német Demokratikus Köztársaság (NDK.) területén, az NDK. 77. vadászbombázó re. e. -nek az állandó települési helye. A rep. -tér koordinátái: Északi sz.: 53° 55' 07" - keleti h.: 12° 16' 52" Ezen a légi bázison, egy rep. -téren települt a szárazföldi és a haditengerészeti légierő.

<sup>534</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról napra. Bp, 1997, szerzői kiadás a Külügyminisztérium támogatásával az ADECOM. Kommunikációs Szolgáltató Rt. nyomdájában elkészítve.

<sup>535</sup> Kádár János – Születési név: Czermanik János, József született Fiume-ben 1912.május.26, meghalt 1989.július.06-án, Budapesten, magyar kommunista politikus, a magyar történelem egyik meghatározó alakja, 1945 után a mo. -i szov. típusú rendszer 1956 és 1989 közötti időszakának (az u.n. Kádár-korszaknak) a vezetője, névadója, 1985-től az MSZMP. főtitkára 1988-ig.

<sup>536</sup> Jacques Delors – Francia politikus, 1925.július 20-án született Párizsban, 1985.január.07-től, 1995.január.24-ig az Európai Bizottság elnöke, az Európai Unió (EU.) legmagasabb rangú, nem közvetlenül választott tisztségviselője.

<sup>537</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról napra. Bp, 1997, szerzői kiadás a Külügyminisztérium támogatásával az ADECOM. Kommunikációs Szolgáltató Rt. nyomdájában elkészítve.

érdekében számos külpolitikai engedményre kényszerült.<sup>538</sup> M. Sz. Gorbacsov és R. Reagen 1987. december 8-án aláírták Washingtonban az összes közepes hatótávolságú atomtöltetű rakéta leszerelését<sup>539</sup>

A SZU. a Vosztok rakétáinak a '60-as évek elejei sikerei után 20 év multán már hiába próbálkozott az USA. űrrepülőgépek által fémjelzett minőségileg egészen új űrtechnológiai irányokat követni, már nem jutott rá pénz. Megalkotta ugyan SZU. a saját, „Burán” elnevezésű űrsiklójukat, de az ország gazdasági helyzete miatt, s az egyre szűkülő anyagi források azonban nem tették lehetővé az űrsikló-program továbbfejlesztését. Ennek következtében a program 1987-ben végleg leállt.<sup>540</sup>

Amíg a MN. -en belül folyt a VSZ. partnerszerződési kötelezettségből adódó hds. - fejlesztés, a Néphadsereg modernizálása a HM. 00085.számú direktívája szerint, addig nemzetközi téren óriási változások következtek – a genfi (1985), a reykjaviki (1986), és a washingtoni (1987) csúcstalálkozók a SZU. valamint az USA. elnökök között – melyek hatására megváltozott a hidegháború menete.<sup>541</sup>

A változások mind a magyar, mind pedig a SZU. társadalmának polgári életében is megjelentek. A SZU. -beli változások elindítója, az 1985-ben a Szovjetunió Kommunista Pártja (SZKP.) főtitkári székében Csernyenkót<sup>542</sup> váltó Mihail Szergejevics Gorbacsov<sup>543</sup> volt.<sup>544</sup>

Mo. -on belül pedig a pol. -i életben egyeduralkodónak számító MSZMP. -n belül a '80-as évek elejétől szép lassan, óvatosan elindult egy reformfolyamat, amely Kádár János és szűkebb politikai körének kiszorítására irányult a hatalomból.<sup>545</sup> A kényszer ellenére, amely a MN. -ben a '80-as évek közepén előállt – egy éven belül három honvédelmi minisztere volt

---

<sup>538</sup> Fischer Ferenc: A megosztott világ. VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 őszeig) 339.o.

<sup>539</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról napra. Bp, 1997, szerzői kiadás a Külügyminisztérium támogatásával az ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt. nyomdájában elkészítve.

<sup>540</sup> Fischer Ferenc: A megosztott világ. VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 őszeig) 340.o.

<sup>541</sup> Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet Lakitelek, 2017.ANTOLÓGIA Kiadó. 219.old.

<sup>542</sup> Konsztantyin Usztyinovics Csernyenko – Született 1911.szeptember.24-én Bolsaja Tyesz (Szovjetunió) – meghalt 1985.március 10, Moszkva, orosz nemzetiségű szovjet politikus, a Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottságának (SZKP KB) főtitkára a haláláig, s a Szovjetunió Legfelső Tanácsa Elnöksége elnöki tisztét is betöltötte 1984.április.11-től. Utódja Mihail Szergejevics Gorbacsov.

<sup>543</sup> Mihail Szergejevics Gorbacsov – orosz nemzetiségű szovjet politikus, 1985-től az SZKP, a Szovjet Kommunista Párt főtitkára, majd egyben a Szovjetunió elnöke is. Az általa képviselt és bevezetett reformok a hidegháború végét eredményezték, politikai tevékenységéért Nobel békedíjat kapott. Reformtevékenységei következményeként a szocialista világrendszer összeomlott, és amely a kommunizmus bukását hozta.

<sup>544</sup> Fischer Ferenc: A megosztott világ. VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 őszeig) 340.o.

<sup>545</sup> Dr. M. Szabó Miklós: A Karikás Frigyes katonai kollégium története 1969-1991. Bp, 2019. HM Zrínyi Nonprofit Kft – Zrínyi Kiadó. I. fejezet 22-23.old.

a MN. -nek, Czinege Lajos,<sup>546</sup> Oláh István<sup>547</sup> és Kárpáti Ferenc<sup>548</sup> személyében – ez idő alatt bizonyos jellegű reformtörekvésre való hajlandóság megjelent ugyan a néphadseregen belül, de a néphadsereg vezetése nem avatkozott bele az ország pol. -i életébe.

A 101. Ö. fre. szd. is tette a dolgát, tudomásul véve a felsőbb pk. -ok utasításait, megszorításait, amely évről-évre egyre nehezebbé tette a kik. -és tervezését. Ugyan a 101.Ö. fre. szd. még szerencsés helyzetben is volt, hiszen a szd. minden egyes hajózója első osztályú rgv volt, csakhogy az első osztályú rgv-knek is szükségük volt, legalább a tudásuk, a rep. technikai jártasságuk szinten tartására. Mindemellett ott voltak még a kiképzésben jelentkező új fea. -ok is! Az új harceljárás módok, és mindezek begyakorlása. Így a CSRP. 1986.december 16-án kiadott 1987-es kik. -i tervében a 101. Ö. fre. szd. részére megadott rep- idő cseppet sem lelkesítette a szd. rgv. áll. -át, ugyanis az 1986-os kik. -i évünkben rgv. -kénti 90-100 óra biztosított rep. idő helyett 1987-ben már csak 85-90 órát biztosított a CSRP. egy rgv. számára.

*„Az egy főre jutó évi átlagos repülési időket típusonként az alábbiak szerint kell tervezni és biztosítani: Szu-22 típuson repülőknek 85-90 óra<sup>549</sup>”* Ennyiről szólt, az 1986. december 16-án aláírt CSRP 00102/1986.sz. int. -e – bennünket érintően – az 1987-es kik. -i év fea. -inak a vh. -ára. (Ebből ugyanis még kiképzési tartalékot is kellett képeznünk.) *„A kiképzési üzemidőkből az alakulatok parancsnokai képezzenek tartalékot gyakorlatszám nélkül, amelyet elvesztett repülési jogosultságok helyreállítására, a „nem megfelelő” értékeléssel végrehajtott feladatok ismétlésére, a készülségi riasztások biztosítására, stb. használjanak fel.<sup>550</sup>”* Így biztosítani kellett ebből a kis kik. -i időből, a kik. -en kívül még egy pár más dologra is rep. időt. Ez akárhogy is nézzük valamivel több, mint 10%-os kik. rep. -idő csökkentést jelent – olyan, mintha minden rgv. majdnem egy havi rep. idejét elvették

---

<sup>546</sup> Czinege Lajos – hadseregtábornok, kommunista pártfunkcionárius, politikus. 1960.05.17 és 1984.12.06 között a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztere, 1984 és 1987 között a Minisztertanács elnökhelyettese. 1924.03.24-én született Karcagon, elhunyt Leányfalu, 1998.05.10-én

<sup>547</sup> Oláh István – Hivatásos katona, hadseregtábornok, a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztere 1984.12.06 és 1985.12.15 között. Nádudvaron született 1926.12.16. – elhunyt Budapesten 1985.12.15, a Rákóczi Ferenc Katonai középiskola volt parancsnoka, a MN kiképzési főcsoportfőnöke, honvédelmi miniszterhelyettes, majd a honvéd vezérkar főnöke.

<sup>548</sup> Kárpáti Ferenc – Született Kurej Ferenc Putnokon 1926.10. 16-án, elhunyt Budapesten 2013.09.27-én, hivatásos katona, vezérezredes, MSZMP-politikus, az MSZMP Néphadseregi Bizottságának első titkára, az MSZMP KB póttagja, 1966 és 1985 között a Központi Ellenőrző Bizottság tagja, a Magyar Néphadsereg politikai főcsoportfőnöke 1979.12.19 és 1985.12.30 között, majd 1985.12.30-tól a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztere 1990.05.23-ig.

<sup>549</sup> Ez az 1987-es CSRP kiképzési tervének ránk vonatkozó repülési idő elosztása, a kiképzési intézkedés 13. oldalán – a többi repülőeszköz repülési ideje számunkra irreleváns, így nem is foglalkozom velük különösebben.

<sup>550</sup> Hadtörténeti Levéltár - Központi Irattár (HL-KI.) A MN. CSRP. 1980-1989. 2695. doboz. (d.) 3904. őrzési egység. (öc.) A Magyar Néphadsereg (MN.) Csapatrepülő Parancsnokának (CSRP.) a 00102/1986. számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására, a kiképzési intézkedés 13. oldalán.

volna. Ez az üzemidő csökkentés bizony hosszú távon nem maradhatott „büntetlenül” – előbb-utóbb ugyanis törvényszerűen jönniük kellett a legkülönbözőbb rep. eseményeknek. A gazdaságunknak, az ország gazdaságának azonban már csak ennyire tellett. A pk. -oknak elmondták mindezeknek a csökkentéseknek a miértjét, s a többi pedig rájuk, valamint a pol. -i helyettesekre volt bízva, hogy mindezeket megértessék az áll. -al.

A CSRP. 00102/1986.sz. int. -ben<sup>551</sup> az 1987-es kik. -i év fea. -inak vh. -ában „*a magasfokú HKSZ<sup>552</sup> folyamatos fenntartása mellett, az elért eredményekre alapozva 1987-ben tovább folytassák a csapatrepülőök következetes és racionális alaprendeltetés-centrikus felkészítését és kiképzését.*<sup>553</sup>”

Ezzel a CSRP. egyértelműen meghatározta az 1987-es kik. -i év fő fea. -inak irányvonalát. A kiképzési int. -ést már az újonnan kinevezett CSRP. – s időközben ezredessé előléptetett – Makai Sándor<sup>554</sup> írta alá 1986.december 16-án. A 101.Ö. fre. szd. -nál – már az int. -és aláírását követő napokban a szdpk. azok előtt, akik a szd. rep. tervének elkészítésével foglalkoztak – a szd. törzse és a harc. kik. alovez. – ismertté tette az 1987-es kik. -i év int. -ének alapvető tervezési adatait<sup>555</sup>

A rep. kik. re fordítható rep. i idő jelentős mértékű csökkentése mégsem szegte kedvét, a szd. hajózó áll. -ának. Bizakodva nézett a teljes áll. a jövő elé, hiszen a 101. Ö. fre. szd. -ra szabott fea. -ok nagyon érdekesek voltak, s az elmúlt évhez hasonló megfelelő nagy kihívást ígért mind a rgv, mind pedig az üzemeltető MMSz. áll. számára. Nevezetesen szó szerint ez állt a kik. -i int. -és 101. Ö. fre. szd. részére előírt fea. -inál: „*Készüljön fel NDK-ból érkező vadászbombázó repülőszázad<sup>556</sup> fogadására, a közös rendezvények megtartására, majd viszonzásként a századával az NDK-ba történő áttelepülés végrehajtására, melyre később külön intézkedem.*<sup>557</sup>” (eredeti írásmóddal K.I.)

---

<sup>551</sup>HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2695. d. 3904. öe. A MN. CSRP. 00102/1986.sz. intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására.

<sup>552</sup> Harckészültség – HKSZ. harctevékenységre, védelemre vagy oltalmazásra való készenlét- KÉSZ Budapest, 2015. HM. Zrínyi Nonprofit Kft. Zrínyi Kiadó;

<sup>553</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2695. d. 3904. öe. A MN. CSRP. 00102/1986.sz. intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására, az intézkedés 3. oldalán.

<sup>554</sup> Makai Sándor ezredes Csapatrepülő Parancsnok 1986 év végétől, a CSRP. megszűnéséig – később vezérőrnagy. Az akadémiai tanulmányait a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián (ZMKA) végezte, majd ugyanitt, a már Nemzetvédelmi Egyetemen (ZMNE.) kapta a vezérkari képzését. Mi-8-as és Mi-24-es helikoptereken repült.

<sup>555</sup> Tervezési adatok – azok az adatok, amelyből a század kiképzési tervét össze tudtuk állítani: a repülési idő összmennyiségét, a repülési idő tartalékainak képzését, a hadműveleti időtartalék, a betervezendő új kiképzési feladatokat. stb.

<sup>556</sup> Itt előzetesen csak annyit sikerült megtudnunk, hogy a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) Légierő 77. vbo. re. e. -nek egy rep. szd. -áról, egy Szu-22M4-es rep. szd. -áról van szó, amely szd. a Rostock melletti Laage rep. -téren települt.

<sup>557</sup> A kiképzési intézkedés 31. oldalán.

Már a 101. Ö. fre. szd. részére kezdett fea. -szabás is érdekesen kezdődött, amely a szakágvezetőket és pk. -okat kreatív gondolkodásra készítette, nemkülönben a rgv. áll. -át is beleértve.

*„A repülő harckiképzés általános feladataiban meghatározottakon túlmenően érjen el minőségi előrelépést a felderítő és csapásmérő harc feladatok végrehajtásában.”* Így kezdte a CSRP. a fea. -szabását a szd. részére, majd a kik. -i int. -és 32. oldalán *„Fejlesszék és erősítsék az alaprendeltetésének megfelelő gondolkodásmódot. Ennek keretében kapjon kellő hangsúlyt a felderítő repülőök szerepe, feladata a szárazföldi összefegyvernemi harc megvívásának különböző időszaikában. Kiképzési feladataikat a valóságot legjobban közelítő harcászati háttérrel tervezzék és hajtsák végre. A harci alkalmazási feladatokat 50-50%-os arányban felderítő és csapásmérő feladatok végrehajtására tervezzék.”*

A szd. pk. felderítő helyettese, Máté László őrgy.<sup>558</sup> az intézkedés feladatszabása után – amely még 1986. december 17-én megtörtént – azonnal elkezdte kidolgozni a vízszintes rep. -ből történő bombavetés módszerét a szd. -unknál még jelen lévő szov. tanácsadó pilóták egyikével, Jevgenyij Ovcinnikov szds-al, akivel ő igen jó kapcsolatokat ápolt. A vízszintes repülésből történő bombavetés alapjául szolgált a speciális bombavetési feladatok<sup>559</sup> végrehajtásához.

A CSRP. kik. -i int. -ének megfelelően az alaprendeltetésnek megfelelő gondolkodásmódról csak annyit – annál jobban, mint ahogyan a fre. szd. áll. -a hozzáállt a kik. -i fea. -inak a megvalósításához, már nem igen lehetett fejleszteni az alaprendeltetés szerinti gondolkodásmódjukon – a szd. pk. -i és hajózó áll. -a mindent megtett, amit csak megtehetett az alaprendeltetés mielőbbi helyreállításáért! Ha kellett előre is dolgozott, ha azt a szabályzatok megengedték a gyors előrehaladás érdekében, még a szabadidejük rovására is. Igaz, a századnál akadtak szabálysértések, fegyelmezetlenségek, de a gondolkodásmóddal semmi problémánk nem volt. Ezt az igen gyakori CSRP. Repülő Harckiképzési Osztályvezetői (RHO) ellenőrzések is megerősítették. Sokszor az ilyen ellenőrzéseket maga az Osztályvezető, Bálint István alez.<sup>560</sup> vezette Börgöndről, de az is előfordult, hogy az

---

<sup>558</sup> Máté László őrgy. – Taszár rep. -téről, MiG–21-es típusról, a taszári első re. szd. szdpkh. -esi beo. -ból került a Szu–22-es fre. szd. -hoz, a szdpk. feld. h. beo. -ásába. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte, Balogh Imre őrgy. -al és Vígh Miklós őrgy. -al egy évfolyamon. 1983. január elsejével, a taszári Zrínyi Miklós Katonai Akadémia felderítő tanfolyamára, majd az első csoportban kapta meg az átképzést a Szu–22-esre.

<sup>559</sup> Speciális bombavetési feladatok – az atom töltetű bombák és a gyújtóbombák (napalm) bombavetéséhez.

<sup>560</sup> Bálint István alez. – a MN. CSRP. Harckiképzési Osztályvezetője, L–29-es, MiG–15-ös, MiG–17-es repülőgépek típusokon repült, majd a merevszárnyas repülőgépekről történő letiltása után a CSRP HKO vezetője lett, s Mi–8-as és Mi–24-es helikoptereket vezetett.

osztályról (RHO) Tordasi László őrgy.,<sup>561</sup> vagy éppen a CSRP. törzsfőnöke végzett „villámellenőrzést” bejelentés nélkül a fre.szd. törzsénél, illetve a szd. rep. harckik. alo. -án. Az ellenőrzők szinte mindig elégedetten távoztak, súlyosabb szabálysértési észrevételek és felmerült hiányosságok nélkül.

Az ugrásból történő bombavetés<sup>562</sup> módszerét pedig Éberhardt György – akkor már alez. – dolgozta ki, 1990. év elejétől, s 1990. októberében az elméleti kidolgozást követően Racskó Mihály szds-al<sup>563</sup> – akkor már őrgy – kezdték el a gyak. -i vh. -át, de ezeknek a módszereknek az általánossá tétele – minden egyes rgv. -vel történő begyakoroltatása – abbamaradt. Erre külön kiképzési repülési idő többletet kellett volna elkülöníteni, amelyre azonban nem volt lehetőség. E feladattípus általános, minden rgv. -re kiterjedő begyakorlása így elmaradt. A rep. idő hiánya ellenére ezt a gyak. -ot a szd. vezető rgv. áll. -a vh. -totta ezt a feladattípust is a rep. fea. -ok komplexálásával. Akiket nagyon érdekelt a fea. -vh. -sának mikéntje, az megtalálta a módját, s a megfelelő pk. -kal a saját kik. -i fea. -ideje terhére végre tudta hajtani ezt a feladattípust is. A vízszintes bombavetési fea. -ok elsajátítását Nádudvar lőtéren így a rgv.-k zöme vh. -totta,<sup>564</sup> tapasztalatot szerzett belőle.

A feld. h. -snek valójában a szd. lélöv. szolg. f. -vel kellett volna együtt dolgoznia a vízszintes bombavetés módszerén, annak a kidolgozásán, de a lélöv. szolg. f. – Lőrincz István őrgy.<sup>565</sup> – már a továbbtanulási felvételi vizsgáira készült. Őt ugyanis a szdpk. 1987 ősztől akadémiai beiskolázásra javasolta SZU. -ba, a Moszkva melletti monyinói<sup>566</sup> Gagarin repülőparancsnoki akadémiára.<sup>567</sup>

---

<sup>561</sup> Tordasi László őrgy. – a MN. CSRP. Harckiképzési Osztály Szállító-repülőgép szemlélője, An-26 és L-410 repülőgép típusokon repült.

<sup>562</sup> Ugrásból történő bombavetés – ennél egyszerű műrepülési manőver végrehajtásából, az ugrásból végrehajtott bombavetésből dobott bombavetésről van szó. Ennél a manővernél 100méteres magasságon meg kellett közelíteni a célt, 900km/h sebességgel, s számított terepszakaszon ugrásba vinni a repülőgépet, majd időre kellett bombát (ejtőernyős bombát) oldani az ugrás részének egy bizonyos pontján. A manővert tovább kellett folytatni fél-bukfencsel, majd 100m-en befejezni a bukfencet, és a gyűjtött sebességgel – 1000-1100km/h sebességgel kellett elhagyni a célterületet. (Ezt így atombombavetésre gyakoroltuk, ahol a bombarobbanás helyszínét minél gyorsabban el kellett hagyni!)

<sup>563</sup> Racskó Mihály szds. – Taszár repülőtérről, MiG-21-esről, az első repülőszázadtól került a Szu-22-es repülőgép típusra 1983. január elsejével, a taszári Zrínyi Miklós Katonai Akadémia felderítő tanfolyamára, majd az első csoportban kapta meg az átképzést a Szu-22-esre.

<sup>564</sup> Az így – vízszintes repülésből – eldobott bombák között volt hat darab 500kg-os bombája is a fre.szd. -nak, amelyeket el kellett dobnunk a lejárt műszaki idejük miatt. Ezeket a bombákat a nagyságuk miatt mind csak a nádudvari lőtéren dobhattuk el.

<sup>565</sup> Lőrincz István szds.-ként került a Szu-22-es Felderítőrepülő-századhoz Pápáról, MiG-23-as repülőgép típusról, 1983-ban, s részt vett SZU. -ban a Szu-22-es típusátképzésen, a krasznodari repülőbázison. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte.

<sup>566</sup> Monyinó – kis, 10-15.000 lélekszámú katonai egyetemi város Moszkva mellett. Moszkva és Monyinó között, Moszkva irányába a második megálló, Cskalovszkaja, az űrhajós, a „csillagváros.” Monyinót helyi érdekű vasút kötötte össze Moszkvával.

<sup>567</sup> Ez a beiskolázás már része lehetett a 00085.sz HM. direktíva hds. fejlesztési tervének, mely szerint még két Szu-25-ös bo. -repülő-szd. létrehozásával egy e. -et szándékozott létrehozni a hadvezetésünk, a VSZ. terv



Tehát jószérével még el sem kezdődött az 1987-es kik. -i év, de a szd. vezetése már elkezdett dolgozni a kik. -i int. -ben a 101. Ö. fre. szd. részére megszabott új fea. -in. Mindenki tette a dolgát a szakterületének megfelelően.

Az 1987-es kik. -i int. -és fő fea. -ának jelölte meg a CSRP. „*Teljes állományával szerezzon jártasságot a földi célok megsemmisítésében nappal az SZPPU-22 gépágyúkonténer, szürkületben pedig a bombázó fegyverzet alkalmazásával, valamint a fel- és leszállások éjjel SZP-2 csökkentett időjárás minimum melletti végrehajtásában.*” Tehát röviden a gépágyú konténer használata, a szürkületi bombavetés és az SZP-2-es csökkentett időjárás minimum viszonyok közötti jártasságszerzés voltak a fő célkitűzések a 101. Ö. fre. szd. részére. Ezekre a fea. -okra kellett készülnie tehát a szd. -nak, s mint új kik. -i gyakorlatot a gépágyúkonténer használatát (harci alkalmazási feladatot) kellett elsajátítani a teljes rgv. áll. -al. Teljesen új fea. -ként lettek ugyan megjelölve az intézkedésben, de az SZP-2 minimum időjárás viszonyok közötti repülésbe kényszerűségből már bele-bele „kóstolt” a hajózó áll. egy része – hiszen az időjárásnak nem lehet parancsolni s akadt néhány olyan esetünk, amikor minimum időjárás viszonyok között fea. -ot vh. -ó rg. -et lepett meg az időjárás kevés üza. maradékkal, s akkor bizony le kellett szállni, csökkentett időjárás minimum viszonyok között, hiszen az ilyen helyzetbe került rgv. -k nem tudtak átrepülni tartalék rep. -térre. Ugyanilyen okok miatt a szürkületi bo. -vetésben is volt már része néhány rgv. -nek a szd. áll. -ból. A rep. -ben kialakult helyzet miatt ugyanis volt olyan, aki az utolsó sorban vh. -ott bo. -vetési fea. -át – szürkületben volt kényszerült vh. -ni, ha nem akarta a fea. -át vh. -tatlanul hazavinni a bombaterhét, ami igencsak szégyenteljes lett volna a pilótatársak előtt. Így aztán megesett, hogy a nappali tervtábla utolsó fea. -át szürkületben került vh. -ásra, annak ellenére, hogy az még nappali feladat volt. Különösebb probléma nem lehetett, hiszen ott volt segítségként a lőtéri rep. -vez., aki minden tudása szerint segítette a rgv. társát. A szürkületi bo. -vetési fea. vh. -ának sajátossága csak a bombakör<sup>568</sup> megvilágításában jelentkezett. Az ilyen kényszerhelyzetből adódó, a szokásostól eltérő fea. vh. -okat egymás között többnyire kielemeztük, átbeszéltük megvitattuk és az ezekkel kapcsolatos tapasztalatainkat átadtuk egymásnak.

---

kívánalmi szerint. Erre nemcsak az akadémiai – a pk. -i hajózó áll. – de már a beosztott hajózó áll. beiskolázása is megtörtént a szlovákiai, kassai repülőműszaki főiskolába.

<sup>568</sup> Bombakör – a célpont köré rajzolt – általában 25m-es sugarú kör. Az éjszakai és a szürkületi bombavetési feladatokhoz mi a célpontot is kivilágítottuk, amit a lőtéri repülésvezető felügyelt, s ha kellett, egy katonával a bombavetések szünetében megerősítette a bombakör megvilágítását. Majdnem minden repülőtéren felfestésre került egy ilyen bombakör, melyen a repülőgépvezetők foto-bombavetést hajtottak végre a repülőtér fölött, gyakorolva a bombavetés manőverének felépítését, s a célzás végrehajtását a gyakorlati bombavetéshez.

Ami teljesen új fea. -ként jelentkezett, az a SZPPU-22-es gépágyú konténerből történő lövészet, melyet az intézkedés szerin minden rgv. -nek be kellett gyakorolnia, vagy legalábbis jártasságot kellett szereznie belőle (Lőnie kellett vele, hogy az alkalmazását ismerje, s tudja, mit is várhat tőle a gyakorlatban). Az SZPPU-22-es kont. -rel történő lövészetet meg is kezdtük, de sajnos már az első lövészetek alkalmával előjöttek az SZPPU-22 kont. -es lövészet hibái. A kont. -ben a lövedékek hevederének a megvezetése a lövészethez bonyolult volt, ennél fogva rendkívül sok akadály keletkezett a lövészetek vh. -a közben (Elakadt a heveder és nem került oda a lövedék a gépágyú elsütő szerkezetéhez, a töltényűrbe. Annyit tudni kell a konténerbe beépített gépágyú típusáról, hogy az egy GS-23-as gépágyú volt, s itt a lövedékeket a heveder a konténer a gépágyú csővel ellentétes részéből szállította igen bonyolult úton a gépágyú csövébe a tűzmegnyitáshoz. A MiG-21-es rg. -be is ezeket gépágyúkat építették be főként, de ott nem volt olyan bonyolult a heveder megvezetése, amíg a lövedék eljutott a töltényűrbe. Ott körbevezették a gép törzsén, s úgy került a lövedék a gépágyúcső végéhez a töltényűrbe, ennek ellenére a MiG-21-es típuson is igen sok heveder elakadás volt.

A GS-23-as egy gázdugattyús töltényadagolású gépágyú volt, igen nagy tűzgyorsasággal – az elméleti tűzgyorsasága: 3300lövés/perc (55lövédék/sec), a gyakorlati pedig, – ami szintén nem kevés – 2850lövés/perc (kb. 47lövédék/sec), s ez igen bonyolult munkát követelt a gépágyú betöltési rendszerétől – s így igen nagy volt a meghibásodási lehetőség is! A Szu-22M3-as típuson a beépített fedélzeti gépágyú NR-30-as volt, melynek koránt sem volt ilyen bonyolult a lövedék töltényűrbe történő vezetése, de azért itt is előfordultak akadályok a lövészetek alkalmával. Tehát a lövészetet megkezdte a szd. az SZPPU-22-vel, de nem mindenki lőtt vele, mert a kont. -es lövészetet maga a CSRP. Szu-22-es rep. szmlő., Éberhardt György őrgy. állította le, ugyanis túlságosan nagy luxus lett volna állandóan gépágyú akadályokkal visszajönni a lőtérrel, üzemképtelen kont. -el. Tehát a fea. vh. -át megkezdtük, de csak a rgv. állomány 70%-a hajtott végre kont. -es lövészzel harci-alkalmazási fea. -ot, erről jelentés is készült a csapatrepülő parancsnoknak.

Az 1987. évi kik. -i int. -ben a CSRP – Makai Sándor ezds. – az éleslövészeti és bo. -vetési fea. -i vh. -ához mind a lőtereket, mind pedig a harcanyagokat maximálisan biztosította a 101. Ö. fre. szd. részére. A kik. -i év szinte minden hónapjában állt rendelkezésére<sup>569</sup> a szd-nak lőtér a lövészeti fea. -ok vh. -hoz – kivéve a szeptember hónapot. A szeptember hónapot ekkor még nem kapta meg, a szd. feltehetően a szov. alakulatok miatt, csak annyit: „*később*

---

<sup>569</sup> 1987-es kiképzési intézkedés 121. oldalának táblázata szerint.

kerül pontosításra” – a három a Szu–22M3 által még használható lőterek (Várpalota, Hajmáskér, Nádudvar) valamelyike volt. Olyan hónap is volt, amikor csak 6 lövészeti nap állt a szd. rendelkezésére, s volt olyan, amikor 15! A lőtereknek megvoltak a maguk sajátosságai: pl. a nádudvari lőterre mindent lehetett tervezni és vh. -ni bombavetést – 50kg-os repülőbombáktól az 500kg-os repülőbombáig, nem irányított rakétalövészetet (NIR), valamint éjszakai lövészet, bombavetés és légi-fényképezés – tervezését és vh. -át is.

A hajmáskéri és a várpalotai éleslövészeti lőterekre – a 101. Ö. fre. szd. – csak lőhetett, fényképezhetett, de nem bombázhatott. Mindennek megfelelően a kik. -i int. -s 122. oldalán a fre.szd. megkapta a földi célok elleni lövészetek anyagbiztosítását. A beépített NR-30-as gépágyúhoz 3000db lőszer javadalmazást, míg az SZPPU-22 konténer NR-23-as gépágyúhoz 5000 db-ot biztosított az elöljáró. A nem irányított rakétalövészet (NIR) végrehajtásához pedig Sz-5-ös rakétákból 500 db-ot, az Sz-8-asból 34 db-ot. Az Sz-24-esből 8 db-ot, az Sz-25-ösből, s a H-23-asból 9-9 db-ot, de ezekből a harcanyagokból nem használt fel a 101. Ö. fre. szd. az 1987-es kiképzési évben a számára biztosított NIR anyagokból egyetlen darabot sem. A kik. -i int. -és 123.oldalán pedig a földi célok elleni bombavetések fegyverzeti anyagbiztosításában (50 kg-osból 86 db, 100 kg-osból 20 db, 250 kg-osból 6 db, 500 kg-os gyújtóbombából 10 db-ot, sima 500 kg-os bombából 6 db-ot) felsoroltak szerinti repülőbombát kapott a század 1987-ben.

Az igazán nagy dolog – a 101. Ö. fre. szd. számára kuriózum – amit a szd.-nál minden rgv. szinte kivétel nélkül várt, az a tenger fölötti repülés,<sup>570</sup>volt, ezzel együtt a tengeri célokra történő harci alkalmazások vh. -sa.

Ám az 1986-os év sem múlt el sajnos rep. esemény nélkül a szd. -nál, s ebben az időjárás játszotta a főszerepet. Alig három hét telt el a fre. szd. lengyelországi nagy hatótávolságú, diszlokációs, RHGY<sup>571</sup>– al egybekötött sikeres lövészetünk után – az 1986.06.19-én nappali 09.00-tól 15.00-ig tartó repülési váltáson – a Taszár bázis repülőtéren, a 31. Honi vadászrepülő-ezreddel (31. H. vre. e.) közös repülési váltáson egy igen súlyos és tanulságos rep. eseménynek volt elszenvedője a 101. Ö. fre. szd. egyik rgv-je, amely szerencsére nem végződött rep. katasztrófával. A teljes egészében nappalra tervezett rep. váltás alatt, váratlanul időjárásromlás következett be, melyet a szd. -nál a beosztása szerint is

---

<sup>570</sup> Az URV-71 96. pont 2. bekezdése szerint a tenger fölötti repülések végrehajtása műszerrepülésnek (műszer szerinti repülés), és bonyolult időjárási viszonyok közötti repülés is az URV-71 104. pontja, 5. bekezdése alapján

<sup>571</sup> Repülő Harcászati Gyakorlat – RHGY. A repülőkötelékek személyi állománya harcászati kiképzésének legmagasabb formája. Ezeket a repüléseket, a valóságos helyzetet legjobban megközelítő körülmények között hajtják végre. KÉSZ, Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. Zrínyi Kiadó;

rep. -vez. – János Béla őrgy.<sup>572</sup> – tapasztalatlanságából eredően nem megfelelően kezelt, s ehhez hozzáadódott még a rep. -vezh. – a Szu-22-es repülésekről akkoriban letiltott Kánya Lajos szds – feladatköri mulasztása is. Sőt, a leszállást végrehajtó rgv. – Iváncsik Gábor szds.<sup>573</sup> – aki egy hosszú rep. kihagyása után, a rep. -technikai jogosítványában „frissen helyreállt” – rgv bizonytalansága, határozatlansága is. Így módon „összejött” egy igen veszélyes rep. esemény. Az időjárás felderítést végrehajtott rgv. és a szinoptikus<sup>574</sup> jelentése alapján a rep. -t a rep. minimum időjárási viszonyokra készített tervtábla alapján kezdték meg. A repülési körzetben 10/10-es (tíz tizedes) borultsággal 2500 m-től 5000 m-ig terjedő felhővastagság volt 2-3/10 alacsonyszintű (300 m-es) felhőfoslányokkal. A rep. -t időben, 9.00-kor kezdték, s nem sokkal ezután a meteorológiai szolgálat az államhatár közelében, Pécs irányából a rep. körzetre húzódó időjárási hullámfrontból még nem számolt zivatar góccok kialakulásával, viszont a hullámfront mögötti légtömegekben gyorsan képződő zivatargócok várható kialakulását jelezte a rep. -vez. -nek. A rep. -vez. ennek ellenére nem készült fel, nem tette meg int. -eit a légtérben tartózkodó rg. -ek tartalék rep. -térre történő átirányítására (URV-71<sup>575</sup> 532.pont, 22. bekezdése szerint.). A leszálló irányon leszállásra készülő rgv. -nek – Iváncsik Gábor szds. -nak – parancsot adott a leszállás vh. -ra – holott a rgv. többször is jelentette<sup>576</sup> a repülőgépe túlsúlyát a leszálláshoz, a 3000 kg üzemanyag maradékot, sőt, hogy a közeli irányadó állomás fölött (KIRÁ) még nem látja a kapuzó fényszórókat, – ennek ellenére a rep. vez. határozott leszállási parancsára vh. -totta a leszállást. A rep. -vezh.<sup>577</sup> nem adott parancsot a rgv. -nek a leszállás megszakítására, s egy újabb bejövétel vh. -ára, holott ez lett volna a helyes parancs az ő részéről. A rgv. pedig önállóan is dönthetett volna egy új bejövétel vh. -ról, a helyzetének megítélésével felülbírálv

---

<sup>572</sup> János Béla őrgy – Taszárról MiG-21PF repülőgép típusról, a taszári első repülőszázadtól került a már létrejött 101. Ö. Fre. szd állományába 1984-ben János Béla őrgy hosszú utánajárása és kérelmei, valamint Balogh Imre szd.pk. támogatásával és közbenjárásával.

<sup>573</sup> Iváncsik Gábor szds – Pápáról került MiG-21BiSz-es repülőgép típusról a 101. Ö. Fre. szd-hoz 1983-ban a század megalakulásakor.

<sup>574</sup> Szinoptikus – repülési meteorológus, aki előrejelzést ad az időjárásról, valamint az aktuális ornitológiai helyzetről is. Feladatköri meghatározása az URV-71-ben megtalálható. Nálunk Taszáron a repülésvezetői irányító torony földszinti részén a szünetmentes táplálást biztosító akkumulátoros helyiség, első emeletén szinoptikusok időjárás jelző radarjának a kijelző monitorai, a szinoptikusok és a diszpécser csoport ugyanezen a szinten, a másodikon a VISZP-75 és az azt kiszolgáló csoport, s a harmadik emeleten a FRISZ ügyeletes egy különálló helységben és négy lépcsőfokkal fentebb pedig a repülésvezetői csoport volt.

<sup>575</sup> URV-71 – repülési szabályzat: Utasítás a Repülés Végrehajtására URV-71, Szolgálati használatú repülési szabályzat, a Honvédelmi Minisztérium adta ki 1973-ban, Budapesten, Schmidt István ezds a Magyar Néphadsereg Repülő Főnöke hagyta jóvá 1973. május 14-én.

<sup>576</sup> Iváncsik Gábor szds. visszaemlékezései és elmondása szerint, melyet megerősített a repülőeseményt kivizsgáló jegyzőkönyv is.

<sup>577</sup> A közeli irányadó állomás (KIRÁ) után a repülésvezető helyettes elküldheti a leszálló repülőgépet ismételt bejövétel végrehajtására, ha a repülőgépvezető. nem látja biztonságosan a kapufényeket, de ebben ezt nem tette meg.

a repülésvezető parancsát. Tehát mind a hárman hibáztak. A rgv. a megbízható látás hiányában, s az oldalszél miatt kisodródott a leszálló mezőről, s az oldalszegély fények lámpaburáit összetörve lesodródott a betonról. A rg. kisebb sérülésekkel megúsza ezt a leszállást, ez azonban könnyen akár katasztrófával is végződő rep. -eseménnyé válhatott volna. Makai Sándor ezds, csapatrepülő parancsnok által kijelölt kivizsgáló bizottság tagjai mind a három érintettnél szabálytalanságokat, munkaköri, és beosztásbeli mulasztásokat tártak fel. A bizottság megállapításai alapján elmarasztalta, megfenyítette őket.

Tehát az 1986-os kiképzési év, a fre. szd.-nak az RHGY. vh. -ban elért jó eredményeit elcsúfította ez a rep. -esemény, amely kis odafigyeléssel nagy valószínűséggel elkerülhető lehetett volna. Tény, hogy még az 1987-es kik. -i év elején is foglalkozni volt kénytelen ezzel a rep. -eseménnyel a 101. Ö. fre. szd. vezetői és RMBT.<sup>578</sup> szintjén.

Ettől a sajnálatos dologtól eltekintve a fre. szd. kik. -i éve a megszokott módon vizsgákkal, ellenőrzésekkel a rep. -i jogosultságok helyreállításával – szd. vezetési szintjén pedig különböző parancsok intézkedések kiadásával, s a CSRP. szd. részére kiadott 1987-es év kik. -i int. -ének a feldolgozásával kezdődött.

Január 09-én a 101. Ö. fre. szd. pk. parancsot<sup>579</sup> adott ki a 101.Ö. Fre. szd. áll. -ából a HKSZ. szolgálatba vezényelhető rgv.-kről. Ez alapján a szd. 18 fő rgv. -i közül – azaz 17 fő, mert 1986-ban az LNK. -ból történő hazatelepülés után Kánya Lajos szds. -t<sup>580</sup> repüléstechnikai hiányosságok miatt letiltották őt a további rep. -ekről, s így a parancs szerint csak 12 fő volt HKSZ. szolgálatba vezényelhető. A szd.pk-t és az ügyeletes pk. -i szolgálatot adó századtörzs áll. -át a pcs. alapján nem vezényelheték HKSZ. szolgálatba. A szd. áll. -ból 1987-ben a felsőbb katonai oktatási intézménybe beiskolázott Lőrincz István őrgy. -nak<sup>581</sup> a szd. lélv. szolg. f. beo. -át átvevő – áll. tábl. szerinti – I. rajpk-a, Vincze Péter szds.<sup>582</sup> a szd. pk tervei alapján megkezdte a rep. -vez. -i kik. -ét. Mindez a HVHT-75 II. részének 21.

---

<sup>578</sup> RMBT – Repülőesemény Megelőző Biztonsági Tanács – ennek a létrehozására a CSRP. minden évben parancsot adott ki, tagjait pedig a szd.pk jelölte ki a század állományából. Az RMBT. -nek volt rgv. és műszaki szekciója.

<sup>579</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/14/1számú csomag Belső leltári szám (BL): 73/01/14. A 101. fre. szd. parancsnokának 014/1987.szszámú parancsa harcászati szolgálat ellátására. Taszár, 1987.január.09.

<sup>580</sup> Kánya Lajos szds. – Taszárról került a fre. szd. -hoz 1984-ben előtte MiG–21-es rg. típuson repült. Ezen a típuson leszállásnál a „felvétel” magasságát nem tudta helyesen meghatározni, így a leszállásai a Szu–22-es típuson már veszélyesnek bizonyultak, mivel a jelentkező hibáját képtelen volt kijavítani, így a CSRP. repüléstechnikai szemlélője – Éberhardt György őrgy. – letiltotta őt a típuson történő további rep. -ekről.

<sup>581</sup> Lőrincz István szds.-ként került Pápáról, MiG–23-as repülőgép típusról a Felderítőrepülő-századhoz, s 1983-ban az első csoportban kapott átképzést a SZU. -ban a Szu–22M3-as rg. típusra.

<sup>582</sup> Vincze Péter fhgdy.-ként került a Szu–22-es fre. szd. -hoz Kecskemétre került MiG–21-es rg. típusról, s éppen, hogy megfelelt a típusra kerülés követelményeinek – I. osztályú rgv. – még Kecskeméten vizsgázott, de az I. osztályú kinevezését már a századnál kapta meg. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte.

fejezetében meghatározottak történt, mely szerint felkészült és eredményes vizsgát tett. A szabályzatokban előírt és meghatározott tantárgyakból ez alapján a Szu–22M3 és a Szu–22UM3 típusú rg. -kel vh. -ott ag. szintű rep. -ket vezethetett.<sup>583</sup> (Ezt először gyakorlott rep. -vez. -vel, aki már régebben vezetett rep. -ket, s az ő minősítése alapján kezdhette el az önálló rep. -vez. -eket. Az ilyen ellenőrző rep. -vez. -ből kettő kellett.)

A 101.Ö. fre. szd. áll. -ából az 1987-es évtől szd – aeg. szintű – valamint század és ezred összevont – egység szintű – „vegyes” repüléseket (MiG–21-es és Szu–22-es rg. típusokkal vh. -tott repüléseket) vezethettek:

- Balogh Imre alez.;<sup>584</sup>
- Vigh Miklós őrgy.;<sup>585</sup>
- Máté László őrgy.;
- János Béla őrgy.;

Század szintű repüléseket:

- Vámos József őrgy.;<sup>586</sup>
- Lőrincz István őrgy.;
- Katona István őrgy.;<sup>587</sup>
- Vincze Péter őrgy.;

Lótéri rep. -ket szintén ez a pk. -i áll., plusz még a rajpk. -i áll. is vezethetett. Így gyakorlatilag bárki elmehetett a szd. vezető áll. -ából szabadságra, vagy ha bárki le is betegedett, a rep. -ek zavartalanul folytatódhattak. Vincze Péter szds. vizsgájával ez az állomány bővült egy fővel (Igaz az akadémiára készülő Lőrincz István őrgy. kiesett ebből a

---

<sup>583</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/14/1. sz. csomag BL: 73/01/22. A MN. 101. Ö. fre. szd. pk-nak 022/1987.számú parancsa repülésvezetés engedélyezéséről.

<sup>584</sup> Balogh Imre alez. – őrgy. -ként a taszári harcászati repülőezred ezred légilövész szolgálat főnöki beosztásából, MiG–21-es repülőgépről került a 101. Ö. fre. szd. szdpk. -i beo. -ba, 1983-ban a MN. HM. 0662/1983.sz parancsa alapján, s az első átképzési csoportnak is ő volt a parancsnoka a krasznodári átképző repülőbázison. 1991-ben ezds-ként, a 101. Ö. fre. szd. a taszári harcászati repülőezred állományába történő beolvastásával a taszári repülőezred parancsnoka. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián, a vezérkari akadémiai képzését pedig Magyarországon a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen (ZM NE.) végezte. Később – 1995-től az MN Repülő főnökségén dolgozott, s vezérőrnagyként a MH. Repülőfőnöke is volt.

<sup>585</sup> Vigh Miklós őrgy. – Pápáról került MiG–21Bisz-es rg. típusról a 101. Ö. fre. szd. állományába a szdpk. első helyettesi beosztásába a Szu–22M3-as rg. -re, 1983-ban. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte. Az első átképzési turnusban vett részt a krasznodári típusátképzésen.

<sup>586</sup>Vámos József őrgy. – szds.-ként a 101. Ö. fre. szd. megalakulásakor 1983-ban Taszárról, MiG–21PF rg. típusról, az első repülőszázadtól került a századhoz, a 101. Ö. fre. szd. megfigyelő szolgálat főnöki beosztásba.

<sup>587</sup>Katona István őrgy. – századosként 1983-ban Taszárról, MiG–21PF rg. típusról, az első vadászrepülő századtól (Fokvári-század) került a 101. Ö. fre. szd áll. -ába a szd. megalakulásakor, 1983-ban, s részt vett a krasznodári típusátképzésen SZU. -ban. Egyetemi tanulmányait a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen, Összefgyvernemi Haderőnemi parancsnoki szakon végezte. A 101. Ö. fre. szd harc. alov.

körből.). A szd. vezető állománya tehát előrelátóan igyekezett gondoskodni a kik. -i rep. -ek zavartalanságáról. Mindezen kívül még egy rajpk. rep. -vez. -i kiképzése is tervezett volt a szdpk. Balogh Imre alez. tervei szerint.

Az előjáró 1987-es kik. -i int. -ében a rep. -idő kiszabat a 101. Ö. fre. szd. egy fő rgv. -re 81h 30 min. volt, hdm. -i rep. idő nélkül. A hadműveleti rep. idő 87 h volt még, amit a szd. kapott, s így nagyjából 30 perccel bővült a rgv.-kenti rep. idő kiszabat. Ez, nem túl sok! (82 óra/fő) Havonta ez 6 óra 50 perc!

Ez idő tájt jelentek meg nyugati szakfolyóiratokban – ezeket a híreket az egész magyar nagysebességű rgv. állomány figyelemmel kísérte – az amerikai pilóták éves repülési idejéről írások, újságcikkek, mely szerint ők éves szinten 200 – 250 órát repültek, s ők ezt a rep. időt kevésnek tartották. Mi csak álmodozhattunk ekkora rep. időkeretről, viszont nem elégedetlenkedtünk, csak egymás között, vagy még úgy sem. A repülésbiztonsági (RMBT) konferenciákon is téma volt a kevés rep. idő, s annak a repülésbiztonságra történő negatív hatása: „*A repülési idő csökkenésével törvényszerűen meg fog nőni a repülési események és a repülési katasztrófák száma!*”<sup>588</sup> került felvetésre az egyik CSRP RMBT konferencia alkalmával. Erre csak a szd.pk, és a két RMBT. szekció<sup>589</sup> – a rgv-i és a MMSz. -titkára vettek rész minden évben Börgöndön.

Tehát a rendelkezésre álló rep. időt nagyon tartalmasan kellett kihasználni, arról nem is beszélve, hogy várhatóan ez a rep. idő mennyiség – kiszámíthatóan – évenként csökkenő tendenciát fog mutatni az ország egyre súlyosbodó gazdasági helyzetét figyelembe véve.

A rgv. áll., regeneráló kondicionáló tervét is megkapta a szd. az 1987-es kik. -i int. -s táblázatos részének 133. oldalán. Eredetileg a nagysebességű repülőgép-vezetőkre előírt boroveci kondicionáló kiképzést<sup>590</sup> a CSRP. vezetése kiterjesztette a helikopter vezetői állományra is, akik nem kimondottan nagysebességű rgv-k, de így is a századtól minden rgv. részt vehetett ilyen pihentetésben, regeneráló üdülésben.

A 101. Ö. Fre. szd rep. -kik. -e rendben folyt a rep. jártasság megtartását, illetve annak mielőbbi visszaszerzését – amennyiben arra szükség volt – szem előtt tartva a kiképzési

---

<sup>588</sup>RMBT konferencia, Börgönd, 1986.

<sup>589</sup>Az RMBT repülőgépvezető. szekciónak én – Katona István örgy – voltam a titkára.

<sup>590</sup> Nagysebességű repülőgépvezető-k kondicionáló, regeneráló kiképzése: ez egy 2000méter fölötti tartós pihentetés, a pilóták nagyfokú igénybevétele miatt. Egy kondicionáló üdülés három hetes időtartamú turnusokban történt. A 101. Ö. Fre. szd repülőgép-vezetői állománya ezt, a bulgáriai Borovec üdülőközpont melletti Bolgár Néphadsereg üdülő komplexumában hajtotta végre.

intézkedésben előírt, s a szd. előtt álló fea. -knak és a hadrafoghatóság<sup>591</sup> állandó, folyamatos fenntarthatóságára történő irányultsággal.

Az április 9-én aláírt intézkedésében a CSRP. – 041/1987.számú<sup>592</sup> – a 101. Ö. fre. szd. 4 db Szu–22M3 rg. -ének (két géppár) SZPSZ-141 zavarókont. -el való részvételét rendelte el a saját csapatok tevékenységének ellenőrzésében, a „Zengő-87” gyakorlaton. A zavarókont. -t az útvonal elejének egy rövid szakaszának lerepülése után kellett bekapcsolni. A „Zengő-87” gyakorlat két szakaszból állt – mindkettőben – április 13-án és április 14-én is repült a Szu–22M3, s a zavarókont. alkalmazása igen hatékonynak bizonyult a légvédelmi eszközökkel szemben. A saját csapatok felmérhették, mennyire hatékonyan képes működni a 101. Ö. fre. szd. A gyakorlaton kiváló eredménnyel, eseménymentesen vettünk részt.<sup>593</sup> Egy hónap sem telt el, s megjelent 1987.május 29-i keltezéssel a 101. Ö. fre. szdpk. -nak 062/1987.számú intézkedése,<sup>594</sup> melyet a CSRPK 055/1987.számú intézkedése<sup>595</sup> alapján adott ki. Az intézkedés szerint a Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadserege (NDK NN) Légierjének 77. vbo. re. e. -nek egy re. szd. -a Mo. -ra települése után a 101. Ö. fre. szd-nak 4 rep. váltás tervezésére kellett felkészülnie. A német vbo. re. szd. áttelepülésének időpontját 1987. július 20-a és 1987.augusztus 02 közé tették a parancsnokok, várhatóan tíz napos időtartamú mo. -i tartózkodásra. Mindezt összesen 120 óra rep. idővel, minden időjárási viszonyok közötti rep. -ek vh. -ával. A szd. mezőkövesdi, majd a lengyelországi Pila repülőtéri áttelepülése, az onnan végrehajtott légi- és földi-lövészeti fea. -k vh. -a után a fre. szd. kezdett hozzászokni – a már szinte Varsói Szerződés (VSZ.) szintű hadműveleti térségi tevékenységgé váló, hadászati – a rendeltetésének megfelelő feladatszabások jellegéhez, melyek visszatükrözték a 101. Ö. fre. szd. csapásmérő erejét és annak fontosságát. Félelmetes volt átérezni s megérteni milyen jellegű fea. -ok vh. -ra is

---

<sup>591</sup>Hadrafoghatóság – a csapatoknak, egyes katonáknak és haditechnikai eszközöknek a harc megvívására, a rendeltetésszerű feladataik megoldására való felkészültségét, alkalmasságát és működőképességét meghatározott mutatók alapján minősítő fogalom. (A hadrafoghatóság követelményének megfelelt egyén, csapat, eszköz megnevezése: hadra fogható.) Katonai terminológiai Értelmező Szótár (KÉSZ) Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. Zrínyi Kiadó

<sup>592</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnokának 041/1987.számú intézkedése a „Zengő-87” légvédelmi együttműködési gyakorláson való részvételre. Börgönd, 1987.április.09.

<sup>593</sup> A 101. Ö. fre. szd. pk. a gyakorlaton résztvevők tevékenysége kiértékelése alapján, valamint Katona István nyá. repülő őrgy, repülő harckiképzési alosztályvezetői munkafüzetének bejegyzése alapján.

<sup>594</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/14/1sz. csomag belső leltári szám:73/01/62. A Magyar Néphadsereg 101.felderítőrepülő-század parancsnokának 062/1987.számú intézkedése, az Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadseregének (NDK NN) légierjének 77. Vadászbombázó Repülőezrede (Vbo.Re.e.), egy századának fogadására, a közös kiképzési repülések megtervezésére, valamint a század NDK-ba történő áttelepülésének megszervezésére.

<sup>595</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698.d. 3910.öe. MN CSRPK intézkedés az NDK. NN. Légierő 77.vbo. re. e. egy repülőszázadának fogadására.



készülünk, s hogy ezeknek a fea. nak a vh. -ával milyen hadászati gyakorlásokat is végez a szd. Mindezt a szdpk. a pcs. -iban, int. -iben világosan meg is határozta, de az állomány többsége ezt tisztán látta és érezte is. A 101. fre. szd. áll. -ának többsége tisztában volt a vh. -andó fea. -ok súlyával, s avval, hogy az egész gyakorlássor egy igen kemény háborús felkészülés.

A német vbo. re. szd. a jelzett időben, pontosan leszállt Taszár rep. -téren. Balogh Imre alez., Vígh Miklós őrgy., és Máté László őrgy. több – a szovjet repülőparancsnoki akadémiáról ismert – barátot is üdvözölhetett az érkezők között.

Az első rep. váltást a német vbo. re. szd. önállóan, a taszári repülési körzet megismerésére, a bejövetei rendszerek, a kiképzési útvonalak, s a lőtéri útvonalak megismerésére önállóan hajtották végre. Ezt a rep. váltást ők így is tervezték vh. -ni, megismerkedve a taszári helyi sajátosságokkal, mindez különösebb nehézségek nélkül ment is nekik. Azért, amiben csak tudott, segített nekik a magyar Szu-22-es szd. állománya. Voltak, akik beszéltek a német nyelvet – a CSRP. biztosított tolmácsot is a 101. Ö. fre.szd. számára, sőt a német kollégák is hoztak magukkal magyarul beszélő tolmácsot – s így könnyedén rendezhettek közös (nemzetközi) foci meccset, röplabdázhattak is együtt a két re. szd. a hajózó és repülő-műszaki csapataival. A közös szabadidő pedig sörözéssel és vacsorával – mindezt Kaposváron, bent a városban, jó magyaros ételekkel – egyszóval jó házigazdaként vendéglátásban minden területen kitett a szd. magáért. Amikor volt rá alkalom, a balatoni strandokra szervezett kirándulásokra is elkísérte őket a szd. pol. -i helyettese, s a CSRP. által biztosított csapatrepülő pol. -i tiszt.

A második rep. váltást már közösen hajtotta végre a német és a magyar rep. szd, melyre harcalkalmazási fea. -ok vh. -át kellett tervezniük a német terv szerint. Ezt a rep. váltást Nádudvar lőtérre hajtották végre közösen bombavetési és NIR lövészeti fea. -ok vh. -ával, taszári fel- és leszállással.

A német aeg. itt tartózkodása harmadik rep. napján, nappalból éjszakába történő átmeneti rep. -t hajtott végre önállóan, a német vbo. re. szd. A rep. váltás nappali részében harci alkalmazási fea. -ok vh. -át, a repülési váltás éjszakai részében pedig repüléstechnikai és navigációs fea. -at hajtottak végre.

A magyarországi negyedik rep. napját a német re. szd. közös rep. váltásban a 101. Ö. fre. szd-al hajtotta végre. Ebben a rep. -i váltásban harci alkalmazási és a szükségszerű repüléstechnikai (ellenőrzési) fea. -kat hajtott végre mindkét szd. – hozzá kell tennit: eseménymentesen – melynek érdekében a magyarok vezetése, mint házigazdák mindent elkövettek.

A vendég német vbo. re. szd. biztonságos rep. -einek és a rep. fea. -ok gördülékeny vh. -a érdekében a német szdpk. – Balogh Imre alez. segítségével – szakmai foglalkozások vh. -át rendelt el, Mo. -ra településük másnapján. Olyan foglalkozásokat, amelyeket a német rgv-k legjobb, ha – a félreértések elkerülése végett – magyar rep. szakemberek szájából hallanak, nem pedig egy német nyelvre fordított kiadványból. (Azért is mert itt többek között lehetőségük volt kérdezni a német repülőkollégáknak). Vámos József őrgy. a fre. szd. mfi. szolg. f. a Magyar Népköztársaság (MNK) területe feletti repülések vh. -ának rendjéből tartott a német rgv-knek előadást.

A Taszár rep. -körzetében, valamint a 150 km-es rep. körzetben alkalmazott rádiótechnikai eszközök, s azok alkalmazásának ismereteiből a pk. Balogh Imre alez., a taszári rádiótechnikai zászlóalj, és a taszári 31. Honi vre. e. híradó zászlóalja áll. -ától szakelőadókat kért – és kapott – az előljárón keresztül.

Székely Kálmán szds.,<sup>596</sup> a 101. Ö. fre.szd. vezetési pont pk. -a pedig a taszári rep. -tér körzetének rep. irányítási rendjéből tartott számukra előadást.

Lőrincz István őrgy. a 101. Ö. fre. szd. lélv. szolg. f. pedig Taszár rep. -tér – mint fő rep. -tér – és a taszári körzetben kijelölhető tartalék rep. -terek igénybevételének rendjéből, valamint a Nádudvar lőtérhasználati utasítás ismeretéből készítette fel a német rgv. -ket.

Mikula László mk. őrgy.,<sup>597</sup> a 101. Ö. fre. szd. a pk. fegyverzettechnikai helyettese a taszári rep. -téri üzemeltetés és a rep. -ek alatti kiszolgálás rendjével s a Taszáron a Szu-22-es rg. -ek által használatos többzónás kiszolgálási rendszerrel ismertette meg a német rgv. társaikat.

Vígh Miklós őrnagy a 101. Ö. Fre. szd. pk. első helyettese, repülő-helyettese pedig a taszári repülőtér és repülési körzetében, valamint a Nádudvar lőtérén alkalmazandó rep. -biztonsági és más biztonsági rendszabályok ismereteiből tájékoztatta a német fegyvertársaikat. Ugyancsak ő fogta össze és irányította az összes foglalkozást, a tájékoztatások menetét, valamint a rep. -ekre történő együttes felkészülést, s a rep. -vezetői csoport felkészítését.<sup>598</sup> A MMSz. f. (a mérnök-műszaki szolgálat főnökét), a törzsfőnököt

---

<sup>596</sup> Székely Kálmán szds. – a taszári repülőezred állományából került a 101. Önálló felderítőrepülő-század vezetési pontja állományába, a 101. Ö. fre, szd. felállításakor.

<sup>597</sup> Mikula László mk. őrgy. – Egyetemi tanulmányait a moszkvai Zsukov repülőmérnöki akadémián végezte, – kitűnő – vörös diplomával. Az akadémiai tanulmányai után került a 101. Ö. fre. szd. -hoz, s megbízás alapján látta el a fre. szd. parancsnokának fegyverzettechnikai helyettesi beosztását.

<sup>598</sup> Repülésvezetői csoport – a századparancsnok az összevont repülések levezetésére kettőzött repülésvezetői csoportot jelölt ki, megkönnyítve ezzel a német szakmai vezetés munkáját. A németek önálló repülési váltásán is volt magyar segítő, aki minden felmerült problémájukban és az igényeik kielégítésében segítette a repülésük végrehajtását. (Amit csak lehetett, mindent megtettünk, ami segítette a munkájukat.)

(TÖF), s a szd. pk. pol. -i helyettesét – Vigh Antal alezredest<sup>599</sup> – tette felelőssé a 101. Ö. fre. szd. pk. a német MMSz. állomány, a német vezető pk. -i áll., s a vendég rgv. állomány kulturált munka- és pihenési feltételeinek a megteremtéséért. Az ideérkezett harci technika őrzésvédelmét pedig a német pk. -okkal, a 31. Hc. vre. e. őrszázadával, az ezred, illetve a fre. szd. tőf. -el Simon Dénes<sup>600</sup> őrgy. -al együttesen szervezték meg.

Egyúttal a 101. Ö. fre. szd. pk. az intézkedésében előzetesen rendelkezett az NDK-beli, Laage együttműködő rep. -térre történő fre. szd. áttelepüléséről, s az ott vh. -ra kerülő 101. Ö. fre. szd. harckiképzési rep. -iről is. Pontosán megjelölte a szd. áttelepülésének időpontját is: 1987. augusztus 10. és augusztus 24-e között, sőt előzetesen fea. -ot is szabott erre az időpontra.

A 101. Ö. fre. szd. pk. fea. -szabása szerint a vh. -ra kerülő fea. tárgya: *„a század harckiképzésének megszervezése és végrehajtása a szövetséges állam területén, ezen belül földi és tengeri célok felderítése, támadása és pusztítása fedélzeti irányított és nem irányított rakéta, bomba és tüzérfegyverzet alkalmazásával egyszerű és bonyolult manőverekből.”* A szd. áttelepülésének céljaként pedig a következőket határozta meg:<sup>601</sup>

- harckiképzés megszervezése, vh. -ának gyakoroltatása szövetséges állam területén;
- a fegyverbaráti kapcsolatok erősítése;
- a rgv. áll. navigációs jártasságának, gyakorlatának növelése, valamint a harckiképzés irányításában résztvevő áll. felkészültségének tökéletesítése ismeretlen repülési körzetben, orosz nyelvű rádiólevelezéssel;
- harci alkalmazási jártasság és gyakorlat szerzése fegyverbaráti közös rep. -ek vh. -ában a közös rep. -ek alkalmával;
- jártasság és tapasztalatszerzés az anyagi és szakbiztosítások megszervezésében és vh. -ában az együttműködő szövetséges fegyverbaráti erőkkkel és azok eszközeivel;

A vh. -ra kerülő nagy távolságú diszlokációs fea. vh. -ának lényegét Balogh Imre alez. – a 101. Ö. fre. szd. pk. – röviden a következőkben foglalta össze:

- a szd harckiképzési tevékenységének megszervezése és vh. -sa a VSZ. -ben szövetséges állam területén;

---

<sup>599</sup> Vigh Antal alez. – a 31. Honi Vadászpilóta ezred politikai állományából került a 101. Önálló felderítőrepülőszázad állományába a parancsnokunk politikai helyetteseként.

<sup>600</sup> Simon Dénes őrgy. – a taszári repülőezred állományából hadműveleti tiszt beosztásból került a 101. Ö. fre. szd. állományába a felderítőrepülőszázad felállításakor, törzsfőnöki beosztásba.

<sup>601</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/14/1sz. csomag belső leltári szám:73/01/62. A MN. 101.Ö. fre. szd. pk 062/1987.sz. intézkedése, az Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadseregének (NDK NN) légierejének 77. Vadászbombázó Repülőezrede (vbo. re. e.), egy századának fogadására, a közös kiképzési repülések megtervezésére, valamint a század NDK. -ba történő áttelepülésének megszervezésére, alapján.

- földi és tengeri célok felderítése, támadása és pusztítása fedélzeti irányított és nem irányított (NIR) rakéta-, bomba-, és tüzérfegyverzetek alkalmazásával egyszerű és bonyolult manőverekkel.

A szd. előtt álló fea. -ok vh. -si sikerének érdekében a pkh., a töf., és a mfi. szolg. f. -e is külön fea. -kat is kaptak. A töf. -nek biztosítania kellett a rgv. áll. számára és a nagytávolságú manővertervhez a szükséges térképeket, a mfi. -i szolg. f. -e a CSRP. későbbi utasításai szerint az át-, és visszatelepülések számításait kell majd kidolgoznia, s felkészíteni a rgv. áll. -t az áttelepülési manőverre. A pkh. pedig a hajózó áll. -al a 47. H. vre. e. -nél – Pápa – be kellett gyakoroltatnia az SZTL-4<sup>602</sup> berendezésen (trenázs berendezés) a kijelölt rgv. áll. -al a H-23 típusú L-F rakéta indítását. E fea. vh. -ra az előljáró a kijelölt, meghatározott napokon egy Mi-2-es helikoptert<sup>603</sup> biztosított a szd. részére, a pápai rep. -térre történő átrep. -hez a gyakorlás idejére. A H-23-as rakétaindítási manővert Taszáron a pont fölött a szd. teljes rgv. áll. -a be is gyakorolta, de H-23-as rakétaindítást a szd. egyetlen egyet sem hajtott végre, a szd. fennállásának ideje alatt, sem Mo. -on, sem pedig külföldi lőtérén.

Az intézkedés kihirdetése után minden érintett szakág vezető hozzálátott az intézkedésben meghatározott fea. -inak kidolgozásához, hiszen csak alig valamivel több, mint másfél hónap állt ekkor még a rendelkezésükre. Eközben pedig a szd. -nak a kiképzési fea. -i vh. -val is haladnia kellett.

---

<sup>602</sup> SZTL-4 – trenázsor vagy földi gyakorló gép, amely egy repülőgép kabinból és egy képernyőből áll (amit a repülőgépvezető lát és kezelhet, s persze a repülőgép kabinból kezelt kapcsolók, fékszárnyak, futóművek kapcsolói, s a háttér számítógépes rendszer, amely biztosítja a repülőgépvezető. ténykedése szerinti látványt). Minden nagysebességű repülőgépeket üzemeltető repülőtérén volt egy trenázs gép. Pápán kettő is: egy MiG-21-es repülőgép (BiSz) kabinnal és egy MiG-23-as kabinnal is. Taszáron egy MiG-21-es kabinnal felszerelt trenázs gép volt, Kecskeméten úgyszintén. Szu-22-es kabinnal rendelkező trenázs gép nem volt Magyarországon, magyar kézben. (Az szovjet használatban lévő Kunmadaras repülőterén, repülőtérén volt). Így ez a gyakorlás kimaradt a századunk életéből. Az írásos intézkedése ellenére – melyet az előljáró parancsára adott ki Balogh Imre alezds – ő mondta le a Mi-2-es helikoptert, mondván ez így fölösleges pénzkidobás lenne, mivel Szu-22-es kabinnal rendelkező trenázsor nem volt, s a repülőgépvezető-inknek ez semmilyen gyakorlati felkészülést vagy gyakorlást nem adott volna. Később, 1988-tól már lehetőségünk nyílt a Kunmadarasi trenázsor használatára, miután a 101. Ö. Fre. szd hajózó és parancsnoki állománya látogatást tettek a Kunmadarasi Vadászbombázó Repülőezrednél, s a két Szu-22-es alakulat vezetője megegyezett, hogy a magyar vezetésnél Balogh Imre alezds szorgalmazni fogja a szovjet alakulat vezetői által felajánlott lehetőség kihasználását a trenázsoron történő magyar repülőgépvezető-k repültetésére.

<sup>603</sup> Mi-2-es helikopter – könnyű, többcélú szállító helikopter, melyet az orosz Mil. tervezőiroda fejlesztett ki, az első repülését a típus 1961-ben hajtotta végre. Államközi szerződés alapján – ezt a szerződést 1964. januárjában írták alá a lengyelekkel – a sorozat gyártását a lengyelek a PZL. Swidnik repülőgép gyárban végezték 1985-ig. A gyártás beszüntetéséig kb. 7200 db ilyen helikopter készült. A Magyar Néphadseregben is rendszeresítve volt.

1987. július 21-én a MN. CSRP. – ígéretéhez híven – kiadta a 076/1987.sz intézkedését<sup>604</sup> a 101. Ö. fre. szd. NDK. -ba történő át- és visszatelepülésének, valamint az NDK. -ban a kik. -i rep. -ek biztonságos vh. -ára és mfi. -i biztosítására. A CSRP, az intézkedésében meghatározta:

- Az át- és hazatelepülés vh. -ának az időjárási minimumát a célrepülőtéren, s a külföldi tartalék rep. -tereken;
- Az áttelepülési útvonal két változatát, melyből a következőt használta a Fre. szd: Taszár (útvonal kezdőpont, UKP) - Győr (1. fordulópont - FP) – Prerov (2. FP) – Cszazlav (3. FP) – Bautzen (4. FP) – Drewitz (5. FP) – Laage (útvonal végpont - UVP). A rep. magasság az útvonalon az NDK-ba 6 100 m - 6 700 m. A tartalék rep. terek: Pápa, Cszazlav, Drewitz. Visszafelé ugyanezen az útvonalon, csak fordított irányban;
- Az át- és hazatelepülés útvonalához közeli tartalék rep. tereket az NDK területén táblázatban, s utalt a Csehszlovákia területén található tartalék rep. -terek adatait tartalmazó „Morava-85” számú utasításra;
- Az áttelepülés és a hazatelepülés irányításának rendjére;
- A rádió-navigációs – RSZBN-6sz és az ARK. – csatornák hangolási rendjére;
- A teendők végrehajtására légi meghibásodás esetére (leszállások Prága traverzától északra Laage repülőtéren, délre pedig Taszár repülőtéren);
- Az államhatárok átrepülésének rendjét;
- A tevékenység sorrendjét eltévedés esetén.

1987. július 20-án megérkezett a taszári rep. -térre az NDK. kiszolgáló és fogadó állománya egy An-26-os szállító rg. -el, melyet a 101. Ö. fre. szd. vezetése, a pk, a polh., a tőf. és a MMSz. áll. pk. -a fogadott kellő tisztelettel és gondoskodással. A segítségnek kirendelt magyar műszaki áll. a német kollégáikkal előkészítették a Szu-22M4<sup>605</sup>-es német harci rg. -ek fogadására a zónákat a német igények szerint. Nem sokkal később a rep. -irányító toronyban a rep. vez. -nek már be is jelentkeztek az első német rg. -ek. A rg. -ek fogadásához rep. -vez. -nek magyar részről Máté László őrgy. jelentkezett, mivel tudomására jutott, hogy az egyik volt SZU. beli Gagarin repülőparancsnoki akadémiás társa is áttelepül a települő

---

<sup>604</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. A MN. CSRP. 076/1987.sz intézkedése, a 101. Ö.fre. szd. NDK. -ba történő át- és visszatelepülésének, valamint az NDK. -ban a kiképzési repülések biztonságos végrehajtására és megfigyelői biztosítására.

<sup>605</sup> Szu-22M4-es rep. -típus, – a Szuhoj harci repülőgépcsalád Szu-17-es vadászbombázó repülőgép szériának az export változata, M4-es modifikációja. Ebbe a szériába tartozik a magyar rendszerben üzemeltetett Szu-22M3-as is csak más hmű. -vel és más műszerezettséggel, ő az M3-as modifikáció.

csoporttal. A számítása meg is valósult, mert a legnagyobb meglepetésére és örömére a várt akadémiai csoporttársa jött a fogadócsoporthal rep. -vez. -nek. Balogh Imre alez. és Vígh Miklós őrgy. is megörült a régi tanulótársnak, s innentől kezdve még gördülékenyebben mentek a dolgok. A szd. vezetése igyekezett minél jobban a kedvében járni a német „vendégeknak,” s mindent megtettek, hogy jól érezzék magukat a német barátaink – a „fegyverbarátok.” Minden igényeiket maximálisan kielégítette a szd. vezetése, kezdve egy jól sikerült, spontán ismerkedési esttel Kaposvárott, egy kellemes kis étteremben, majd ezt folytatva a kaposvári Vasary kávézóban, ahol persze nem csak kávéfogyasztottak. Szerencsére másnapra még nem volt tervezett rep. -s.

A jól sikerült ismerkedési est után másnap elkezdődtek a szakmai előadások, melyekre a pk. által kijelölt előadók színvonalas előadásokkal készültek, s adták át a német rgv. -knek, s az érintett területeken dolgozó fegyvertársaink a szükséges ismereteket, a mo. -i munkájukhoz szükséges, elengedhetetlen információkat.

A taszári rep. -irányító toronyban a legnagyobb egyetértésben együtt dolgozott a két rep. -vezető – Máté őrgy. és német kollégája, valamint a bevezető RSZP. leszállás irányító tiszt, s a lokátor indikátorok mögött ott ül a magyar RSZP. irányító tiszt mellett a német leszállás irányító tiszt is.<sup>606</sup> Az áttelepülő rg. -ket a német rep. -vez. szállította le, s Máté őrgy irányításával gurultak a használaton kívüli taszári fekete betonra.<sup>607</sup> A Taszár rep. -térről történő üzemeltetésükkor a német kollégák az itt kialakított állóhelyeken tartották a rg. -iket, s az üzemeltető eszközeiket, majd a fre. szd. kiürítette a német kollégák rg. -inek és üzemeltető eszközeiknek az egyik „kutyanyelvet,”<sup>608</sup> Ugyanis nekünk még nem volt előírászerűen megépített hangárunk a Szu-22-eseinkhez. (Az ilyen jellegű védett objektumok megépítései viszont tervezettek voltak – a következő, a VII tervidőszakban – mind a harci technika, mind pedig a személyi áll. részére.)

---

<sup>606</sup> A hivatkozott fényképek a mellékletben találhatóak.

<sup>607</sup> A fekete beton – mi egyszerűen csak így hívtuk a színe miatt. A beton borítórétegét egy amerikai technológiával burkolta be egy magyar kivitelező cég, de a technológiai előírásokat nem előírás-szerűen tartották be, s így a speciális emulzió egy idő után elkezdett felválni. Egy idő után repülésekre történő felszállások a hajtómű sérülés veszélye nélkül nem voltak végrehajthatók erről a felszálló mezőről. Ráadásul a MiG-23-as repülőgép típus beszerzésekor egy próbafelszállást végeztek erről a felszálló mezőről, mivel a MiG-23-as repülőszázadot eredetileg Taszárra szerették volna telepíteni, de mivel a MiG-23-as hajtóműve közel négyzetméteres darabokat szakított fel a speciális emulzióból, így a néphadseregünk vezetése elállt a MiG-23-as repülőgép típus Taszárra történő telepítésétől. A speciális burkolatú le- és felszálló mezőt ezután már csak tartalék leszállómezőnek használtuk.

<sup>608</sup> Kutyanyelv – repülő szakzsargon. Gurulóúthoz csatlakozó beton bekötő, melyet repülőgép állóhelyeknek használtak, ahol a repülőgépeket repülésen kívül lenyűgözve, leponyvázva tartották a nagyobb repülőgépes eszközökkel, mint pl. vonóvilla, létra, esetenként szerszámoszláda.

Az érkezés után a „fekete betonon” ideiglenesen ide irányította a szd. vezetése a német Szu-22M4-eket, majd a későbbiek folyamán a 101. Ö. fre. szd. állóhelyeihez közeli „kutyanyelveken” kaptak a német rg. -ek elhelyezést. A megérkezés utáni ismerkedési esten az egyik német pilóta elmondta, hogy ő örült ennek az elhelyezésnek, mert ez az elhelyezés és a körülmények náluk tábori körülményeknek számítottak. (Már itt a rg. -ek elhelyezésére gondolok. Az ő gépeiket otthon, Németországban ugyanis védett fedezékekben helyezték el.) A védett rg. -állóhelyek, nálunk Mo. -on is tervezettek voltak, csak ezek megépítését a költségek miatt a hds. -ünk vezetése a következő ötéves tervidőszakra „tolta” át (kényszerből). A 101. Ö. fre. szd. áll. -a Kunmadarasra történő átrepülése, egy szd. „látogatás” alkalmával látta, milyennek is kell lennie egy ilyen védett rg. -állóhelynek. A CSRP. vezetése azonban nem tudott ilyennel szolgálni az áttelepült vbo. -rg. -ek számára. Ezt ők ragyogóan megértették, s nem is tették szóvá.

A német vendégek szabadidejének szervezett eltöltéséről a pk. polh. – Vigh Antal alez. – gondoskodott. A taszári sportpályán a két nemzet között röplabda és fociviadalt szervezett nekünk, melynek az első része itt, Mo. -on, a visszavágó része pedig a Német Demokratikus Köztársaságban Laage repülőtéren került megrendezésre. A 101. Ö. fre. szd. annak ellenére, hogy vendégszerető nép a magyar, a sportban nem tisztelték a német vendégeket. Itthon, Mo. -on, sőt a visszavágón, az NDK. -ban sem engedték őket nyerni. Ez röplabdában volt így, fociban egyszer ők nyertek, egyszer a magyarok. Ennek ellenére nagyon jól érezték magukat a német rgv. kollégák, olyannyira, hogy később többen civilben is meglátogatták az újonnan, az áttelepülés alkalmával szerzett barátokat, itt Kaposvárott családostól is, az áttelepüléssel, a közös munkában szövődött baráti kapcsolatok eredményeként. Barátságok, jó emberi kapcsolatok alakultak ki az ő vendéglátogatásuk és a 101. Ö. fre. szd. laagei áttelepülésének alkalmával. Talán közrejátszott ebben a Balogh Imre alez., Vigh Miklós őrgy. és a Máté László őrgy. összetételű parancsnoki áll. -unk rep. pk. -i ismeretsége is a több német hajózó kollégával, az akadémiai társakkal. Nagyon közvetlenül és barátságosan álltak mindenhez, az általunk biztosítani tudott körülményeinkhez és a lehetőségeinkhez egyaránt.<sup>609</sup>

A német kiszolgáló műszaki sorállomány is megtalálta a kapcsolatot a magyar sorkatonai kiszolgáló állománnyal, s a nyelvi nehézségek ellenére kitűnően megértették

---

<sup>609</sup> Tudni kell azt, hogy az NDK. -ban az életszínvonal magasabb volt, s a VSZ. -szintjén is az NDK. néphadserege érezhetően fontosabb volt a szov. elvtársaknak, azaz ők fontosabbak voltak az egyenlő partnerek között nálunk, magyaroknál, annak ellenére, hogy a németek 1953-ban elsőként lázadtak fel a szocialista táborban a szov. fennhatóság ellen. A szov. -ek – nekünk, magyaroknak – soha nem tudták elfelejteni, hogy mi voltunk az egyik utolsó csatlósai Hitlernek, a náci német országnak.

egymást. Ők is szemmel láthatóan jól „akklimatizálódtak” a magyar viszonyok között. Ennek érdekében a két polh. – mind a magyar, s mind a német – is mindent elkövetett.

Nem csak a kulturális programok, de a szakmai, a katonai rész is szépen, a beütemezett tervek szerint haladt. Talán a Gagarin Repülőparancsnoki akadémiás ismeretek miatt is, Balogh Imre alez. nagyon könnyen „szót értett” a volt akadémiai osztálytársaival, s így a rep. -ekre történő felkészüléstől, a legkülönbözőbb igényekig mindent megtett a német kollégák kitűnő fea. vh. -a érdekében. Egyszóval, mint házigazdák mi régi barátokként fogadtuk a német kollégákat.

Balogh Imre alez. és a német pk. a magyar és a német Szu-22-es szd. -oknak, egy közös RHGY. kezdetét hivatottan – a programnak eleget téve – rep. HKSZ. riadót rendeltek el, a németek második, a magyarokkal közös rep. -i napja előtti hajnalban. Így kezdték meg a közös rep. -i váltásukat, harci alkalmazással – bombavetési és NIR lövészeti feladatok végrehajtásával. A német és a magyar rgv-k a közös rep. -ek alkalmával orosz nyelven bonyolították a rádiólevelezésüket az rgv. -k és az irányítótisztek. Alkalmanként azért egy-egy röpke német szó is elhangzott a közös rádiócsatornán, melyre egy-két vidám elnéző magyar megjegyzés is elhangzott. A szd., a magyar üzemeltetési rendszert – a háromzónás kiszolgálási rendszert, melyet kicsit furcsállottak, de elfogadták – hamar megszokták a német rgv. -k, s hibátlanul be is tartottak minden olyan szabályt, amit a – a taszári – rep. -térrend előírt a rep. -i körzetben történő rep. -ek vh. -ára. A felszálló mezőre történő felgurulás előtti ellenőrzés pedig kimondottan tetszett nekik, amely a rep. biztonságát hivatott növelni.

Végül a közösen elrendelt RHGY., s a kezdetét jelölő riadó eredményes volt, és tanulságos. A németeknek nagy tapasztalatokat adott az idegenben vh. -ott riasztások sajátossága, s az orosz nyelven vh. -ott rádiólevelezés. Az egyetlen szépséghibája csak az volt a dolognak, hogy a CSRP. nehezményezte, hogy az ő megkérdése és tájékoztatás nélkül rendelték el a riadót, holott azt, ő – a CSRP – akarta elrendelni. Így aztán a CSRP. vezetése csak kullogott az események után. Viszont Balogh alez. és a német pk. jól végezték a fea. -ikat, melyben a CSRP. vezetése utólag sem talált semmilyen hibát.

Végül a német vbo. re. szd. 1987.08.01-én fea. -át sikeresen elvégezve visszatelepült Laage rep. -térre.

1987.augusztus elsején hazatelepült a német vbo. re. szd., s a 101. Ö. fre. szd. áll. -a készülni kezdett a CSRP. által meghatározott augusztus 10-i áttelepülésére az NDK. beli Laage rep. -térre, viszonzni a német 77. Vbo. Re. e. szd. -ának a látogatását.



#### 4.2. Az 1987-es kiképzési évünk és a nagytávolságú áttelepülésünk Laage repülőtérré – magyar felderítő-repülőgépek a német légtérben

Az NDK Nemzeti Néphadsereg (NN) Légierője 77. Vbo. Re. e. egy szd. -ának mo. -i rep. -se rendkívül érdekes és izgalmas színpont volt a CSRP. és azon belül is a 101. Ö. fre. szd. életében, melyben izgalommal teli lázas készülék folyt a vizontlátgatásra. Annál is inkább, mert a 101. Ö. fre. szd. vizontlátogatása már szinte „kézzel fogható” közelségben volt. Alig hagyta el az utolsó német rg. a magyar légtérrel, a szd. -nak már tíz napja sem maradt a Laage rep. -térre vh. -andó áttelepülés napjáig.

A 101. Ö. fre. szd. pk. az 1987.08.04-én készült és másnap már ki is hirdetett 0077/1987.számú parancsában<sup>610</sup> meghatározta a Laage rep. -térre történő áttelepülés vh. -ának rendjét. Egy int. -ése<sup>611</sup> már megjelent a pk. -nak még május 29-én, amely alapján meg is kezdte a szd. a felkészülést a fea. -ra – a Laage rep. -térre történő áttelepülésre – ez vizont már konkrét parancs<sup>612</sup> volt, melyben a fea. -at vh. -ás időpontja – az áttelepülés (1987. 08.10.) és a visszatelepülés (1987.08. 24.) időpontjai – is meghatározottak voltak. Ugyancsak meghatározta az áttelepülés időszakára is a HKSZ. biztosítását a szdpk., mely alapján: *„Az áttelepülés időszakára a 101.felderítőrepülő-század az NDK. NN.77.vbo.re.e. parancsnoka hadműveleti alárendeltségébe kerül. Az áttelepült erők és eszközök készütségi szolgálatba nem vonhatók be.”*<sup>613</sup> (Eredeti írásmóddal K.I.) Amennyiben ez idő alatt magasabb HKSZ. -be kellett volna lépnie a szd. -nak, akkor elsőfokú HKSZ. -be kellett volna lépnie a szd. áll. -ának és felkészülni az azonnali visszatelepülésre, a kapott pcs. -nak megfelelően harctevékenység vh. -val, vagy pedig nélküle.

Pontosította a pk. a fea. -t vh. -ása tárgyát is, amely a rep. harckik. megszervezése és vh. -sa a szövetséges állam területén. Ezen belül földi és tengeri célok feld. -se, támadása és

---

<sup>610</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/14/1sz. csomag, Belsőleltári szám (BL): 73/01/77. A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 0077/1987.sz. parancsa a század erői és eszközei Laage rep. -térre történő át-, és visszatelepülésére, valamint a Laage rep. -térrel történő fea. -ok vh. -ára. Taszár, 1987.augusztus.04.

<sup>611</sup>Intézkedés – katonai vezetési szakkifejezés, az előjáró írásbeli, vagy szóbeli rendelkezése, amely a harctevékenységgel összefüggő feladatoknak az alárendeltekhez való eljuttatására szolgál. KÉSZ, Bp, 2015, HM. Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

<sup>612</sup>Parancs – katonai vezetési szakkifejezés, amely az előjárónak írásban, élőszóban vagy jellel kiadott utasítása az alárendeltek számára. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

<sup>613</sup> HL-KI. MN. CSRP. 1980-1989. 480/14/1. számú csomag, belsőleltári szám:73/01/77. A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 0077/1987.számú parancsa a század erői és eszközei Laage repülőtérré történő át- és visszatelepülésére, valamint a Laage repülőtérről történő feladatok végrehajtására. 9. oldal, a HKSZ. biztosítása.

pusztítása a fedélzeti<sup>614</sup> rakéta-, bomba-, és tüzérfegyverzet alkalmazásával egyszerű, valamint bonyolult manőverekből nappal és éjjel.

A feladat célját hét pontban foglalta össze a szdpk.:

- Nagytávolságú manőver<sup>615</sup> tervezése, és vh. -sa;
- Szövetséges ország területén történő rep. harckik.<sup>616</sup> vh. -a;
- Fegyverbaráti kapcsolatok erősítése szövetséges országgal;
- A rgv. áll. gyakoroltatása ismeretlen körzetben és környezetben, orosz nyelvű rádiólevelezéssel, s a navigációs jártasság növelése;
- Jártasság<sup>617</sup> növelése harci alkalmazási fea. -ok vh. -ában, szövetséges hds. fegyveres erőivel<sup>618</sup> közös rep. -ek során;
- Harcászati fea. -ok vh. -ának gyakoroltatása, valamint az ehhez szükséges anyagi- és szakbiztosítás a szövetséges erők segítségével;
- A harckik. szervezési, vh. -ási elvei hatékonyságának fokozása módjairól tapasztalatszerzés ismeretlen körzetben, együttműködő fél segítségével.

A pk. utasította az első helyettesét – Víg Miklós őrgy. -ot – a fea. vh. -sában résztvevő rgv. áll. 1987.08.06-i vizsgáztatására. Ezen felül minden helyettesének megparancsolta a fea. vh. -ával kapcsolatos ellenőrzések, vizsgáztatások, valamint a felkészülés minden oldalú befejezése vh. -ának jelentését még a 08. 06-i felkészülési napon 16.00-ig.

Miután ezek maradéktalanul megtörténtek, a pk. a szd. teljes áll. -a részére 1987.08. 07-én pihenőnapot engedélyezett. Az áttelepülés lebonyolításának napi vh. -ási programja a következő volt:

- 1987.08.08-án az operatív csoport áttelepülése;
- 08.09-én pihenőnap;

---

<sup>614</sup>Fedélzeti fegyver – harcjárműbe vagy légi eszközbe beépített lövészfegyver (jelen esetben a rg. szárnytőbe beépített NR-30-as géppágyúról van szó). A többi, a nem irányított rakétafegyverzet (NIR), a bombafegyverzet ezek mind függeszthetőek a szárny alá, vagy a rg. törzse alá. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

<sup>615</sup>Nagytávolságú manőver – A kedvező erőviszonyok ismételt létrehozása érdekében vh. -ott tevékenység az egyik irányból egy másikba való áthelyezés az adott hadműveleti irányban lévő repülőcsoportosítást ért nagy veszteségek pótlására, új hadműveleti repülőcsapattal létrehozására, a szárazföldi hadseregcsoporthoz való átcsoportosítására. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

<sup>616</sup>Repülő kiképzés vagy repülő harckiképzés – repülőszemélyzetek gyakorlati kiképzésének és továbbképzésének, valamint gyakorlottsága fenntartásának folyamata. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

<sup>617</sup>Jártasság – valamely tevékenységből gyakorlás útján történő gyakorlat, tapasztalatszerzés. (K. I.). A jártasság fenntartását valamely területen az adott terület szakmai szakszabályzata, az érintett terület szabályzata írja elő.

<sup>618</sup>Szövetséges hadsereg fegyveres erői, szövetséges fegyveres erők – a kölcsönös katonai segítségnyújtás kötelezettségét tartalmazó hatályos nemzetközi szerződés szerinti szövetséges államok fegyveres erői, valamint az e szerződés alapján létrehozott közös katonai szervezetek. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

- 08.10-én a teljes áttelepülés vh. -ása;
- 08.11-én felkészülési nap;
- 08.12-én felkészülési nap;
- 08.13-án kik. -i rep. nap – 08.00-tól 14.00-ig önálló rep. váltás, csak a 101. Ö. fre. szd. rep. -e tervezett a pk. terve szerint. (Repülőtér körbejárás, ismerkedés a rep. -tér körzettel, légtérrepülések repüléstechnikai feladatokkal).
- 08.14-én felkészülési nap;
- 08.15-én tervezett kik. -i rep. nap – 08.00-tól 15.00-ig közös rep. váltással – tervezett együtrep. a németekkel;
- 08.16-án pihenőnap;
- 08.17-én felkészülési nap;
- 08.18-án tervezett kik. -i rep. nap – 19.00-tól 01.00-ig önálló rep. váltás tervezett;
- 08.19-én felkészülési nap;
- 08.20-án kik. -i rep. nap – 19.00-tól 01.00-ig tervezett közös rep. váltás a németekkel;
- 08.21-én a 20-i rep. nap vh. -ának függvényében vagy tartalékrepülési nap vagy pihenőnap;
- 08.23-án az operatív csoport tervezett visszatelepülése, s a kiszolgáló áll. felkészülése a visszatelepülésre;
- 08.24-én a teljes áll. visszatelepülésének – a hazatelepülés – végreh. -ása, az eredeti helyzetbe történő visszaállítás.

1987.08.08-án 1db An-26-os szállító rg. -pel, Vígh Miklós őrgy. szd. pkh. szállítványparancsnoksága<sup>619</sup> alatt az operatív csoport, a meghatározott időpontban, reggel 8.00-kor áttelepült Laage rep. -térre. Ebben a csoportban három rgv. (Vígh Miklós őrgy. -al együtt) és hét, a repülést kiszolgáló tiszt repült át az áttelepülő személyi állomány csomagjaival s némi rg. tartozékanyagokkal (repülőgép-orrdugók, fülketakarók, szerszámosládák stb.) Evvel a rg. -pel települt át az átrepülő gépeket fogadó magyar rep. -

---

<sup>619</sup> Szállítványparancsnok – KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó – a katonai szállítványok be- és kirakodásáért, a szállítás végrehajtása során az előírások, rendszabályok betartásáért felelős, parancsban kijelölt egyszemélyi vezető.

vez. csoport<sup>620</sup> (János Béla őrgy. rep. vez.,<sup>621</sup> Iváncsik Gábor szds. rep. -vezh.,<sup>622</sup> Viczai Zoltán hdgy. leszállás irányító<sup>623</sup> tiszt.) Az operatívcsoporthoz áttelepülése NEIV. között történt.

Két nappal később – a szd. pk. pcs, -ának megfelelően – 1987.08.10-én, reggel 8.00-kor NEIV között (a felszálló rep. -téren, Taszáron felhőtlen időben több mint 10 km-es látás<sup>624</sup> mellett) felszállt Taszár rep. -téről még egy An-26-os rg. Evvel a rg. -pel települt át Konkoly István alez., Szabó Béla alez. és Fazekas Sándor őrgy. – ők látták el a CSRP. részéről az ellenőrzésünket, s a szakmai felügyeletünket – s a szd. áll. -ból még az utas listán volt 18 fő tiszt és thts., valamint Vigh Antal alez., a szd. pk. polh., a szállítmány pk. -ként. Ez a rg. szállította az áttelepülő rgv. áll. személyi csomagjait, valamint öt láda – a rep. -ek kiszolgálásához szükséges – szakanyagot.

Három órával később ismét felszállt egy An-26-os a megerősítő csoporttal. Ezen a rg. -en a szállítmányparancsnok Balogh Béla mk. fhdgy. volt, s a rg. utas listája<sup>625</sup> szerint még 20 fő személyi áll. a rep. -technika kiszolgálásához, és hat láda repülőtechnika kiszolgálásához szükséges szakanyaggal, s ezen kívül még 10 db farok-dugó, 10 záródugó készlettel, és 10 db nyári rg. -takaróval.

Ugyanezen a napon, félórával később – 11.30-kor a terv szerint – felszállt egy újabb An-26-os szállító rg. az úgynevezett kibocsátó csoporttal a fedélzetén, mellyel a CSRP. áll. -ából Bánki István mk. alez. is áttelepült. Erre a rg. -re a szállítmányparancsnoknak Mikula László mk. őrgy-ot, a fegyverzettechnikai helyettesét nevezte ki a szd.pk. Ezen a rg. -en a

---

<sup>620</sup> Repülésvezetői csoport – KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó – a kiképzési repülések vezetésére, irányítására és a repülések minden oldalú biztosításának végrehajtására kijelölt csoport. A repülésvezetői csoportot egy repülési váltásra jelölik ki.

<sup>621</sup> Repülésvezető – KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó – A repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője. A repülésvezető az egységparancsnoknak és az előjárónak van alárendelve. Felelős az előírt repülési szabályok betartásáért, így a repülésekben résztvevő és a repüléseket biztosító teljes állomány előjárója, függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától.

<sup>622</sup> Repülésvezető-helyettes – KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó – a repülésvezetői csoport tagja, a Távoli Irányadó Állomás (ez egy rádióállomás, a TIRÁ) átrepülése után felelős a repülőgépek leszállásának biztonságáért, ő a leszállást irányító tiszt, ő mindig repülőgépvezető, s a Közeli Irányadó Állomás (KIRÁ) átrepülésétől még a repülésvezető parancsait is felülbíráhatja. Tevékenységét az URV-71.sz utasítás szabályozza.

<sup>623</sup> Leszállás-irányító – KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó – a repülésvezetői csoport tagja, speciálisan a repülőgépek leszálló irányon történő leszálláshoz történő bevezetésére kiképzett tiszt, aki magasság és irány szerint segíti a repülőgépek leszállását. Megtilthatja a repülőgép leszállóirányon történő bejövételét a leszállás végrehajtására.

<sup>624</sup> Látás – repülőgépvezető. szakzsargon, repülésmeteorológiai szakkifejezés, amely a látótávolság megjelölésére szolgál, az a távolság, amilyen messze képesek vagyunk ellátni. (1km alatti látás az már hivatalosan köd.) Van vízszintes és ferde látás is.

<sup>625</sup> Utas lista – minden repülőgépen, melynek fedélzetén személyeket is szállítottak, előírás szerint utas listát kellett készíteni, melyet engedélyeztetni is kellett a diszpécser szolgálat útján, s csak az utas lista a jóváhagyása után szállhatott fel a repülőgép. Ilyen utas lista alapján lehetett tudni pontosan egy repülőgép katasztrófa után a repülőgépen utazók pontos létszámát, a gépen lévők neveit, rendfokozatát, s a kibocsátó, engedélyező alakulat pontos megnevezését.

szállítmánparancsnokával és a CSRP. elöljáróval együtt 21 fő települt át. Evvel a repülőgéppel még egy láda ügyviteli anyagot is, és hét láda fegyverzettechnikai anyagot vittünk magunkkal. Az áttelepülési manőver így 4db An-26-os szállító rg., valamint 8 db Szu-22M3 és 2 db Szu-22UM3-as rg. -ek felszállásaival került vh. -ásra.

A század a Laage rep. -térre történő áttelepülését Balogh Imre alez. vezetésével 1987.08.10-én 10.00-tól egyes gépekkel, 15 min. időközönkénti felszállásokkal hajtotta végre Taszár útvonal kezdőponttal (UKP) – Győr 1fordulópont (1FP) – Przszerov 2FP – Csaszlav 3FP – Bautzen 4FP – Drewitz 5FP – Laage útvonal végpont (UVP) útvonalon. A rep. alatt a tartalék rep. tereink<sup>626</sup> Pápa, Ostrawa és Drewitz voltak.<sup>627</sup> A felszálló – Taszár – rep. téren felhőtlen időjárási viszonyok voltak, 10 km fölötti látással, viszont a leszálló rep. téren – Laage rep. terén 10 tizedes borultság,<sup>628</sup> 250 m-es felhőfoslányokkal 3-500 m-es felhőalap volt, kettő kilométeres látással. A parancsnok – Balogh Imre alez. döntése alapján – az áttelepülést a szd. bonyolult idős változat szerint hajtotta végre. A felszállások, az útvonalrep. -ek és a leszállások is rendben megtörténtek, így az áttelepülést esemény nélkül, rendben, a bonyolult idős terv szerint pontosan, előírászerűen vh. -totta a szd. Elsőként Balogh Imre alez. szállt fel 10.00-kor, s hajtotta végre az útvonalat 6700 méteren, majd a két gyakorlóharci repülőgép – Szu-22UM3 – követte őt, 15 perccel később először Éberhardt György őrgy. és Bellér József szds. szálltak fel s 6100 méteren hajtották végre az útvonalat. Utánuk Guti István szds. és Kovács László szds. 15 min. múlva szálltak fel, s ők 6700 méteren repülték végig az áttelepülési útvonalat. Őket az összes többi harci rg. – Szu-22M3-as – követte 6100, illetve 6700 méteren, 15 min. -ként. Az utolsó áttelepülő rg. Taszár rep. -térről 12.15 min. szállt fel, nagyjából akkor, amikor Balogh Imre alez. Laage rep. -terén leszállt, illetve a rep. -tér körzetében volt.

A 101. Ö. Fre. szd. áttelepülése Laage repülőtérré szinte egy kisebb fajta magyar „invázió” volt. A négy teherszállító An-26-os<sup>629</sup> leszállással és a 10db Szu-22-es rg. -ekkel

---

<sup>626</sup> Tartalék repülőtér – olyan üzemképes, működő – megfelelő időjárási viszonyokkal rendelkező – repülőtér, amelyik megigénylésük eseté képes fogadni a repülés közben bajbajutott repülőgépet.

<sup>627</sup> Az útvonal mentén bizonyos távolságokban célszerű (a szabályzat szerint kötelező) kijelölni tartalék repülőtereket. Amennyiben a tartalék repülőtereken nem megfelelő az időjárás a feladat végrehajtására (jelen esetben az áttelepülésre), akkor a feladatot NEM lehet végrehajtani.

<sup>628</sup> Borultság – repülési meteorológiai kifejezés. Nagyon egyszerűen, mely szerint az égboltot 10 tizedre osztják fel, s a felhőzet mennyisége szerint adják meg a borultságot. Tehát, ha félig borult az égbolt, az 5 tizedes borultságnak felel meg, ha teljesen borult, akkor a borultság 10 tizedes.

<sup>629</sup> An-26-os szállító repülőgép – két darab turbólégcsavaros hajtóművel. A kijevi Antonov tervező iroda által kifejlesztett katonai szállító repülőgép, melyet a tervező iroda fejlesztett ki az An-24T teherszállító repülőgép alapján. 1969-ben mutatták be először, s 1398db készült belőle. 1973-ban állt szolgálatba, s a Magyar Néphadseregben is rendszeresítve volt, melyből 11db-ot vásárolt a Magyar Néphadsereg vezetése. Kínában licence nélkül gyártják J-14-es típus jellel, amely később J-7-re módosult. (Horváth István törzsszászlós)

több, mint 90 fő – az előjáró ellenőrző személyekkel együtt 93 fő – magyar települt át a laagei rep. -térre. Laage rep. -téren a fre. szd. harcértéke a következő volt:<sup>630</sup>

- 64 fő tiszt – ebből 16 fő rgv. és 4 fő ellenőrző személy;
- 29 fő thtts.

Mind összesen: 93 fő.

Leszállás után többen újból találkoztak a még nem is oly rég' Mo. -on frissen „szerzett” barátaikkal. Volt, akit a német pk. közbenjárására engedett el Balogh Imre alez. a magyar beosztott rgv. -k közül a német barátjához, annak családjához, hogy aztán a megérkezés napjának ismerkedés-esti közös vacsorára már onnan együtt érkezhessenek. A legtöbb esetben a magyar rgv. -k közül nem tudtak német nyelven, s a németek pedig magyarul nem beszéltek – egy-két kivétel azért volt – mégis kiválóan megértették egymást. A közös nyelv az orosz volt. A német pilótáknál is voltak orosz<sup>631</sup> nyelvű repülések, hiszen ők is a VSZ. tagjai voltak.

A német rgv-k – de a műszaki kollégák is – ki akartak tenni magukért a Magyarországon tapasztalt vendégszerető fogadtatásuk után. Ők sem akartak lemaradni a magyarok mögött, nem akartak kevesebbet adni, mint amennyit kaptak a magyaroktól. Így aztán a megérkezés estéje is sajátos „ünnepléssel” telt el. Az állomány becsületére legyen mondva, senki nem okozott semmilyen botrányt.

Majd a megérkezést követő két napban felkészülés volt – ugyanúgy, ahogyan azt a német kollégák is megtették Magyarországon, Taszár repülőtér használati utasításából, s a magyar repülési szabályzatokból – most pedig a Laage repülőtér használati utasításból, s a repülésünkhöz szükséges összes szabályzatokból a magyar állomány vizsgázott az első felkészülési nap végén. Előzetesen már otthon, Magyarországon a magyar állomány készült is és vizsgázott is szinte minden szabályzatról, hiszen minden rendelkezésére állt, a magyar állománynak otthon is. A hazai felkészülésünk mellé meghallgattuk még a laagei német előadókat. Gyakorlatilag a meghallgatott előadásokkal csak ismételt az állomány, ami nem volt haszontalan. A német szakemberek oktatását, viszont igen hasznos volt újból meghallgatni, mert voltak némi eltérések az otthon megkapott anyagtól. Ezek közül, a

---

<sup>630</sup> Harcérték – a kiképzett állomány, valamint az erők és eszközök összessége, amely a meghatározott feladatok végrehajtásához szükséges – KÉSZ – Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft, Zrínyi kiadó

<sup>631</sup> A Szovjetunióban egy ideig képezték ki német pilótákat is, de egy két nehezen elviselhető konfliktusba keveredtek a német repülőgépvezető-hallgatók a polgári lakossággal – a II. világháború még nagyon közeli élmény volt a lakosoknak, s a német hallgatók egyenruhában mehetek kimaradásra a közeli városba, egyenruhájuk pedig nagyon hasonlított a náci hadsereg tisztjeinek egyenruhájához. a képzésüket egy idő után a felmerülő konfliktusok miatt beszüntették a Szovjetunióban.

legfontosabbak a rep. -téren történő gurulások szabályai, tenger fölötti lőtérhasználat, a tenger fölötti és a semleges vízterületek<sup>632</sup> fölötti rep. szabályai voltak. Ezek eltértek – ha csak kevésben is, de eltértek – az otthon leadottaktól, s melyek nem tudása, vagy hiányos ismerete igen nagy káoszt is okozhatott volna, a magyar pilóták németországi rep. -i váltásai alatt.

Az áttelepülést követő második napon – 1987.08.12-én – Balogh Imre alez. HKSZ. -<sup>t633</sup> rendelt el, melynek vh. -ását, annak előírászerű betartását a CSRP. részéről Udvardi Károly ezds, Gömbös János alez., Bánki István mérnök alez. ellenőrizték. A HKSZ. -t függesztmények nélkül rendelte el a pk. Mind a MMSz. áll. -a, mind pedig a rgv. áll. normaidőn belül elérte az elrendelt készültségi fokokat.

Az első rep. váltás Laage rep. téren 1987.08. 13-án önálló – csak magyar – rep. váltás volt, melyen rep. -technikai fea. -kat és útvonalrepüléseket hajtott végre a magyar rgv. áll. Az időkép 4 tized felhőzet, 1500 méteres felhőalap és 8 kilométeres látás volt. A lőtéri útvonal függesztmények nélkül került végreh. -ra rajkötelékben, melynek nagy része tenger fölött történt. Igen szokatlan volt a szd. rgv-i számára a kis magasságon vh. -tott tenger fölötti kötelékrepülés. A kötelék vezérgépe a rádió-magasságmérő alsó mérési határán – 20 méteres magasságon – repült. Ez igazi földközeli rep. magasságon vh. -tott vízfelszín fölötti rep. volt. Az rgv. -k beszámolóí alapján félelmetes, de egyben élvezetes is volt a 800 km/ óra sebességgel vh. -tott kötelékrepülés!<sup>634</sup> „*Olyan érzésem volt, mintha a repülőgépet elérnék a tenger hullámai. (Pedig én bal kísérőként<sup>635</sup> fölülről kísértem<sup>636</sup> a vezérgépet – Máté László őrgy-t – az ő magasságánál 5 méterrel magasabban.)*” számolt be az élményeiről az egyik rgv. „*A lőtéri útvonal – igaz, kísérőként nézelődésre túl sok időm nem volt – igen érdekes és élvezetes volt. Laage repülőtérről felszállva 270°-ra álltunk, s ezen az irányon repültünk 25km-t, majd „Rulon” irányadó szerint északra, 360°-ra fordultunk, 10 km-t*

---

<sup>632</sup> Semleges vizek fölötti repülés – a német tengeri lőteret a semleges tengeri vízterület fölött közelítettük meg, ahol előfordult a NATO repülőgépek megjelenése, akik a semleges vízterület fölött végig kísérték bennünket a semleges vízterület fölött.

<sup>633</sup> Harckészültség (HKSZ) – harctevékenységre, védelemre vagy oltalmazásra való készenlét. Különböző szintjei, fokozatai vannak, melyet a harckészültséget (HKSZ) elrendelő parancsnok határoz meg. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

<sup>634</sup> Kötelékrepülés – itt rajkötelék repülés volt. A rajkötelékben a vezérgépnek volt egy bal oldali kísérője és a jobb oldalán volt két kísérő repülőgép jobb lépcsőben.

<sup>635</sup> Baloldali, vagy balkísérés – a vezérgép jobb oldalán foglal helyet a kísérő repülőgép. Ez nehezebb, mint a jobb oldali kísérés, mert itt a kötelékben való helytartásnál jobbra kell figyelni a vezérgép helyzetére, manővereire. A repülőgéphez vezető-k leszállásnál a baloldalra előre figyelve itélik meg a repülőgép földhöz viszonyított magasságát – ahogyan azt a jobb kísérésnél is teszik magasság megállapításnál – ezáltal a baloldalra történő kitekintés gyakoribb és megszokottabb, így könnyebb is.

<sup>636</sup> Földközeli és kismagasságú kötelékrepülésnél mindig fölülről – 5-10 méterrel magasabban – kísérik a vezér repülőgépet.

repültünk. Ezután 31°-os irányon 67km-t repültünk, majd Laage RSZBN majak<sup>637</sup> 85km-es távolságon és 190°-on, 90°-os irányra álltunk, s ezen az irányon repültünk. Ezen a szakaszon Svédország partjai 15-20km-re lehettek tőlünk.<sup>638</sup> 127km-es repülőgép távolság szerint Laage repülőterétől 180°-ra fordultunk, innen 45km volt a lőtérig, amely Laage majak 102km-es távolságnál volt. Itt nekünk a látás jó volt, úgyhogy látszott a Peenemünde félszigete<sup>639</sup> része is, valamint a Peenemünde repülőtér<sup>640</sup> is. A lőtér fölül „hazavezető” irányra<sup>641</sup> Laage RSZBN majakra álltunk, s a repülőtér fölött a kötelék „oszolj”-t hajtott végre a leszálláshoz”. hangzott a leszállás után, kávét kortyolgatva a másik rgv. élménybeszámolója a többi hajózó előtt. Ilyen volt például a lőtéri útvonal berepülése kötelékben, persze harcanyag<sup>642</sup> függesztése nélkül. Így éles helyzetben már könnyebben ment a feladat vh. -sa a lövészeti váltáson.

A következő repülési váltás közös volt a németekkel 1987. 08. 15-én nappal. Ezen a váltáson is földi lövészeti, bombavetési fea. -ok kerültek főként tervezésre, tényleges bombavetés és lövészet nélkül, csak foto-lövészet és foto-bombavetés vh. -ával. Ezen a repülési váltáson 10 tizedes borultság, 150 méteres felhőalappal és másfél kilométeres látás volt. Ezek igazi minimum időjárás viszonyok, harci körülmények voltak. Az időjárás

---

<sup>637</sup> Majak – irányadó állomás, amely lehetett rádiójeleket kibocsájtó – mint jelen esetben is: Laage RSZBN majak, – vagy fényjeleket kibocsájtó irányadó állomás. Ez utóbbiak általában vörös fényjeleket bocsájtottak ki, melyek az adott állomás (repülőtér) kódjelenek az első és utolsó betűjét sugározták, attól függően milyen volt ott a leszállóirány. (Pl. Taszár esetében a „Célszög” volt a kódjel (hívójel), s a fő leszállóiránynál (365°) CG morse jelet sugárzott). Fordított iránynál (165°) GC-t. Azért vörös fényűt, mert az nagyon messzire (éjjel akár 60km-re is) ellátszott.

<sup>638</sup> A német repülőgépvezető. kollégák elmondása szerint a Svéd készütségi gépek gyakorta kísérték őket ezen az útvonalszakaszon – hiszen ők is, (a németek) használták ezt a lőtéri útvonalat – de a kísérésnél többet nem tettek ellenük, s amikor pedig elfordultak Svédország irányából, ott is hagyták őket. Azt mondták: „Nem kell izgulni a svéd készütségi gépek miatt, csak repüljük az útvonalat nyugodtan!”

<sup>639</sup> Peenemünde – kis lélekszámú (kb. 323fő, 2019.szept.30-án) település Németországban, Mecklenburg-Elő-Pomeránia tartományban. A félszigeten, amelyen a település elhelyezkedik fejlesztették ki a második világháború idején a hitleri hadsereg kutatóintézetében az első folyékony üzemanyaggal működő rakétákat, a V-1, V2-es rakétákat, melyekkel Angliát – főleg Londont – támadta a hitleri hadvezetés. A kilövő állvány sínpárja még a mai napig az eredeti helyén áll.

<sup>640</sup> Peenemünde repülőtér- koordinátái É sz: 54° 9' 28" K h: 013° 46' 22" Leszálló irány 13°, a repülőtér szilárd burkolatú, 2465m hosszú kifutópálya, 50m széles. A repülőtér 1938. Április 01-én kezdte meg a működését, s ezen a napon a hitleri Légügyi Minisztérium leválasztotta Peenemünde-West-et a közös parancsnokságtól, amely magába foglalta a szomszédos Peenemünde hadsereg kutatóközpontot. Itt történtek az olyan repülőgépek berepülései mint pl. a He-176 (1939. Június.20-án), vagy a Messerschmitt Me-163 repültek itt. 1945. Május.05-től a 2. belorusz front elfoglalta a Swinemünde kikötőt és a Usedom-szigetet és a repülőtér is a szovjet megszállási övezet fennhatósága alá került. 1961-ben átadták a repülőteret a Német Nemzeti Népi Hadseregnek, amely 1990-ig használta. Repültek itt MiG-21-es és a MiG-23-asok különböző modifikációi. Ezen a repülőtéren az Aero L-39-es iskola repülőgéppel, a német katonai repülőgépvezető-k kiképzése is folyt itt.

<sup>641</sup> Hazavezető irány – repülőgépvezető szakzsargon, a repülőtér irányadó állomására való ráfordulás és ezen történő repülés a leszálló repülőtérig (amely lehet az anya-, vagy a települési repülőtér).

<sup>642</sup> Harcanyag – hadianyag, amelyeket a harcoló és a harctámogató katonai szervezetek a fegyveres küzdelemben az ellenség élőerejének valamint haditechnikai eszközeinek pusztítása érdekében használnak fel. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. (A mi esetünkben itt, a harcanyag bomba függesztmény vagy NIR függesztmény. A fedélzeti gépágyúk mindig, minden esetben betöltött, harcra kész állapotban voltak.)



felderítésre a német pk. és Balogh Imre alez. szálltak fel. Az időjárásfelderítő rg. leszállása után, a rep. előtti eligazításon a német pk. a következőképpen értékelte az időjárási helyzetet a hajózó állomány előtt. Ők – mármint a németek – nem igazából repülnének, ugyanis az időjárás bonyolult, a minimum határértékén van, de ha a magyarok rep. -ni akarnak – akkor ők is fognak. Balogh Imre alez., pk. a nélkül, hogy a saját rgv. áll. -a felé nézett volna, egyből, határozottan válaszolt a német pk. -nak. A magyarok repülni fognak! A magyar pilótáknak szemmel láthatóan, kimondottan jólesett a pk. -uk bizalma.

Így ezt a rep. -i váltást időben elkezdte az áll., a MIN. IV. szerinti rep. -i tervtábla<sup>643</sup> alapján. E szerint a tervtábla szerint éles harci alkalmazási feladatok nem voltak, csak fotólövészeti és foto-bombavetési<sup>644</sup> fea. -ok.

Nyilvánvalóan a német pk. ismerte a saját rgv. áll. -a képességeit, amikor azt mondta, hogy ők nem igazából repülnének, de Balogh alez., pk. is tisztában volt a repülőszázada hajózóinak a képességeivel, és bízott is bennünk, ezért jelentette ki teljes magabiztossággal – „A magyarok repülni fognak!” Ez be is igazolódott, amikor a rep. -i váltás végén kiderült, minden magyar Szu-22-es rg. a földön volt Laage rep. -terén – az idegen rep. -téren! – de négy német Szu-22M4-es tartalék repülőtéren szállt le. Magyarul nem tudtak leszállni Laage rep. terén – de legalább biztonságban leszálltak a jóval jobb időjárási viszonyokkal rendelkező tartalék rep. tereiken – de ez akkor is kínos volt a német pk. -nak a magyar pilóták és a magyar parancsnok előtt, hiszen ugyanakkor minden magyar Szu-22M3-as rg. biztonságban leszállt a számukra idegen rep. -téren.

A következő – önálló – rep. -i napunkon, 08. 18-án nagyon jó időjárási viszonyok voltak 10 tizedes borultsággal, 10 km-es látással és 300 méteres felhőalappal. Ezen a 19.00-tól 01.00-ig tartó átmeneti rep. -i váltáson<sup>645</sup> főleg rep. -technikai fea. -ok és útvonalrepülési fea. -ok kerültek vh. -ra. Az 1987.08.20-i rep. váltást közösen repülte a szd. a németekkel.

---

<sup>643</sup> A repülési váltásainkra általában három féle tervtábla készült, s mind a három tervtábla szerint felkészültünk a repüléseinkre. Egyszerű időjárási viszonyok, bonyolult időjárási viszonyok és minimum időjárási viszonyok közötti repülések szerinti tervtábla, melyek alapján az adott időjárási viszonyoknak megfelelő feladatokat hajtottuk végre. Volt olyan is, amikor valakinek az egyik tervtábla szerint egyáltalán nem jutott felszállás, de ez nagyon ritka volt, s volt olyan is, amikor az egyik módozat szerint több felszállás jutott, mint egyébként. Mindez attól függött kinek milyen feladat végrehajtásra volt szüksége az éves terve szerint. (K. I.)

<sup>644</sup> Foto-lövészet és foto-bombavetés – a feladat végrehajtása során a lövészeti és bombavetési feladat manőverét szabályosan végrehajtjuk, csak a feladat végén a lövészet és a bombaoldás helyén a cél helyzetét lefényképezzük. Gyakorlatilag ez egy harcanyag felhasználása nélküli lőtér felhasználásához nem kötött harc feladat. Nagyon jó lehetőség a harc feladat végrehajtása manőverének begyakorlására. Előszertetettel alkalmaztuk a repülőtéren felfestett lövészeti célkörre.

<sup>645</sup> Átmeneti repülési váltás – ez jelen esetben nappalból éjszakába való átmeneti váltás volt. Az átmeneti repülési váltásoknál nappalból éjszakába, vagy pedig éjszakából nappalba – nappali repülésbe – átmenő repülésekről van szó.

A német fegyvertársak figyelmisségére jellemző, hogy a Magyar Nemzeti ünnep tiszteletére, augusztus 20-ra közös ünnepséget szerveztek, s így megünnepelhattük a nemzeti ünnepünket közösen a német fegyverbarátokkal.

Éberhardt György őrgy. -nak, a CSRP. repüléstechnikai szemlélőjének ez az NDK. -beli település különösen emlékezetessé vált, mert őt itt léptették elő<sup>646</sup> soron alez. -sé.<sup>647</sup>

Az ünnepség zászlófelvonása után – mindkét nemzeti zászlót, a magyart és a németet katonazenei kísérettel felvonták – a német pk.i épület előtt, majd mindkét pk. és a polh. -ei méltatták a magyar nemzeti ünnepet.

Mindezek után, amikor a magyar ünneplési résznél parancs kihirdetésre került sor, Udvardi Károly ezds. átadta Éberhardt György őrgy-nak az alez. -i csillagokat, aki ettől a pillanattól kezdve – a parancs kihirdetése után – már alez. -esi rendfokozatot<sup>648</sup> hordhatott.

Éberhardt György, már alez. -ként fogadta a gratulációkat, és rövid, szolid kis ünneplés után a magyar és a német rgv. állomány elvonult a rep. előtti kötelező pihenőjére az átmeneti – 19.00-tól 01.00-ig tartó – rep. -i váltáshoz.

Ezen a napon, a 1987. 08. 20-i rep. váltásunk jól indult – 5 tizedes borultsággal 5 km-es látással és 500 méteres felhő alappal – volt az időkép a rep. váltás elején. A repülés végére viszont Laage repülőtér időjárása bonyolulttá vált. Szerencsére ekkorra már az aznapi, a tervezett lövészeti, és bombavetési fea. -ikat teljesen befejezte a fre. szd. Az időjárási viszonyok minimum viszonyokra romlottak le, 8 tizedes borultsággal és 2 km-es látással, valamint 200 méteres felhőalappal. A németeknél az RSZBN. navigációs rendszer precízen – ahogyan, az elő volt írva – úgy működött, ami álom-szerű volt a taszári viszonyokhoz képest, ahol a dombok hatásai miatt a szakembereink képtelenek voltak az RSZBN. rendszerünket pontos, stabil működésre hangolni. Még a szov. szakemberek segítségével sem sikerült ez nekik. A magyar új kenyér ünnepének a napján kezdett rep. váltás 1987-ben, a német fegyvertársaknál sikeresen befejeződött, esemény nélkül, 1987. 08. 21-én, 0 óra 08. -kor, s a rep. váltás minden magyar repülőgépe a földön volt Laage rep. -terén.

Ezzel az NDK. -beli települése a 101.Ö. fre. szd. rep. -i sikeresen és eseménymentesen befejeződtek. Véleményem szerint A kik. -i tervnek azt a szd. -ra vonatkozó részét is

---

<sup>646</sup> Előléptetés – a szakmai felkészültség, az adott beosztásra való alkalmasság és a huzamosabb időn át végzett munka elismerésének egyik, a fegyveres a fegyveres erőkre jellemző formája. Az előléptetés rendszerint a következő rendfokozatba kinevezést jelenti – azaz soron lép elő valaki – az úgynevezett várakozási idő leteltével, vagy ennek letelte előtt soron kívül. (Előléptetésnek nevezzük a magasabb beosztásba való kinevezést is.) KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>647</sup> Éberhardt György nyá. alez. visszaemlékezései alapján, Budapest, 2020.01.12.

<sup>648</sup> Rendfokozat – a fegyveres erőknél és a fegyveres testületeknél, rendvédelmi szerveknél alkalmazott törvény által szabályozott, a szolgálati rendben elfoglalt helyet kifejező besorolás. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

teljesítette a szd., mely szerint: „*A hajózó állományt mindenoldalúan fel kell készíteni, képessé kell tenni a háborús körülmények közötti harcra, arra, hogy bonyolult helyzetben és körülmények között, biztonságosan képes legyen a megszabott feladatát maradéktalanul, eredményesen végrehajtani, ennek érdekében gyorsan és önállóan dönteni és cselekedni.*”<sup>649</sup>

A következő nap és az utána következő is – amely tartalékrep. napnak volt kijelölve arra az esetre, ha a 20-i napon nem sikerül repülnünk – a parancsnok pihenőnapot engedélyezett. A jól elvégzett munka megnyugvásával töltötte a szd. áll. -a ezt a két pihenőnapot a német fegyverbarátoknál. Elmúltak az előző napok izgalmi és feszültségei, melyeket a szd. idegen ország belső munkájával szemben támasztott elvárások, az idegen környezet, s az új fea. -okra való készülődés szakmai kihívásának kíváncsi várakozásai gerjesztettek a 101. Ö. fre. szd. áll. -ában. Felszabadultan adta át magát a németek által szervezett múzeumlátogatás, hajókirándulás, esti teke-parti és sörözési szabadidős programjaiknak. Kiengedték a felgyülemlett feszültséget, s együtt töltötték a pihenési időt, mind a rgv, a műszaki, mind a pk. és beosztott, mind pedig a német és magyar állomány. Máig tartó barátságok is szövődtek német és magyar kollégák között. Minden tekintetben eredményes volt a Németországi – Laage-i – áttelepülés. Elégedettek voltak mind az előjárói szemlélők, mind pedig a pk. -ok a szd. az elmúlt napokban nyújtott eredményes tevékenységével, a szd. áll. -a pedig egy életre szóló élménnyel gazdagabban tért haza egy olyan szövetséges rep. -térrel, melyet ugyanúgy „bepültek,”<sup>650</sup> mint minden magyar harci repülőteret, s melyre egy esetlegesen tényleges, valódi harc körülmények között számíthatottak is.

Az operatív csoport 1987. 08. 23-i hazatelepülésével a fre. szd. NDK. -beli nagytávolságú hadászati jellegű manővere – amely gyakorlatilag tapasztalatgyűjtés volt a VSZ. -en belüli, a szövetséges erőkkel történő, egy jövőbeni lehetséges együttműködésre, hadászati átcsoportosításra – ténylegesen a záró szakaszához érkezett. A visszatelepülések az áttelepüléssel megegyező helyi időben és azonos személyi összetételben, azonos anyagokat szállítva történtek, a következő módosítással: 1987.08.23-án Simon Dénes alez. az operatív csoporttal települt vissza, s Taszáron az ügyeletes pk. -i szolgálatot felvette 1987.08.24-én 08.00-kor.

---

<sup>649</sup> HL-KI, A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 00102/1986.számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására

<sup>650</sup> Repülőter berepülése – „bepülés” – repülési szakzsargon, melyet a szakmabeliek sokszor átvitt értelemben másra is használtak, pl. ha valamilyen ismeretlen új eszközt a gyakorlatban is kipróbálunk. Az adott repülőteret a gyakorlatban is használtunk rendeltetés szerűen. Leszálltunk, gurultunk a guruló-utjain, használtuk a leszálláshoz, a felszálláshoz szükséges eszközeit, berendezéseit s ismereteket szereztünk az adott repülőteri viszonyokról, szabályokról stb., azaz „bepültük” azt.

Kunfalvi László őrgy. pedig 08.24-én a kibocsájtó csoporttal települt vissza, s ugyancsak 1987.08.24-én települt vissza a fogadó és megerősítő csoport is.

08.24-én 08.00-kor a reggeli időjárás-felderítés és a rep. előtti eligazítás után Balogh Imre alez. felszállt Laage rep. -térről, s 6400 méteren<sup>651</sup> repülte a hazatelepülő útvonalat. A hazatelepülő útvonal: Laage UKP. – Drewitz 1FP. – Bautzen 2FP. – Csaszlav 3FP. – Przszerov 4FP. – Győr 5FP. – Taszár UVP. A tartalék repülőterek Drewitz, Ostrawa, és Pápa voltak, az irányítás a VSZT. egységes 5-ös csatornán, tartalék a VSZT 1-es csatorna volt orosz nyelven. A fre. szd. Laage rep. teréről 6400 méter és 5800 méteres magassági lépcsőkön települt vissza egyes rg. -kel 5 min. időtérközzel.

Balogh Imre alez. Taszár rep. téren közép-európai idő szerint (taszári helyi idő szerint) 12 h 43 -kor leszállt 2-3 tizedes borultság felhőzetnél 1500 méteres felhőalap mellett 10 km-es látásnál, majd sorban érkeztek a hazatelepülő repülőgépek Taszár pont fölé, s fogyasztották az üzemanyagukat a leszálláshoz megfelelő tüzelőanyag maradékig. A 101. Ö. fre. szd. Laage rep. teréről 6400 méter és 5800 méteres magassági lépcsőkön települt vissza egyes rg. -kel 5 min. időtérközzel. 1987.08.24-én 13h 44 - kor minden hazatelepült rg. épségben földet ért, leszállt a hazai Taszár rep. téren. Evvel a 101. Ö. fre. szd. az 1987-es kik. -i tervében az előljáró által meghatározott NDK. beli nagytávolságú diszlokációját eredményesen, eseménymentesen vh. -tta.

Az NDK. -ban vh. -ott rep. -ei a fre. szd. harci tapasztalatát és bevetetősége sokoldalúságát növelte. A szd. vezetése tapasztalatot szerzett rep. -ek tervezésében, szervezésében és vh. -ában idegen – ismeretlen – területen, szövetséges erőkkel – nem magyar csapatokkal – közösen együttműködve. Gyakorlatilag a VSZ. EFE. vezetésének ez is volt a célja, így illeszkedett bele a harcászati, hadászati elképzelésükbe az 1984-ben hadrendbe állt 101. Ö. fre. szd., a rendeltetésének megfelelően, minden időjárási viszonyokban harcfeladat vh. -ára kiképzett áll. -ával, amely ily módon már tényleg „magja” lehetett egy ütőképes magyar felderítőrepülő-ezrednek.

A hazatelepülése után – egy jól megérdemelt pihenőt követően – a szd. folytatta a megmaradt kiképzési tervének vh. -át. A magyar hadvezetés is már teljesen rendeltetésének megfelelően kiképzett fre. szd. -ként számíthatott a 101. Ö. fre. szd-ra. A CSRP 1987.

---

<sup>651</sup> Balogh Imre alezds. a 101. Ö. Fre. szd. pk, s a század diszlokáció parancsnoka döntése alapján a bonyolult idős tervtábla alapján végeztük a hazatelepülést Taszár repülőtérré – 6400 méter és 5800 méteres magassági szintkülönbség lépcsőzéssel, valamint 15'-es biztonsági időintervallummal, a biztonsági intézkedésnek megfelelően.

szeptember 7-én aláírt intézkedésével<sup>652</sup> rendelkezett a „Bazalt-87” gyakorlaton a Szu–22M3-as felderítő-repülőgépek részvételéről. A 0090/1987.sz int. -ében utasítja a 101. Ö. fre. szd. pk-át – Balogh Imre alez. -t – mely szerint a „Bazalt-87” gyakorlaton az 5. hadsereg igénye szerint biztosítson 4db Szu–22M3 felderítőrepülő-gépet a saját légierő tevékenységének imitálására 1987. október 26-án és 28-án. Az 5. hds. pk. -sága 1987. október 25-én pedig 1db Szu–22M3 felderítőrepülőgép légi-fényképezését igényli a saját csapatok védőkörletének<sup>653</sup> légifényképezésére. A fre. szd. az igényelt rep. -ket – igény szerint – kiváló eredménnyel vh. -totta.

A 101. Ö. fre. szd. az 1987-es évével kitűnő évet zárt. Az NDK. Nemzeti Néphadsereg (NN). Légierője 77. Vadászbombázó re. e. -e egy szd. -ának fogadásával Taszár rep. -terén, majd a nagytávolságú NDK. -beli díszlokációjával – a vizontlátogatással – Laage rep. -terén, az ott nyújtott teljesítményével, a hazai „Zengő-87” és a „Bazalt-87” gyak. -kon való részvételével, valamint az éves rep. -i idő kiszabat – 1785 óra rep. idő – 98%-os, eseménymentes vh. -ával (1749óra 21’) a katonai felső vezetésünk elégedett volt.

#### 4.3. Részkövetkeztetések

A fejezetben bemutattam a 101. Ö. Fre. szd. 1987-es kiképzési évét és a kik. -i tervének vh. -át. Felelevenítettem a NDK. Nemzeti Néphadserege 77. vbo. e. -e 1 re. szd. -ának mo. -i látogatását, a német rep. szd fogadását, a közös harcászati fea. -inak megtervezésével és vh. -ával. Majd a 101. Ö. fre. szd. vizontlátogatását a Laage rep. -téren az ottani – NDK. -beli – tevékenységével, az idegen, ismeretlen környezetben vh. -ott rep. -ek megtervezésével és vh. -ával. Bemutattam a tényleges földközeli és kis magasságú tenger fölötti rep. -ei és lövészeti vh. -át VSZ német emük. -ő alakulattal, elérve ezzel a szd. tervezett hadrafoghatósági profilját, amely a VSZ. EFEF. elvárása is volt a 101. Ö. fre. szd. -al szemben. Eleget téve a VSZ. háborús felkészülése szellemében vh. -ott kiképzésével egy számára teljesen ismeretlen – mondhatni harci körülmények közötti – területen, terepen és környezetben teljesítendő fea. -ok vh. -ára.

---

<sup>652</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0090/1987.sz. intézkedése a „Bazalt-87” repülőigényének biztosítására.

<sup>653</sup> Védőkörlet, vagy védőkörlet – a zászlóalj részére általában három tereptárggyal kijelölt és a helyzettől függően műszakilag berendezett terület, ahol a zászlóalj védelmi harcát megvívja. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

## 5. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század tevékenysége a rendszerváltozás idején s integrációja a Kapos Honi Vadászrepülő-ezred állományába

### 5.1. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1988-as kiképzési éve

Az erre az időszakra vonatkozó főbb külpolitikai történések, melyek Magyarország szempontjából is lényegesnek mondhatók:

Moszkvában 1988. május 29. és június 01. között megtartották Mihail Szergejevics Gorbacsov, a Szovjetunió első embere és Ronald Wilson Reagan USA elnök negyedik találkoztóját, melyen egyeztettek szándékaikat több fontos leszerelési egyezmény megkötéséről.<sup>654</sup> Több mint 100 000 ember tüntetett Észtország, Lettország valamint Litvánia Szovjet tag-köztársaságokban a függetlenségért 1988. augusztus 23-án.<sup>655</sup> Aláírták 1988. szeptember 26-án Brüsszelben az EKG. és Magyarország közötti kétoldalú, gazdasági-kereskedelmi együttműködési megállapodást, amely életbe is lépett 1988.december elsején.<sup>656</sup>

A VSZ. PTT. a VSZ. katonai doktrinájának védelmi jellegűvé történő átalakításáról döntött a berlini ülésén. Ennek megfelelően a MN. -ben átdolgozásra került 1988-ban a néphadsereg háborús alkalmazási terve.<sup>657</sup> A szov. politikai irányvonalban is érezhetően új, az eddigieknél enyhébb, józanabb megnyilatkozások kerültek felszínre.

1988. októberében Vagyim Zaglagyin az SZKP. külügyi osztályának helyettes vezetője így nyilatkozik a SZU. katonapolitikájáról: „...*A szovjet felfogás...túlértékelt a katonai-hadászati alapjainak jelentőségét...az atomháborút mindig elvetettük...mindazonáltal abból a feltételezésből indultunk ki, hogy egy háború megnyerhető.....Most félreérthetetlen álláspontot foglaltunk el...hogy az atomháborút nem lehet megnyerni...a biztonság igazi garanciái: nem fegyverkezni, leszerelni, ez a teendő. Ebből következik a kölcsönös kompromisszumok szükségessége...A világpolitika immár nem*

---

<sup>654</sup> Horváth Jenő: Az Európai integráció története napról napra, Budapest 1997, ADECOM Kommunikációs Szolgáltató RT, szerzői kiadás, V. fejezet, 1988.

<sup>655</sup> U.o.

<sup>656</sup> U.o.

<sup>657</sup> Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában I. kötet. Lakitelek, 2017. Antológia kiadó, 199.old.

*bipoláris, a két nagyhatalomra vagy a két blokkra építkező, hanem valóban kollektívvé vált.*”<sup>658</sup>

Az országon belüli, életünket meghatározó belpolitikai eseményeink ebben az időszakban: Az 1988-as év Magyarországon történelmi mérföldkő, a rendszerváltáshoz vezető út fontos évévé vált. Ahogyan a SZU. -ban, úgy Mo. -on is elkezdődött a fiatalítás az MSZP. -n belül, s megindultak a változások.

Az 1988. május 20-22. között az összehívott – melyet 1957 óta először hívtak össze – MSZMP. országos értekezletén Kádár János helyett Grósz Károly<sup>659</sup> választották a párt első emberének. Erre a változtatásra Moszkva is „bólintott”. Az MSZMP. régi vezetéséhez tartozó politikusok többsége nem került be a Központi Bizottságba, így Kádár János és a „holdudvara” nem lettek a Politikai Bizottság tagjai, kikerültek az MSZMP. szűk körű irányító testületéből. Az 1988-as év a magyar belpolitikai életben eddig elképzelhetetlen változásokat hozott. Az MSZMP. -nek ez a májusi országos értekezlete Kádár Jánost – aki az 1956-os forradalom leverése óta az ország első számú vezetője volt – a hatalom nélküli, szimbólikus jellegű pártelnöki pozícióba helyezte, ráadásul Moszkva beleegyezésével.<sup>660</sup> A miniszterelnöki pozícióból pedig 1988 novemberében távozott. Őt a fiatal – negyvenes éveit elején járó – Németh Miklós<sup>661</sup> váltotta. E közben az ellenzéki mozgalom egyre erőteljesebben hallatta a hangját, s teljesen törvényesen és hivatalosan alakultak meg különféle fél-politikai szervezetek, melyek többsége párttá is alakult. (március 30-án a FIDESZ., szeptember 3-án az MDF., november 13-án az SZDSZ.)

A belpolitikai életében folyó „politikai földrengésszerű” változások kezdetének évében a Néphadseregben a munka a még korábban meghozott döntések és tervek alapján folyt. Ez tükröződik vissza a CSRP 00140/1987.számú intézkedésében<sup>662</sup> mely szerint: „*A Csapatrepülő Parancsnokság és alárendelt alakulatai 1988.évi tevékenységének alapját az MSZMP XIII. kongresszusa határozataiból adódó helyi feladatok végrehajtása, továbbá a*

---

<sup>658</sup> Fischer Ferenc: A megosztott világ. A Kelet-Nyugat, Észak-Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai. Budapest, 1993. IKVA Könyvkiadó Kft. 338.old. Vagyim Zaglagyin az SZKP külügyi osztályának helyettes osztályvezetője, a Szovjetunió katonapolitikájáról.

<sup>659</sup> Grósz Károly (Miskolc 1930. augusztus 01 – Gödöllő. 1996. január 07.) – politikus, MSZMP tag, Kádár János leváltása után ő az MSZMP. 2. főtitkára. 1987. június 25-től 1988. november 24-ig kormányfő, utódja Németh Miklós, 1990-ben lemondott az MSZMP. KB. tagságáról s végleg visszavonult a politikai élettől.

<sup>660</sup> Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában I. kötet. Lakitelek, 2017. Antológia kiadó, II. – III. fejezet.

<sup>661</sup> Németh Miklós (Monok, 1948. január 24 –) – közgazdász, politikus, 1976-tól 1989-ig MSZMP. tag, a rendszerváltás előtti utolsó magyar kormány miniszterelnöke, az 1989. október 23-án kikiáltott Magyar Köztársaság első kormányfője, utódja Antall József. 1989-től 1990-ig MSZP tag, majd 1991-ben kivonul a magyar politikai életből.

<sup>662</sup> HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának (MN CSRP) 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására.

miniszteri direktívában<sup>663</sup> az előjárói parancsokban, intézkedésekben, felsőbb és helyi pártszervek határozataiban megszabott feladatok teljesítése képezi... ”<sup>664</sup> (eredeti írásmóddal K.I.)

Majd lentebb megjegyzi a 4. oldalon, az 1988-as év fő feladatának célkitűzéseinek megvalósítása megköveteli: „*a személyi állomány – különösen a hivatásos állomány – szilárd politikai és cselekvési egységét, magasfokú elkötelezettségét és helytállását, a párt politikája melletti kiállását ennek érvényesítését.*”<sup>665</sup> (eredeti írásmóddal K. I.)

A 7. oldalon ismét politikai vonatkozású feladatszabás van: „*Továbbra is kiemelt figyelmet kell fordítani a Szovjetunióban bekövetkezett belpolitikai változások elvszerű értelmezésére és a szocialista országokban kibontakozó gyorsítási, átalakítási folyamatok megértésére.*”<sup>666</sup>

A repülőképzés terén az egy főre jutó repülési időt a parancsnok a Szu–22M3 típusra 70-80 órában határozta meg, oly módon, hogy abból 20% feladatszámmal el nem látott tartalékot kellett képezni, amely nem képezte a pénzügyi elszámolás alapját. E szerint egy rgv-re 56-64 óra repülési idő jutott. Hát, ez nem túl sok, de az állomány nem zúgolódott, csendesesen tudomásul vette. Többségében az állomány tudta, hogy az ország milyen gazdasági helyzetben van. Csak az éves repülésbiztonsági konferencián, Börgöndön néhányan megjegyezték: „*ez a repülési idő érték már közelít ahhoz a határhoz, amely alá repülésbiztonsági szempontból nem menni, mert törvényszerűen jönni fognak majd a repülési katasztrófák.*” Összeségében 1150 órát kapott a Fre. szd, ebből 940 óra volt a harci, a Szu–22M3-as és 210 óra volt a Szu–22UM3-as repülőgéptípusra kiszabott repülési idő.

Az 1988-as kiképzési év feladatszabásában a 101. Ö. Fre. szd részére a CSRP engedélyezte kismagasságú repülésben megszerzett jártassága<sup>667</sup> fenntartása érdekében a lőtérre történő kirepülés végrehajtását 100 m-es magasságon, s ahol ezt a terepviszonyok megengedik, 50 m-es magasságon. Gyakorolnia kellett a századnak a meghatározott terepszakaszon „CS” -időre<sup>668</sup> történő pontos kiérkezést, s a vizuális légifelderítés, a légifényképezés fogásainak a begyakorlását, valamint a felderítési adatok minél gyorsabb és

---

<sup>663</sup> A 00090.számú direktíváról van szó.

<sup>664</sup> HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. Az MN CSRP 00140/1987. számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására, általános feladatszabási rész.

<sup>665</sup> U.o. 4. oldal

<sup>666</sup> U.o. 7. oldal első bekezdése.

<sup>667</sup> Kismagasságú és földközeli repülések – melyekre a jártasságot, az NDK belső Laage repülőtéren végrehajtott kismagasságú és földközeli repüléseink során szereztünk.

<sup>668</sup> „CS”-idő – a csapásmérés ideje.



minél pontosabb továbbítását a földi kiértékelő harcálláspontra. El kellett elérnie, a századnak a felderített objektum első rácsapásból történő megsemmisítését.

Jártasságot kell szereznie a 101.Ö. Fre. szd parancsnoki állományával a földi célok elleni éjszakai harci alkalmazási feladatok végrehajtásában világítóbomba felhasználása mellett, illetve az SZPPU gépágyúkonténer alkalmazásával nappal hátrafelé történő gépágyúlövészet végrehajtásából.

Az MN REF jóváhagyásával meg kellett kezdenie a szd. állományával az elméleti felkészülést, majd a gyakorlati repülések végrehajtását, valamint elsajátítását 100m-es felhőalpnál, 1km-es látás mellett a század parancsnoki állományával.

A szd. lőtérfelhasználásnál szinte minden lőtérré egy hónapban 2-3 repülési váltást tervezhetett. A Fre.szd-nak a legfontosabb Nádudvar lőtér használata volt, de ez sajnos függött a Magyarországon ideiglenesen állomásozó Szovjet csapatok nádudvari lőtér igényétől. A tervezhető lőtérhasználatot Nádudvarra június 30-ig megadták, de június 30-tól december 31-ig nem. Ez ugyanis megint attól függött, szovjet csapatok mikor tudták használni a lőteret, ami részükről nem volt betervezt. Így a szd. a nádudvari harci alkalmazási feladatait zömében – ha tudta – az első félévre tervezte.

A harci-anyagból melyet biztosított a szd. részére a parancsnok, NR-30-as 30mm-es löszerből 4400db volt, de az SZPPU konténer gépágyúihoz is kapott a szd. 6000db 23mm-es löszert. Sz-5-ös NIR lövedékből 500db-ot, 40db Sz-8-as, Sz-24-es 3db, míg Sz-25-ös rakétából 10db-ot igényelhetett a Fre. szd. az 1988-as lövészeteihez.

Földi célok elleni éles és gyakorló bombákból a szd. rendelkezésére állt: bombavetésre P-50-75-ös gyakorló bombából 100db-ot, 100kg-os éles bombából 60db-ot, 250kg-os éles bombákból, 20db-ot és 500kg-os gyújtó- valamint romboló bombából 24db-ot használhatott fel a szd. CSRP engedéllyel.

Az 1988-as kiképzési terv érdekessége, hogy az előljáró először szabta meg az első, a másod és a harmadosztályú követelményi szinteket<sup>669</sup>földilövészetre nappal és éjjel, kötelékrepülésre nappal és éjjel kísérőként, légifelderítésre, kisegítő műszerrepülésre, valamint ellenőrző műszerrepülésre. Elkészültek az osztályos követelményi szintek arra az esetre, amikor már nem csak első osztályú rgv-k lesznek a századnál – megjönnek majd az új, a repülőiskoláról kikerülő újonc („fiatal”) rgv-k. Ami 1989-ben már várhatóan be is fog következni.

---

<sup>669</sup> HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának a 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. 141. oldal.

A kiképzési intézkedés<sup>670</sup> 45. oldalán kiderül az 1988-ban várható hadgyakorlatok mennyisége, és minősége is. Így várhatóan számítani kellett a „Barátság '88” hadműveleti-harcászati gyakorlatra, a VSZ légvédelmi csapatainak és légierejének a „Gránit '88” gyakorlatára, valamint a „Zengő '88” együttműködési gyakorlatra.

A kiképzési intézkedés a CSRP a harcászati-szakharcászati szakmai és az általános katonai kiképzés feladatai közé<sup>671</sup> beemelte – a CSRP szervezésében történő és végrehajtandó csoportösszevonások tárgyaként – a potenciális légiellenség szervezetében, fegyverzetében és diszlokációjában 1987-ben bekövetkezett és 1988-ban várható változásokat, a szárnyasrakéták, a nagy pontosságú felderítő és csapásmérő komplexumok fejlesztése és rendszerbe állításának helyzetét. Valamint a VSZT PTT 1987. évi berlini tanácskozásán elfogadott védelmi doktrina követelményeit, és az abból adódó politikai és szakmai feladatokat is. Ez a szd. számára egyértelműen a rendeltetésből adódó feladataira, az elkövetkező háború megvívására történő felkészülést jelentette.

Az 1987-es Laage-i nagytávolságú diszlokációs feladat végrehajtása után a CSRP részéről a szd. tevékenységének kiértékelése után a CSRP részéről Udvardi Károly ezds a hajózó parancsnokok és a MMSZ szakág vezetőik közös munkaértekezletén érdeklődött a szd. jobb felkészülést elősegítő eszköz és anyagi igényei felől. Ezen az értekezleten felvetésre került a Fre. szd. állománytáblájában szereplő, és rendszeresített számítógépes informatikai tiszt, aki részére semmilyen technikai eszközlehetőséget sem biztosított az előljáró, holott a számítógépes munkát több munkaterületen is hasznosítani tudná a szd. Többek között a repülési felkészülésben, a repülésbiztonság, valamint a nyilvántartás területein is. Valószínűleg ennek hatására a kiképzési intézkedésben már megjelent a CSRP szakkiképzési csoport összevonása tárgyaként a számítógépek alkalmazásának eredményei a repülő kiképzés mennyiségi és minőségi mutatóinak feldolgozásában<sup>672</sup>

A kiképzési intézkedés parancsnokok harcászati összevonás tárgya céljaként pedig a 101. Ö. Fre. szd. részére a Magyar Népköztársaság (MNK) ellen várható légi támadó eszközök elleni légiharc megvívását, a hadműveleti manővercsoportok légitámogatásának módszereit, a felderített objektumok komplex tűzzel való megsemmisítésének harcászati fogásait jelölte meg.<sup>673</sup>

---

<sup>670</sup> HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának a 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. Kiképzési intézkedés 45. oldal

<sup>671</sup> U.o. 46. oldal

<sup>672</sup> U.o. 46. oldal, 2 pont

<sup>673</sup> U.o. 51. oldal, a 101. Ö. fre. szd. részére szabott feladatok

Az 1988-as kiképzési év nem ígért semmi rendkívülit a kiképzés terén a 101. Ö. Fre. szd. részére, viszont volt mit várnia az új feladatok tekintetében. Ilyen volt az éjszakai fényképezés végrehajtása világító bomba mellett, amely végül a felderítő konténerből kilőhető világítópatronok fényénél került végrehajtásra.

A világító bombavetése ugyanis meghatározott feltételekhez és előírásokhoz volt kötött. A Fre. szd. LNK-ban végrehajtott légi lövészetek is ilyen világítóbombára történt. Erre pedig a lengyeleknek speciálisan kiképzett személyzetük volt, s ők két repülőgépről dobták ezeket a világító bombákat. Az egyik a Szovjet licence alapján általuk épített MiG–15-ös repülőgép, amely az 1980-as évek második felében még repült a lengyel hadseregben. A másik ilyen repülőgép, amelyik alkalmas volt erre a feladatra, a saját építésű, szintén licence alapján készült Lim–5<sup>674</sup>-ös repülőgép, vagy ahogyan ezt ők hívták a „limpencs.” A feladat a lengyel pilóták végrehajtásával igen sokba került volna, arról nem is beszélve, hogy a biztonsági rendszabályok előírásai szerint a bombavetés körzetét körbe kellett volna keríteni, s oda senkit nem lett volna szabad beengedni, ahogyan ezt a szd. a lengyelországi világítóbombával történő lövészeténél a lengyelek ezt meg is tették.<sup>675</sup> Ez megint olyan anyagi vonzatokkal járt volna a MN számára, amelyre a MN-nek nem volt költségkerete. Így aztán maradt a legkézenfekvőbb megoldás, a KKR-1 konténer világítópatronjai fényénél végrehajtott légi-fényképezés. Az 1988-as kiképzési intézkedésben az előjáró által meghatározott éjszakai fényképezési feladatokat később – augusztus hónapban – így hajtotta végre a Fre. szd.

Az 1987-es év végi parancsnoki értekezletről Balogh Imre alezds úgy érkezett vissza a CSRP-ről, hogy már hozta magával a következő évi – 1988-as – főbb várható eseményeinek, feladatai, valamint a tervezési alapadatokat és a várható ellenőrzések időpontjait. Minden szakág-vezető kíváncsian várta az év végi századparancsnoki eligazításon, mit is rejt a parancsnoki „kisokos” füzet. A „kisokos”-ból szép sorjában kerültek elő a CSRP 1988 évi munkatervében<sup>676</sup> a 101. Ö. Fre. szd. számára előírt feladatok. Mindenféleképpen nagy figyelmet kellett fordítania a szd. vezetésének az olyan eseményekre, melyek a szd. egész

---

<sup>674</sup>Lim–5-ös, licence alapján gyártott, első generációs, egy hajtóműves, középszárnyú gázturbinás sugárhajtóműves könnyű vadászbombázó repülőgép. A Szovjetuniótól Lengyelország 1955-ben vásárolta meg a MiG–17F típusú repülőgép gyártási jogát. (Licence-jogot) Az első lengyel Lim–5-ös repülőgép 1956 november végén készült el. A WSK PZL-Mielec repülőgépgyár építette 1960-ig. Eddig az ideig egy pár darabbal építettek többet, mint 475db, hazai felhasználásra és exportra. (Az NDK, Egyiptom és Indonézia is vásárolt belőle.) A Lengyel Néphadseregben 1964-ben rendszeresítették és 1992-ben vonták ki a rendszerükből.

<sup>675</sup>Mi 1986-ban a lengyel tengeri lőtér fölött lőttünk világítóbombára K-13M rakétával, s ők itt a lőtér-zárat kiválóan megoldották (volt benne gyakorlatuk).

<sup>676</sup>HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkaterve, az 00773/1987. nyilvántartási számú szigorúan titkos munkatervét Stock János altbgy a Magyar Néphadsereg Légvédelmi és repülőparancsnoka hagyta jóvá 1988.január 4-én.

állományát érintik majd. Az olyanok, mint az ellenőrzések és a repülő harcászati gyakorlatok (RHGY-k). 1988 októberében várható volt az egész Csapatrepülő Parancsnokságra kiterjedő miniszteri szemle. Az ellenőrzést a MN Légvédelmi és repülő parancsnoksága végzi, majd átfogó parancsnoki ellenőrzés volt várható 1988. május 01-től 15-ig, melyet szintén a MN Légvédelmi és repülő parancsnoksága hajt végre. 1988. 04. 28-29-én pedig a szd. ejtőernyős szolgálatát ellenőrzik majd. Mindez a CSRP munkatervének 3. számú mellékletében, az ellenőrzési tervben előírtak szerint történik, melyet a CSRP törzsfőnöke, Szekercés István ezds. írt alá 1987. december 28-án.<sup>677</sup>

A századparancsnok év elejei, az állomány kiképzettségi szintjének meghatározásában már megjelent az 1987-es évi laagei áttelepülés eredményeként a rendeltetésszerű jártasság szintjét emelő földi (tengeri) célok támadása és megsemmisítése kis- és földközeli magasságról.

1988.02.02-től új rgv-vel bővült a Szu-22M3-as repülőgépet repülők köre. MH Repülőszemlélőségtől újabb repülőszemlélőt kaptunk Gál István alezds.<sup>678</sup> személyében. Az új repülőszemlélőnk – mivel a saját állományunkat átképző szovjet rgv-k már nem voltak Magyarországon – típusátképzését saját magunk a századnál oldottuk meg. Gál István alezds. átképzési tervét a magyar beosztott rgv. állomány átképzési tervét felhasználva mintaként készítette el a század vezetése. Az elméleti felkészítése egyedi módon történt, mivel ő nem költözött le Taszárra – ami mindenféleképpen előnyös lett volna egy ilyen típusátképzés tekintetében – önálló felkészülés és konzultációk keretében került végrehajtásra. A vizsgáztatást Éberhardt György alezds. és Racskó Mihály szds végezte el az új repülőszemlélőnél. A gyakorlati átképzést Gál alezds. Racskó Mihály szds és a század vezető repülőgépvezető állományával hajtotta végre.

Az 1988-as kiképzési évünk elején – alig lendült bele a szd. a kiképzési terv végrehajtásába, ebben az évben – a Csapatrepülő parancsnok, Makai Sándor<sup>679</sup> ezds. 1988. február 3-i parancsában<sup>680</sup> a 101.Ö. Fre. szd-nak... ”a harc kiképzésben és a politikai kiképzésben tanúsított helytállásukért...” az MN 1929 alakulatnak „Élenjáró zászlóalj”

<sup>677</sup> HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkatervének szigorúan titkos, 3. számú, ellenőrzések melléklete.

<sup>678</sup> Gál István alezds – Magyar Néphadsereg Repülőfőnökség Repülésbiztonsági Osztályvezető. A Magyar Néphadsereg több hangsebesség fölötti repülőgéptípusát repülte, s ezek közül repülésbiztonsági szemlélője volt a MiG-23-as és a Szu-22M3-as repülőgéptípusoknak.

<sup>679</sup> Makai Sándor – Csapatrepülő Parancsnok alezredesként, a HM 01450/186.sz. parancsával 1986.12.01-el, majd 1986.12.15-vel ezredes, és 1990.09.29-vel vezérőrnagy, a Csapatrepülő Parancsnokság megszűnéséig annak parancsnoka. Helikoptervezető, repült típusai: Mi-4 kint a Szovjetunióban a Repülő Műszaki Főiskolán; Mi-8 különböző modifikációi, amelyek repültek a Magyar Néphadseregben; és a Mi-24;

<sup>680</sup> HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 7/1988. számú parancsa élenjáró címek adományozására.

(parancsnoka Balogh Imre alezds) címet adományozta, evvel egyidejűleg Balogh Imre alezdsnek az „*élenjáró zászlóaljparancsnok*” címet adományozta.

Ugyanebben a parancsban a Csapatrepülő Parancsnok „*az MN 1929 alakulat üzembentartó szolgálatának*, (parancsnoka Deutsch Károly őrgy)<sup>681</sup> „*Ezüstkoszorús élenjáró század*” címet, egyidejűleg Deutsch Károly őrgy-nak „*Ezüstkoszorús élenjáró századparancsnok*” címet adományozta. Ugyanennek a parancsnak 9. pontjában a század, az MN 1929-es alakulat javítószolgálatának (parancsnoka Balogh Béla mk. fhdgy)<sup>682</sup> „*Ezüstkoszorús élenjáró század*” címet, ezzel egyidejűleg Balogh Béla mk. fhdgy megkapta az „*Ezüstkoszorús élenjáró századparancsnok*” címet.

Tehát a 101.Ö. Fre. szd munkáját mind parancsnoki, mind harckiképzési és a szocialista versenymozgalom szintjén is elismerték. Ez méltán büszkeséggel töltötte el a század minden egyes tagját. Így érthető módon a század minden egyes tagját a saját munkaterülete feladatainak a lehető legjobb módon történő végrehajtása kötötte le napi szinten. A médiákban, illetve a kommunikációs csatornák híradásain keresztül jöttek ugyan az információk – mint mindenkinek – számunkra, a század állománya számára is, de a szd-nak megvoltak a saját feladatai, melyekkel elsődlegesen foglalkozni kellett, melyet a kiképzési intézkedésben előírt előrehaladó feladatai végrehajtása jelentettek a Fre. szd. számára.

Érződött ugyan a nemzetgazdaság nehéz helyzete a mindennapi bevásárlások alkalmával az üzletekben, de ahogyan belépett a repülőtér területére az állomány számukra „megszűntek” a külvilág történései. Persze a parancsnok politikai helyettese mindig megtartotta a kötelező – melyeket előírtak számára – politikai tájékoztatókat, melyekben egyre gyakrabban említésre került a gorbacsovi „peresztrojka” is, de ezek a politikai tájékoztatók kellőképpen elfogadhatóvá tették számunkra a laktanyán kívüli történéseket.

A hazánk belpolitikai életének változásai folyamán hivatalba lépett kormányfő, Grósz Károly hivatali ciklusa idején a pénzügyi szolgálat – nyilván felsőbb utasításra – bruttósította a fizetésünket, ami első pillantásra fellelkesítette a pénzügyekben járatlanokat – nagyjából a század egész állománya ebbe a kategóriába tartozott – mert a bruttósítást fizetésemelésnek fogták fel. A bruttósítás előtt viszont az állományunk értetlenül állt, s nehezen értette meg, mit is jelent a fizetésünk és az egyéb érintett járandóságunk bruttósítása. Azt, hogy ez mit is jelent valójában, arról egy sor pénzügyi tájékoztatót kaptunk, de az állomány nehezen tudta megemészteni, hogy ez nem fizetésemelés. Születtek is ebből az állományon belül

---

<sup>681</sup> Deutsch Károly őrnagy – a 101. felderítőrepülő-század MMSZ szolgálat

<sup>682</sup> Balogh Béla mérnök főhadnagy – a 101. felderítőrepülő-század

megszámlálhatatlan mennyiségű viccek, anekdóták. Ugyanebben az időbe vezették be a személyi jövedelemadót is, s így már érthetőbbé váltak mindenki számára ezek a pénzügyi intézkedések a megfelelő pénzügyi tájékoztatókkal.

A repüléseinket a kiképzési tervünk szerint először a jogosultságok megtartására irányuló helyreállító és meghosszabbító feladatok végrehajtásával kezdte a szd, s egyre jobban „beindult” a század gépezete. Ebbe a szd. megszokott mindennapi életébe, mint a „derült égből a villámcsapás” hidegzuhanyként érte az egész század állományát az első repülőgépünk elvesztése.

Március 17-én nappal egyszerű időjárási viszonyok közötti kiképzési repülés végrehajtása közben, a feladatának befejező szakaszában Vámos József őrgy rendellenességet észlelt a repülőgépe hajtóműve működésében, melyet azonnal jelentett a repülésvezetőnek. Megszakította a feladat végrehajtását, s fokozott figyelmet fordítva a repülőgépe hajtóművének működésére, „hazavezető irányra állt.”<sup>683</sup> A repülőgépe hajtóműve működésében javulás nem állt be, s az iskolakör harmadik fordulója végrehajtása közben már a többi leszállásra besorolt rgv társai is figyelmeztették Vámos őrnagyot: „*Ég a hajtóműve!*”

Erre a többször elhangzó figyelmeztetésre a repülésvezető „*Katapultáljon!*” parancsot adott Vámos József őrnagynak, aki a repülésvezető utasítását végrehajtotta, és Kaposhomok lakott település térségében sikeres katapultálást hajtott végre. A repülőgép a Kaposvár-Dombóvár vasútvonal sínpárja oldalába csapódott be. Személyi sérülés nem történt, az anyagi kárt a vasúti töltés és a vasúti sínek megrongálódásai jelentették.

A CSRP a 038/1988.számú parancsával<sup>684</sup> megdicsérte, s megjutalmazta Vámos József őrnagyot a repülés különleges esetében nyújtott higgadt, helyes tevékenységéért. Így egy harci repülőgépét a századunk műszaki meghibásodás miatt elveszítette, de szerencsére emberéletben nem keletkezett kár, Vámos József őrgy különösebb egészségkárosodás nélkül és pszichológiai sérülés nélkül élte túl az eseményt.

Ezt az eseményt a század részére közel kéthetes repülési leállás követett, mely alatt a baleset körülményeit kivizsgáló bizottság megállapította a műszaki meghibásodást, s a rgv, Vámos József őrgy vétlenségét a repülőeseményben. Vámos József őrgy az eseményt követő napon már Kecskeméten – az ilyenkor kötelezően előírt – Repülő Orvosi Bizottság (ROB)

---

<sup>683</sup> „Hazavezető irányra állás” – repülőgépvezető szakzsargon, a repülőgépvezető a repülőtér távoli irányadó állomására repül ilyenkor, s a leszállás-irányító tiszt, illetve a repülésvezető engedélyével közelíti meg a repülőteret és besorol a leszálláshoz a repülésvezető intézkedése alapján.

<sup>684</sup> HL KI. CSRP 1980-1989 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 038/1988.számú parancsa dicséret jutalomra. Börgönd, 1988. május 24.

előtt egy teljes éves orvosi<sup>685</sup> vizsgálatnak megfelelő vizsgálaton esett keresztül. Miután a ROB teljesen egészségesnek találta, még kapott egy hónap egészségügyi szabadságot, amely alatt, ha valamilyen rejtett pszichés, vagy fizikai sérülés „előjött” volna, újabb repülő-orvosi követték volna ezt a rendkívüli ROB-ot.

Sokáig azonban nem pihenhetett a század, a repülőesemény kiértékelése után az élet újra visszazökkent a megszokott „kerékvágásba”. Folytatta a század az előrehaladó kiképzését.

Április 13-val kezdődően a „Gránit-88” fedőnevű, többfokozatú légvédelmi és repülő hadműveleti-harcászati gyakorlat<sup>686</sup>-on vett részt a Szu-22-es Fre. szd, a VSZ légvédelmi és repülőcsapatának bevonásával. A gyakorlaton részt vettek a Bolgár Néphadsereg, a Román Szocialista Köztársaság hadseregeinek kijelölt flottaerői, a Szovjet Hadsereg szárazföldi csapatainak meghatározott törzsei és repülőcsapatok, valamint az egyesített Fekete-tengeri flotta kijelölt erői.

A gyakorlatot Viktor Kulikov, a Szovjetunió marsallja, a VSZ EFE főparancsnoka vezette, magyar részről a magyar nemzeti helyettes, dr. Mórocz Lajos altbgy, HM államtitkár, Légvédelmi és Repülő helyettes Stock János altbgy, politikai helyettes Kovács István vörgy, fegyverzettechnikai helyettes dr. Ungvár Gyula mk. vörgy, hadtáp helyettes dr. Lapos Mihály vörgy, törzsfőnök Kondor Lajos ezds, gyakorlatvezető helyettes a lőtéren Lőrincz Kálmán vörgy.

A gyakorlat résztvevői a Keletiek szerepében a MN Légvédelmi és Repülőparancsnokság operatív csoportja, parancsnok Kovács Béla v.örgy, az 1. Honi Légvédelmi Hadtest – Veszprém – teljes állománya parancsnok Balogh Béla v.örgy, repülőfőnök Bakó Ferenc ezds, a MN 5. Hadsereg Parancsnokság – Székesfehérvár – operatív csoportja parancsnok Borsits László v.örgy, repülőfőnök Mészáros Gyula ezds. S hogy mekkora nagyságrendű és létszámú erő-eszközöket megmozgató hadműveleti harcászati gyakorlat volt ez, ennek nagyságát kiválóan jellemezte a résztvevő repülőerők mennyisége.

---

<sup>685</sup> A nagysebességű – hangsebesség fölött repülő – repülőgépvezető-k számára minden évben van egy nagyon részletes, mindenre kiterjedő orvosi vizsgálat. Itt alkalmanként előfordul, hogy a részletes orvosi vizsgálat feltár egy olyan kialakuló, vagy már kialakult olyan betegséget a repülőgépvezető-nél, amely miatt „leveszik” a típusról, azaz nem repülhet tovább hangsebesség fölött repülő repülőgépen (nyilván ez a saját érdekében történik). Ilyenkor alacsonyabb típusra – kisebb igénybevételt jelentő repülőgéptípusra helyezik. Ezen kívül van még a féléves orvosi vizsgálat, amely szintén részletes, de ezt már az alakulatnál végzik a ROVKI munkatársai, s van a negyedéves orvosi vizsgálat, amelyet az alakulat orvosa végez el a repülőgépvezető-kön. Mindezeket kívül minden repülési napon a repülésre kirendelt orvos a repülés megkezdése után megvizsgál minden repülőgépvezető-t, s csak úgy írja alá a repülési tervtáblát, mely aláírás nélkül nem lehetett elkezdeni a repülést.

<sup>686</sup> HL KI. MN HM 1980-1989 383 d. 609 öe. Hadgyakorlatok;

A gyakorlat résztvevői a MN állományából Nyugatiak szerepében a 101. Ö. Fe. szd teljes békeállománya – 8db Szu–22M3-as vadászbombázóval – pk. Balogh Imre alezds, a 87. Harci Helikopter Dandár – Szentkirályszabadjáról – kijelölt erői és eszközei – 5db Mi–24-es harci helikopter, pk Simon Sándor alezds magyar részről.<sup>687</sup>

A gyakorlaton a célrepüléseket és a csapásméréseket imitáló repülőgépek az alábbi alakulatok repülőgépei hajtották végre:

- A 19. Szovjet Gárda Vadászbombázó Ezred MiG–27-es repülőgépei Osztraváról felszállva;
- A 20. Szovjet Gárda Vadászbombázó Ezred Szu–17M3-as repülőgépei Namesty repülőtérről felszállva;
- A 236. Szovjet vadászbombázó ezred MiG–27-es repülőgépei Zvolen repülőtérről felszállva;
- A MN. 101. Ö. Fre. szd Szu–22M3-as repülőgépei Taszár repülőtérről felszállva;
- A Szovjet 1. Gárda vadászbombázó ezred<sup>688</sup> Szu–17M2 repülőgépei Taszár repülőtérről felszállva;
- A Szovjet 5. vadászrepülő ezred MiG–23M repülőgépei Sármellék repülőtérről felszállva;
- A Szovjet 14. vadászrepülő ezred MiG–29-es repülőgépei Sármellék repülőtérről felszállva;
- A Szovjet 328. Önálló felderítőrepülő ezred Szu–17M4R repülőgépei Sármellék repülőtérről felszállva;
- A Magyar Néphadsereg 87. harci helikopter ezred Mi–24D helikopterei Andrászhida repülőtérről felszállva;
- A Szovjet 396. Önálló harci helikopter ezred Mi–8T helikopterei Andrászhidáról felszállva;
- A Szovjet 294. Önálló REH század Mi–8PPA helikopterei Andrászhidáról felszállva;
- A Szovjet 238. Önálló harci helikopter ezred Mi – 8T helikopterei Zvolen repülőtérről felszállva.

---

<sup>687</sup> Én itt csak a repülő erők és eszközök részvételéről írok, melyek a Gránit '88 gyakorlaton részt vettek. Ezeken kívül voltak még légvédelmi rakétaegységek, rádiótechnikai híradó és zavaró eszközök és hadtáp alakulatok is valamint kutató-mentő szolgálatok, melyek részt vettek a gyakorlaton.

<sup>688</sup> A Szovjet I. Gárda vadászbombázó ezred – Ők települtek Kunmadarason szintén Szu–22-es repülőgépekkel



A VSZ EFE elvárásaitól messze elmaradtak a gyakorlat eredményei, mely szerint a VSZ légvédelmi és repülőcsapatai hatékonysága alig haladta meg az 50%-ot (52%) a műszeres rávezetések eredményessége pedig a 30%-ot sem érték el.

A 101. Ö. Fre. szd. a gyakorlaton a kijelölt célrepüléseket pontosan, előírászerűen végrehajtotta, s az előljáró kérésére még külön felderítési feladatot is teljesített. (Az előljáró által elrendelt felderítési feladatot – légi-fényképezést – Balogh Imre alezds, szd. pk. hajtotta végre, kiválóan értékelhető eredménnyel.) Ezt követően az éves kiképzési tervben előírt harci alkalmazási feladataikat hajtotta végre, a Fre. szd. állománya, elhasználva augusztus végéig a CSRP által engedélyezett harcanyag készletének több mint hetven százalékát. Majd megkezdte a szd. a kiképzési intézkedésben megszabott éjszakai légi-fényképezési feladatai végrehajtását. A légi-fényképezési feladatokat a felderítő konténerek világító patronjai felhasználásával hajtotta végre az állomány. Ezeket az éjszakai légi-fényképezéseket lőterek – Nádudvar, Hajmáskér – valamint Taszár repülőtér fölött végezte el a szd. állománya, törekedve arra, hogy a polgári lakosság éjszakai nyugalma ezek a feladatok lehetőleg ne zavarják, vagy legalábbis ne jobban, mint egy éjszakai lövészet. A hajózó parancsnoki állomány Vámos József őrgy (a katapultálás utáni egészségügyi szabadsága miatt), Lőrincz István őrgy<sup>689</sup> (a Szovjetunió belüli Gagarin repülőparancsnoki akadémiai tanulmányai miatt) kivételével végrehajtotta az éjszakai fényképezési feladatait.

A gyakorlat vége után, az év második felének kezdetén már látszott, az éves betervezett feladatait nem mindenki tudja végrehajtani. Vámos József őrgy a katapultálása miatt kapott majd' háromhavi egészségügyi szabadsága<sup>690</sup> miatt, Somogyi János szds egy hosszan elhúzódó betegsége miatt, Vincze Péter szds pedig a Szovjetunió „Gagarin” repülőparancsnoki akadémiai<sup>691</sup> tanulmányai miatt nem tudják majd végrehajtani a repülési terveiket, így Balogh Imre alezds a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka a Csapatrepülő Parancsnoktól kért és kapott engedélyt a fent említett rgv-k repülési terveinek módosítására. A kapott módosítást a szd. pk. meg is jelentette a 066/1988.számú századparancsában 1988. július 11-én, s így az éves repülési tervünk végrehajthatóvá vált.

---

<sup>689</sup> Lőrincz István őrgy – évközben jelentkezett szolgálatra az akadémia után, s a helyreállítási programja után már nem tudta ezt a speciális feladatsort végrehajtani.

<sup>690</sup> Vámos József őrgy katapultálása – katapultálás után hiába nem volt semmi panasz a repülőgépvezető-nek, akkor is kapott egészségügyi szabadságot, ha bármilyen kis eltérés is adódott az orvosi vizsgálaton a kecskeméti ROB vizsgálaton.

<sup>691</sup>Vincze Péter százados felvételt nyert a „Gagarin” repülőparancsnoki akadémiára, ahol Lőrincz István őrgy is tanult. Ez beleillett a felső hadvezetésünk terveibe, mely szerint kellett az akadémia helyek a VSZ EFE által javasolt fejlesztési koncepcióba.

A HM katonai Tanácsát Schmidt István v.örgy – a MN repülőfőnöke – tájékoztatta 1988.08.26-án, s egyben tett jelentést<sup>692</sup> dr. Mórocz Lajos HM államtitkárnak a Honvédelmi Miniszter által jóváhagyott Csapatrepülők előre bejelentett miniszteri szemléjéről, melyet 1988.szeptember 12-től 23-ig folytat le szemlebizottság a jóváhagyott elgondolás szerint. A szemle három repülő egységre, a 87. Harci Helikopter dandárra, a 90. vezetésbiztosító és futárhelikopter ezredre, valamint a 101. Ö. Fre. szd-ra terjed ki. A szemlebizottságot dr. Mórocz Lajos altbgy vezeti, a szemlebizottság törzsfőnöke pedig, a jelentést tevő Schmidt István v.örgy, MN REF.

A VSZ EFE KT budapesti ülése egyik napirendi pontjaként az önálló deszant rohamzászlóalj deszantolása, valamint az önálló harctevékenysége biztosítása kerül bemutatásra éleslövészettel egybekötötten. A bemutató ideje 1988. október 04, helye pedig Sári repülőtér, és Tatárszentgyörgy lőtér. Ebben a feladat végrehajtásban érintett volt a 101. Ö. Fre. szd is. A CSRP 068/1988.számú intézkedésében<sup>693</sup> feladatot szabott a bemutatóban érintettek számára, mely szerint a harcászati bemutatóra... „*az MN 8300 állományából az alábbi repülőeszközök kerültek kijelölésre:*

- 20db Mi–8T helikopter;
- 4db Mi–17 helikopter;
- 12db Mi–24 helikopter;
- 2db An–26-os repülőgép;
- 4db Szu–22M3 repülőgép.”<sup>694</sup>

Majd az intézkedés 8. oldalán a CSRP a 101. Ö. Fre. szd-nak szab feladatot. Ez alapján 1988. október 4-én a századunk bemutatóra kijelölt résztvevőinek 08 óra 30 perckor Szentkirályszabadja repülőtéren közös felkészülésen kellett megjelenni s felkészülni a feladat végrehajtására. Az intézkedés szerint a Fre. szd. kijelölt állományának 1988. szeptember 29-én 15 óráig át kellett települnie a szükséges repülőgépekkel – 4db Szu–22M3 + 1db Szu–22UM3 – repülőgépekkel, s az üzemeltetésükhöz szükséges kiszolgáló eszközökkel és állománnyal Kecskemét repülőtérré. 1988.szeptember 29-én 15.30perckor a bemutatón résztvevő állomány részére feladatpontosítás, utána a technika előkészítése. A főpróba

---

<sup>692</sup> HL- KIMH HM Titkárság VIII. 2. HM Katonai Tanács anyagai 1988. 117 d. 01993/1988/MN REF-ség. Jelentés a HM Katonai Tanácsnak a Csapatrepülő Parancsnokság miniszteri szemléjéről. Budapest, 1988. augusztus 26.

<sup>693</sup> HL KI. MN 1980-1989. 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 068/1988.számú intézkedése az Önálló Deszant Rohamzászlóalj deszantolásának és harctevékenységének biztosítására. Börgönd, 1988.09.23.

<sup>694</sup> I.m. p.1.

1988.szeptember 30-án 10.00 és 12.30 között történik. A főpróba telefonon történt kiértékelése után a személyi állomány visszatelepül Taszár repülőtérre, a repülőgépek Kecskeméten maradnak. A bemutató végrehajtása után a repülőgépek Taszár repülőtéren szállnak le. Az eredeti helyzet visszaállása 1988. október 4-én 18.00-ig. (Ez a HKSZ szempontjából volt fontos.) Az át- és visszatelepülésekhez az előjáró 1db An-26-os repülőgépet biztosított a bemutatón résztvevő állomány településének végrehajtásához.

A bemutatón a 101. Ö. Fre. szd. az elvárásoknak megfelelően, kiválóan teljesített. Az 1988-as kiképzési év végén a szd. pk fegyverzettechnikai helyettesét, – Mikula László őrgy- t – a csapatrepülők érdekében végzett eredményes munkája elismeréseként magasabb beosztásba helyezték. Ennek alkalmával a csapatrepülő parancsnok Mikula Lászlót ajándéktárggyal jutalmazta.<sup>695</sup>

A század az 1988-as kiképzési évben betervezett feladatait 98%-ban, a tervezett repülési idejét pedig 96%-ban használta fel.<sup>696</sup>

## 5.2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1989-1990-es kiképzési éveinek a rendszerváltozás időszakában

Az 1989-es és az 1990-es évek olyan bel- és külpolitikai változásokat hoztak, melyekről az elmúlt 40 év alatt még csak álmodni, sem mert a magyar emberek többsége. Ezeket a változásokat a legkülönbözőbb, de annál fontosabb kül- és belpolitikai események indukálták. Először tekintsünk be azokba a külpolitikai eseményekbe nagyvonalakban, amelyek – bennünket – magyarokat is érintenek.

1989. május 2-án a magyar hatóságok megkezdték az Osztrák-Magyar műszaki határzár akadály – a szögesdrót, azaz a „vasfüggöny” – lebontását.<sup>697</sup> A világ hét legfejlettebb gazdaságú országának állam- és kormányfői csúcstalálkozóján Párizsban részt vett az Európai Közösség (EK) Bizottságának elnöke július 14-16-án. A konferencia résztvevői határozatot hoztak a közép- és kelet-európai országok gazdasági és társadalmi átalakulásának megsegítéséről. Megbízta az EK Bizottságát, hogy kezdje meg a folyamatokban leginkább élenjáró Lengyelország és Magyarország pénzügyi- gazdasági-technikaitámogatásának megszervezését.<sup>698</sup>

---

<sup>695</sup> HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 39176e. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 95/1988 számú parancsa emléktárgy adományozásáról. Börgönd, 1988. november 29.

<sup>696</sup> Mindezt a CSRP által 1988.július 11-én engedélyezett kiképzési tervmódosításra értve.

<sup>697</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története. Budapest, 1997. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt Nyomdája, szerzői kiadás. V. fejezet - A Tizenkettek Európája, 159. oldal.

<sup>698</sup> U.o. 160. oldal

Brüsszelben augusztus elseje és szeptember 25-e között G-24<sup>699</sup>-es tárgyalássorozat indult a magyar-lengyel segélyakció kialakítására.<sup>700</sup> Ezzel elindult a Lengyelország és Magyarország nevével kezdődő, úgynevezett Phare-program.<sup>701</sup>

Magyarországon, a Győr-Moson-Sopron megyei Sopron melletti határszakaszon az első un. „Páneurópai piknik” megtartása, Habsburg Ottó<sup>702</sup> a Páneurópai Unió elnöke és Pozsgay Imre<sup>703</sup> államminiszter védnökségével, a határ ideiglenes megnyitásával, a határok nélküli Európa mielőbbi létrejöttéért, s a közös Európa kialakulásáért demonstráltak. A határ megnyitását kihasználva a Magyarországon tartózkodó Német Demokratikus Köztársaságbeli (NDK) állampolgárok százai menekültek át Ausztriába, s onnan a Német Szövetségi Köztársaságba.<sup>704</sup> (NSZK)

Magyarország 1989. szeptember 11-én hozzájárult, hogy az országban tartózkodó 10 000 menekült NDK-beli állampolgár ne haza, az NDK-ba, hanem az NSZK-ba távozhasson.<sup>705</sup> Az NDK 1971 óta hatalmon lévő vezetője, Eric Honnecker a kivándorlási hullám és a demokratikus tömegmozgalom nyomására lemondott 1989. október 18-án.<sup>706</sup>

Az EK Minisztertanácsa – összhangban a phare-program ajánlásával – határozatot hozott, hogy az 1988. szeptember 26-án aláírt magyar-EGK szerződésben jelzett 1995. évi határidő helyett a közösség már 1990. január elsejével megszünteti a magyar árukkal

---

<sup>699</sup> G-24-es csoport – a perui Limában 1971-ben létrehozott kormányközi kereskedelmi blokk, melynek célja segíteni a fejlődő országok monetáris és fejlesztési kérdésekkel kapcsolatos álláspontjaik összehangolását.

<https://www.g24.org/history> letöltve:2020.11.22. 18h.25'

<sup>700</sup> U.o.

<sup>701</sup> PHARE-program – Phare: világitótorony, fényszóró jelentésű szó. Ezen a néven vált ismertté az Európai Községek Tanácsa által elindított, a közép- és kelet-európai országok megsegítésére irányuló program. <http://www.nfu.hu> tankönyvtár. Letöltve. 2020. 11. 22. 17h.37'

<sup>702</sup> Habsburg Ottó – született 1912.november 20, Reichenau an der Rax, Ausztria-elhunyt 2011. július 4, Pöcking, Németország. A Habsburg-Lotaringiai uralkodóház osztrák főhercege, magyar, horvát és cseh királyi hercege, az Osztrák–Magyar Monarchia trónörököse, az utolsó Habsburg trónörökös. A XX. század első felébe az uralkodóházat detronizálták, ennek ellenére Habsburg Ottó évtizedekig igényt formált a trónra. Politikus, köviró, az Európai Parlament volt tagja, a Páneurópai Piknik egyik kezdeményezője. Teljes nevén: Franz Joseph Otto Robert Maria Anton Karl Max Heinrich Sixtus Xavier Felix Renatus Ludwig Gaetan Pius Ignatius von Habsburg-Lothringen. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Habsburg\\_Ott%C3%B3#Eur%C3%B3pai\\_politikus](https://hu.wikipedia.org/wiki/Habsburg_Ott%C3%B3#Eur%C3%B3pai_politikus) /letöltve: 2020.12.06. 17h17'

<sup>703</sup> Pozsgay Imre – született: Kóny, 1933. november 26, elhunyt Budapest, 2016. március 25. Politikus, egyetemi tanár az MDP (1950–1956), az MSZMP (1956–1989), az MSZP (1989–1991) tagja, a Nemzeti Demokrata Szövetség alapító ügyvezetője, majd elnöke volt a párt feloszlásáig (1991–1996). A Kádár-korszak egyik jelentős politikusa. [https://hu.wikipedia.org/wiki/Pozsgay\\_Imre](https://hu.wikipedia.org/wiki/Pozsgay_Imre) Letöltve: 2020.12.06-án, 18h 31'-kor

<sup>704</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története. Budapest, 1997. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt Nyomdája, szerzői kiadás. V. fejezet - A Tizenketek Európája, 160. oldal

<sup>705</sup> I.m. 161.oldal

<sup>706</sup> U.o.

szembeni különleges vámokat, és időlegesen felfüggeszti a nem tagállamokkal szemben alkalmazott mennyiségi korlátozásokat is.<sup>707</sup>

Az NDK-ban, Berlinben 1989. szeptember 9-10-én ledöntötték a Hruscsovi érában emelt berlini falat.<sup>708</sup> A Bolgár Kommunista Párt élén 1954 óta álló pártvezetőt, Todor Zsivkov bolgár pártvezetőt 1989.november 10-én leváltották.<sup>709</sup> Prágában 1989.november 24-én lemondott a Csehszlovák Kommunista párt legfelső vezetése.<sup>710</sup> 1989. december másodikán, a máltai csúcstalálkozón Mihail Gorbacsov és George Bush bejelentették a „hidegháború” befejeződését.<sup>711</sup> Felkelés robbant ki 1989. december 17-én, a romániai Temesvárott.<sup>712</sup> A román hadsereg rendkívüli bírósága 1989. december 25-én Nicolae Ceausescut és feleségét halálra ítélte. Az ítéletet végre is hajtották.<sup>713</sup> Bécsben, 1990. június 28-án a Varsói Szerződés és a NATO részmegállapodást kötött a hagyományos fegyverek csökkentéséről.<sup>714</sup> Helmuth Kohl kancellár és Mihail Gorbacsov moszkvai találkozásán 1990.július 12-14-én alapvető megállapodások születtek, melyben a Szovjetunió elfogadta Németország NATO tagságát, s beleegyezett, hogy a szovjet csapatokat 1994 végéig kivonják a német keleti tartományokból. Németország pedig kötelezettséget vállalt, hogy pénzügyi támogatást ad a csapatkivonáshoz, továbbá egyoldalúan vállalta a fegyveres erői létszámának 370 000 főre történő csökkentését.<sup>715</sup>

Brüsszelben 1990. július 16-18-án Antall József<sup>716</sup> magyar miniszterelnök találkozott J.Delors-ral, az EK Bizottsága elnökével, és átadta a kétoldalú kapcsolatokra vonatkozó magyar memorandumot, amely rögzíti Magyarország majdani EK-belépési szándékát is.<sup>717</sup> Magyarország 1990. július 17-én felvette a diplomáciai kapcsolatot a NATO szervezetével.<sup>718</sup>

Az Iraki hadsereg 1990. augusztus másodikán lerohanta Kuwaitot.<sup>719</sup> Aláírták az ún. Phare keretszerződést 1990. szeptember harmadikán Magyarország és az EK között.<sup>720</sup>

---

<sup>707</sup> U.o.

<sup>708</sup> U.o.

<sup>709</sup> U.o.

<sup>710</sup> I.m. 162.oldal

<sup>711</sup> U.o.

<sup>712</sup> I.m. 163.oldal

<sup>713</sup> U.o.

<sup>714</sup> U.o. 166.oldal

<sup>715</sup> U.o. 167.oldal

<sup>716</sup> Antall József – született: Budapest, Pestújhely, 1932. április 8.- elhunyt: Budapest, 1993. december 13. Teljes nevén: Dörgicsei és Kisjenei ifjabb Antall József Tihamér magyar politikus, könyvtáros, orvos-történész, muzeológus, Magyarország első szabadon választott miniszterelnöke a rendszerváltás után.

<sup>717</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története. Budapest, 1997. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt Nyomdája, szerzői kiadás. V. fejezet - A Tizenkettek Európája, 167. oldal

<sup>718</sup> U.o.

<sup>719</sup> I.m. 168. oldal

<sup>720</sup> U.o.

Magyarország, a közép-kelet-európai volt szocialista országok közül 1990. november hatodikán elsőként belépett az Európa Tanácsba.<sup>721</sup> 1990. november 29-én Budapesten megnyílt az EK diplomáciai képviselete.<sup>722</sup>

Az EK külügyminisztereinek brüsszeli értekezletén 1990. december 18-án jóváhagyta Magyarországgal, Csehszlovákiával és Lengyelországgal folytatandó társulási szerződésre vonatkozó tárgyalások megkezdését.<sup>723</sup> 1990. december 18-án a magyar országgyűlés később nyilvánosságra hozott határozatot fogadott el, mellyel engedélyezte, hogy az Irak elleni fellépésre készülő nemzetközi erők használják Magyarország légterét.<sup>724</sup>

A vizsgált időszakban a meghatározó belpolitikai történéseink:

Hazánkban, 1956 vége és 1989 októbere között egyedüliként működő párt, a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP), amely így hatalmi monopóliummal rendelkezve irányította országunk életét. A pártállamban a honvédelmi miniszter rendfokozattal rendelkezett. A hazánkat irányító kommunista párt helyezte őt a miniszteri pozícióba, s valójában ő pártmunkás volt. Ez a „modell” 1989-re a pártok színrelépésével megszűnt. 1989 elején az egyesülési és gyülekezési jogról szóló törvénnyel kapcsolatosan mind az MSZMP-ben, mind a parlamentben vita bontakozott ki a többpártrendszerrel és a pártalakításról. Végül az MSZMP Központi Bizottsága 1989. február 10-11-i ülésén kimondta, hogy a többpárti demokrácia a valós alternatíva. 1989. június 13-án a parlamentben megkezdődtek a Nemzeti Kerekasztal tárgyalások. A három oldalt felsorakoztató tárgyalás-sorozaton, az egyik oldalon tárgyaló delegáció az MSZMP, a másik oldalt az Ellenzéki Kerekasztal (a hazánkban ekkor már működő 9 legerősebb pártot fogta össze), a harmadik oldalon pedig az MSZMP közeli társadalmi szervezetek és szakszervezetek voltak.<sup>725</sup>

A tárgyalássorozat célja a jogállamba történő békés átmenet politikai kereteinek kialakítása az egy párti diktatúrából a többpárti szabad választásokon alapuló rendszer létrehozásával. 1989 elején már érzékelhető volt, majd az év közepére teljesen egyértelművé vált, hogy az egy párti hatalmi berendezkedés lebontása, majd a többpárti országgyűlési választások után a jogállam kialakulása elkerülhetetlen. A folyamat legnagyobb dilemmája a haderő további ellenőrzésének és irányításának a kialakítása volt.

---

<sup>721</sup> I.m. 169. oldal

<sup>722</sup> I.m. 170. oldal

<sup>723</sup> U.o.

<sup>724</sup> U.o.

<sup>725</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. VII. fejezet, 8-10. oldal

1989 májusában a Munkásőrség is kikerült az MSZMP irányítása alól. A Németh Miklós által vezetett kormány alárendeltségébe került. A Honvédelmi Minisztériumban dolgoztak a munkásőrség Magyar Néphadsereg alárendeltségébe – Önkéntes Területi Véderő néven – történő átmentésén, melyre végül is nem került sor. Végül a Németh kormány 1989. október 16-án a testület megszüntetéséről döntött és október 23-án a Magyar Néphadsereg alakulatai lefegyverezték a munkásőr szervezeteket.<sup>726</sup>

Németh Miklós a Minisztertanács elnöke (kormányfő), a Honvédelmi Minisztérium (HM) vezető parancsnoki értekezletén,<sup>727</sup> 1989. december elsején nyíltan kimondta, az ország gazdasági helyzete nem teszi lehetővé, hogy a mostani nagyságrendű és szerkezetű hadsereget változatlan szinten fenntartsuk. Ismertette a Minisztertanács 1989. november 30-án döntéseit, mely szerint a Minisztertanács 1989. december elsejei hatállyal felmentette beosztásából Pacsek József vezérezredest, a MN vezérkari főnökét, s kinevezte Lőrincz Kálmán altbgy-ot a Magyar Néphadsereg parancsnokának, s a Magyar Néphadsereg vezérkari főnökének pedig Borsits László altbgy-ot nevezte ki.<sup>728</sup>

A kormányfő után Kárpáti Ferenc vezérezredest, Honvédelmi Miniszter bejelentette: „*A párttörvény értelmében a fegyveres erőkön belül nem működhetnek politikai pártok. Ezzel értelmét veszítette a politikai szervek pártpolitikát érvényesítő, pártapparátusi feladatait ellátó szervek funkciója is. Erre, mint abban a parancsban intézkedtem, a Magyar Néphadseregben a mai nappal megszüntettem a politikai szerveket*”<sup>729</sup> Tehát 1989. december elsejével az MSZMP, illetve mindennemű párttevékenységet a Honvédelmi Miniszter paranccsal megszüntetett a hadseregben.

A Nemzeti Kerekasztal tárgyalásokon kidolgozott, majd az országgyűlés 1989. október. 20-án elfogadott választási feltételekkel, Szűrös Mátyás,<sup>730</sup> ideiglenes köztársasági elnök<sup>731</sup> az első szabad választások időpontját 1990. március 25-re és április 8-ra tűzte ki.

A választások rendben megtörténtek (az első forduló 1990. március 25-én, a második forduló 1990. április 8-án) és ezen a választáson hat párt jutott be a törvényhozásba. Ezek: a

---

<sup>726</sup> I.m. V. fejezet, 324-325. oldal

<sup>727</sup> HL-KI. HM Titkárság 1948-1989. VIII.2 HM Katona Tanács (KT) 31 d. MN Vezetői értekezlet anyagai, Budapest, 1989. december 01.

<sup>728</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. VII. fejezet, 11. oldal.

<sup>729</sup> U.o.

<sup>730</sup> Szűrös Mátyás – magyar kommunista politikus, diplomata. Püspökladányban született 1933. szeptember. 11-én. Az MSZMP vezető politikusa, az Országgyűlés elnöke, a Magyar Köztársaság ideiglenes köztársasági elnöke, országgyűlési képviselő.

<sup>731</sup> Szűrös Mátyás az Országgyűlés elnökeként, ideiglenes köztársasági elnökként gyakorolva a köztársasági elnöki jogköröket: 1989. október 18. – 1990. május 2.

Magyar Demokrata Fórum (MDF) megszerzett mandátumok száma (m):164, Szabad Demokraták Szövetsége (SZDSZ) m: 93, Független Kisgazda-, Földmunkás- és Polgári Párt (FKGP) m: 44, Magyar Szocialista Párt (MSZP) m: 33, Fiatal Demokraták Szövetsége (Fidesz) m: 21, és a Kereszténydemokrata Néppárt (KDNP) m: 21 voltak.<sup>732</sup>

A Magyar Néphadsereg megnevezés 1990. március 15-vel Magyar Honvédségre változtatta a Németh Kormány 1848. március 15-e tiszteletére. Az 1989. november 30-i kormányülésen döntés született a Néphadsereg 2 éves időtartam alatti 30-35%-os létszámcsökkentéséről, s a sorkatonai szolgálat 12 hónapra történő csökkentéséről.<sup>733</sup>

Az 1990. március 25-én az első – 1945 utáni – szabad választásokon a győztes párt a Magyar Demokrata Fórum (MDF) volt, s vezetésével jobbközép koalíciós kormány alakult Magyarországon, az MSZMP ellenzékbe szorult, a Magyar Kommunista Párttal, az MKP-al együtt.

Az új országgyűlés előtt Antall József és kormánya (MDF) letette a hivatali esküt 1990. május 23-án. Az Antall kormány megalakulásával új honvédelmi minisztere lett az immár Magyar Honvédségnek Für Lajos<sup>734</sup> személyében.

Für Lajos honvédelmi miniszternél 1990. május 29-én protokolláris látogatáson megjelent a magyarországi csoportot vezető szovjet tábornok, június 5-én harmadmagával megérkezett a VSZ EFE törzsfőnöke, V. N. Lobov hadseregtábornok, majd ugyanaznap délután tisztelgő látogatást tett a Magyarországon állomásozó Déli-Hadseregcsoporthoz parancsnoka, Burlakov altbgy.<sup>735</sup> A látogatáson Für Lajos honvédelmi miniszter egyértelműen kifejtette, hogy a Varsói Szerződésben való részvételünk ellentétes a nemzetünk legutóbbi választáson megerősített akaratával és véleményünk szerint maga a Varsói Szerződés léte is okafogyottá vált.<sup>736</sup>

1990. június 5-én Für Lajos honvédelmi miniszter a VSZ EFE törzsfőnökének és kíséretének tolmácsolta a kormányunk álláspontját, mely szerint, a tervek szerint szeptemberben a hazánkban magyar, csehszlovák, szovjet csapatok és törzsek részvételével

---

<sup>732</sup> <https://www.ogyk.hu/hu/blog/posts/uj-korszak-hataran-az-1990-es-orszaggyulesi-valasztasok-elso-forduloja>, letöltve: 2020.11.24-én 20h 51'

<sup>733</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. VII. fejezet, 11. oldal.

<sup>734</sup> Für Lajos született: Egyházaskötecs 1930. december 21-én, elhunyt: Budapest, 2013. október 22-én. Történész, politikus, az MTA doktora, az MDF alapító tagja, Az Antall-kormány és a Boross kormány honvédelmi minisztere. Hivatali ideje: 1990. május 23. – 1994. július 15.

<sup>735</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. XI. fejezet. 184. oldal.

<sup>736</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. XI. fejezet. 184. oldal.



tartandó „Pajzs-90” gyakorlat megtartását a nemzeti védelmi katonai doktrínánk, a Magyar Honvédség rendeltetése, és várható alkalmazása nem indokolja.<sup>737</sup>

A Magyar küldöttség, – melynek tagjai (az országgyűlés 1990.február 28-i döntésének megfelelően) Antall József miniszterelnök, Göncz Árpád köztársasági elnök és Für Lajos honvédelmi miniszter voltak – részt vett a VSZ PTT soros, 1990. június 7-8-i ülésén Moszkvában, ahol a küldöttségünk javasolta a VSZ, mint katonai szervezet működésének felülvizsgálatát.<sup>738</sup>

Göncz Árpád Magyarország köztársasági elnöke 1990. augusztus. 3-tól.

Az NDK – a Szovjetunió és a tagállamok beleegyezésével történő –1990. október 3-án történő kilépésével a VSZ tagságának létszáma hatra csökkent (amely valójában csak öt volt, mert Románia pedig 1964-től korlátozottan vett részt a Szövetség munkájában).<sup>739</sup>

A honvédelmi miniszterünkre 1990. október 12-én, az 1990. június 7-8-i moszkvai VSZ PTT ülésén történtek utáni hasonló „kaliberű megpróbáltatás” várt. A hivatalába VSZ szintű delegáció érkezett, P. A. Lusev hadseregtábornok, EFE főparancsnok, V. N. Lobov hadseregtábornok, az EFE törzsfőnöke, és kísérete.<sup>740</sup> A honvédelmi miniszter hivatalában a találkozón részt vettek: Für Lajos honvédelmi miniszter, Annus Antal altbgy közigazgatási államtitkár, Lőrincz Kálmán a MH Parancsnoka, Borsits László altbgy vezérkari főnök, Kondor Lajos v.örgy HM Kabinet titkár, Széles Róbert v.örgy, EFE főparancsnok magyar helyettese és Tömösváry Zsigmond ezds tolmács.<sup>741</sup>

1990. október 26-i benzin áremelés hatására, a 65%-os benzináremeléstől sokkolt taxisok és a fuvarozók tiltakozó megmozdulásokkal blokkolták a forgalmat Budapesten, amely áterjedt a vidéki városokra is, s így országos méretű tiltakozó megmozdulássá vált. Ez az esemény taxisblokádnak néven vonult be a történelembe. 1990. október 29-től kezdődően helyreállt a közúti közlekedés rendje, a kormány meghozta az üzemanyagárral kapcsolatos intézkedéseket.<sup>742</sup> Für Lajos HM 1990.december elején hazarendelte az EFE törzsében dolgozó magyar tiszteket.<sup>743</sup>

A 101. Ö. Fre. szd. 1989-es és a 1990-es kiképzési éveinek – a rendszerváltás ideje két meghatározó évének – ezekkel a fent említett eseményekkel „vágott neki.”

---

<sup>737</sup> U.o. 185. oldal.

<sup>738</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. XI. fejezet, 178-180.oldal.

<sup>739</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. Néphadseregből Magyar Honvédség. II. kötet, Lakitelek 2017. Antológia kiadó. XI. fejezet. 181. oldal.

<sup>740</sup> U.o. 189. oldal.

<sup>741</sup> U. o. 190-191.oldal.

<sup>742</sup> U.o. X. fejezet, 117-120.oldal.

<sup>743</sup> U.o. XI. fejezet, 195-196. oldal.

Feltételezhetően a szd. állománya java részének fogalma sem volt ennek a két évnek a történelmi jelentőségéről. Gyakorlatilag ebben az időben a régi politikai vezetés részéről, amit csak el tudtak követni, az információ visszatartástól kezdve, a figyelemelterelésen keresztül minden volt. Motiválta ezt a kádári korszak rendszerhű káderei részéről a remény, hogy esetleg a hadsereg beavatkozik majd s útját állja a változásoknak, vagy ha ők nem, majd a szovjetek tesznek valamit. Azonban a hivatásosok, akik tényleg csak a MNK-ra, a nemzetre esküt tett katonák – tiszték, tiszthelyettesek, tisztések – csak tették a dolgukat, amit a kiképzési intézkedésben előírtak számukra.

Így az 1989-es kiképzési intézkedés<sup>744</sup> melyben a következőket határozta meg a CSRP az állománya részére. Fő feladatok között elsőként a harckészültség és a mozgósítás magas szinten tartását említi a parancsnok, másodikként az erkölcsi-politikai állapot és az állomány hivatástudatának magas szinten tartására kell a fő figyelmet fordítani.<sup>745</sup>

Ami különösen érzékenyen érintette a rgv. állományt, az a kevés kapott repülési idő volt. A Szu-22M3-as típuson nevezetesen 75-95óra éves repülési idő, melyet az intézkedés első fejezetének általános követelményei között adott meg a parancsnok.<sup>746</sup>Ez a repülési idő egy évre még az első osztályú rgv-k számára is nagyon kevés. Ráadásul a pk-i utasítás szerint ebből a repülési időből még 20-25%-os feladatszám nélküli kiképzési tartalék képzését irányozta elő, így az, amit feladatok szerint nevesíteni lehetett ebből rgv-ként, az mindössze 58-78 óra. Igaz megmarad személyenként a kiképzési tartalékrepülési idő, de ezt csak parancsnoki engedéllyel lehetett felhasználni. A szd. rendeltetésének megfelelően minden kiképzési profilba be kell tervezni –ahol csak lehet – a földközeli magasságú repüléseket, az ellenséges légvédelem elleni manőverekkel, valamint valamennyi harci alkalmazási feladatot un. harcászati háttérrel kell végrehajtani.

Az alábbi feladatokat pedig konkrétan, a 101. Ö. Fre. szd részére szabott meg a CSRP a következők voltak:

- *„Teljes állományával tartsa fenn a jártasságát vizuális légi felderítési, légi fényképezési és rádiótechnikai feladatok végrehajtásában, a felderítési adatok gyors továbbításában és a csapásra kijelölt, felderített objektumok első rácsapásból komplex tűzzel történő megsemmisítésében.*

---

<sup>744</sup> HL-KI MN CSRP 1980-1989. 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 087/1988.számú intézkedése az 1989. év kiképzési feladatainak végrehajtására.

<sup>745</sup> I.m. 3.-4. oldal, az 1989. év fő feladatai főfeladatai 1). 2). pontok

<sup>746</sup> I.m. 8. oldal első bekezdés

- *Tökéletesítse gyakorlati jártasságát a felhőáttörés zárt géppár kötelékben történő végrehajtásában, valamint az FP-60 foto-patronok alkalmazása melletti légi fényképezés végrehajtásában, a KKR-1TE/2MK és az SZPSZ-141 konténerek alkalmazásában, valamint a földi célok SZPPU gá-val történő megsemmisítésében.*
- *Dolgozzák ki és gyakorolják be nagytávolságú útvonalak végrehajtását „RSZBN-lánc” alkalmazásával.*
- *Tartsa fenn jártasságát a légicélok elfogásában.*<sup>747</sup>

A rendeltetésszerű jártasságunk fenntartásához kaptunk 6 000db 23mm-es löszert az SZPPU konténeres gépágyúhoz és 4 400db 30mm-es gépágyú löszert a beépített fedélzeti NR-30-as gépágyúhoz, valamint 900 db Sz-5KO és 100 db Sz-8-as, nem irányított rakétákat (NIR).<sup>748</sup>

Ugyanígy megkapta a szd. a gyakorló és éles repülőbombák mennyiségét is.<sup>749</sup> Gyakorló repülőbombákból, a P-50-S-ből 20 db-ot, a P-50-75-ből 150 db-ot és éles, harci repülőbombákból OFAB-250-as 5 db, ZAB-500-as 15 db, FAB-500SN 3 db-ot, RBK-250-as 4 db-ot. Összességében 1989-ben 197db repülőbombát dobhatott a Fre.szd. a nappali és éjjeli repülőváltásain. A lövészeti és bombavetési feladatait a század – amennyiben mód és lehetőség volt rá – mindig Nádudvar lőtéren hajtotta végre. A feladat végrehajtására a szd. az 1989-es kiképzési év minden hónapjában kapott lehetőséget, de előfordult, hogy a Szovjetek lőtér igénybeviteléről csak néhány nappal a lőtér igénybevitel előtt értesítették a magyar hatóságot – Repülés Irányító Szolgálat,<sup>750</sup> RISZ-t. A 101. Ö. Fre. szd-nak azonban az éves kiképzési tervében meghatározottak szerint kellett volna végrehajtania a lövészeti és bombavetési feladatait. A Szovjetek alakulatok viszont elsőbbséget élveztek Nádudvar lőtérhasználatában, így igazodni kellett a végrehajtásban a Szovjetek lőtérhasználatához. Ezt ahogyan tudta, a Fre. szd. megtette, vagy pedig át ütemezte a lövészeti és bombavetési feladatai végrehajtását.

Valójában a kiképzési intézkedésben a 101.Ö. Fre. szd. számára meghatározott feladatok között teljesen új dolog csak egyetlen egy volt: a nagytávolságú útvonalrepülés RSZBN lánc alkalmazásával. Ez azonban még kidolgozásra várt. A megfigyelőszolgálat

<sup>747</sup> I.m. 22. o.

<sup>748</sup> U.o. az 1989-es kiképzési intézkedés 79. oldalán, a Kimutatás az 1989. évi földi célok elleni éleslövészetek anyagbiztosítására.

<sup>749</sup> U.o. az 1989-es kiképzési intézkedés 80. oldalán, a Kimutatás az 1989. évi földi célok elleni bombavetések fegyverzeti anyagbiztosítására.

<sup>750</sup> RISZ- Repülés Irányító Szolgálat. Ez a szervezet koordinálta az ország fölötti – mind a polgárit és mind a katonai – repüléseket.

főnöke Vámos József őrnagy, a század vezető hajózó állománya – a parancsnok repülő-helyettese, a parancsnok felderítő helyettese, az alosztályvezető, valamint a rajparancsnokok – s a beosztott rgv állományából, azok a rgv-k vehettek részt ennek a feladatnak a kidolgozásban, akiket még a megfigyelőszolgálat főnöke bevont a munkába, mert ennek a feladatnak a kidolgozásával még volt munka bőven. A többi feladat ismerős, már korábban végrehajtott volt, így különösebb problémát nem okozhatott a végrehajtásuk.

A tavalyi – az 1988-as – CSRP kiképzési intézkedés<sup>751</sup> tartalmazta a 101. Ö. Fre. szd. számára az éjszakai fényképezés begyakorlását világítóbomba alkalmazásával. Mivel azonban a világítóbomba használatát biztonságosan nem lehetett megoldani, az éjszakai terep megvilágítását FP-60-as fotopatronok alkalmazásával oldotta meg a Fre. szd. Így ezt a feladatot tulajdonképpen már tavaly begyakorolta a szd. rgv. állománya, csak át kellett ismételni a feladat végrehajtását. A gyakorlás, pedig – főleg ha harci feladatok végrehajtásáról van szó – sohasem haszontalan.

E szerint – az 1989-es kiképzési intézkedés feladatszabása alapján – kezdte el a kiképzési repüléseit a 101. Ö. Fre. szd. Természetesen az év elejei előírt kötelező vizsgák és ellenőrző repülések, majd később az éves repülő-orvosi bizottság (ROB) előtti teljes, mindenre kiterjedő egészségügyi – általában januártól májusig tartó – szűrővizsgálata után. Ezt a vizsgálatot minden évben kötelezően Kecskeméten, a Repülő-orvosi Kutató Intézetben (ROVKI) végezték el minden Magyarországon nagysebességű repülőgépet repülő rgv-n.<sup>752</sup> Ők engedélyezhették – vagy esetenként tilthatták le orvosilag – a rgv-knek a repülést. Ilyen ROVKI engedély nélkül nem repülhetett egy rgv sem. Külön vizsgálat volt a nagysebességű, a merevszárnyú és a forgószárnyas – helikopteres, – illetve légszavaras rgv-k számára, melyeket általában csoportokban (turnusokban) végeztek.

A 101. Fre. szd. repülőkkiképzése az előjárói 1989. évi kiképzési intézkedése alapján elkészített, s az előjáró által jóváhagyott a szd. éves repülési terve szerint zökkenőmentesen folyt. A szd. kiképzési feladatai azon csoportjait, melyeket a Fre. szd.-tól független tényezők – az időjárás, a Szovjet lőtér felhasználók – is befolyásolhattak, lehetőség szerint a szd. minél előbb megkísérelte végrehajtani, gondos odafigyeléssel és tervezéssel. Így adódhatott elő az

---

<sup>751</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. Az intézkedés 32. oldalán.

<sup>752</sup>Kecskemét, Honvéd Kórház – ennek a kórháznak az egyik szárnyában volt a ROVKI, a repülő orvosi kutató intézet, ahol a ROB a repülő orvosi bizottság végezte a repülőgépvezető-k éves, mindenre kiterjedő szigorú vizsgálatát. Itt, a ROVKI-n történt meg a nagysebességű vadász repülőgépvezető-k közül az űrhajós kiválasztás is. A féléves orvosi vizsgálatra a ROVKI, ha tehette szakorvosokat küldött ki a repülőterekre, mikrobuszokban, EKG műszerekkel. A negyedéves repülő-orvosi vizsgálatokat a repülőtéri egészségügyi szolgálat katonarovosa végezte el kötelezően minden repülőgépvezető-n. Érvényes és eredményes orvosi vizsgálat hiányában nem repülhettek a repülőgépvezető-k.

a tény, mely szerint április hónapban a szd. a kiképzési feladatai több mint 30%-át már végrehajtotta. Ez azonban nem jelentette a szd. éves repülési ideje 30%-a végrehajtását. Mindez a Fre. szd. az ügyes, mindenre kiterjedő és odafigyelő, repülési feladatok komplexálásakkal elkészített repülési tervtáblái miatt volt lehetséges.

A parancsnok, a századtörzs – Balogh Imre alez. által kijelölt – helyettesei 1989. április 14 és 16 között az előjáró által elrendelt a parancsnokok harcászati csoportjának foglalkozásán<sup>753</sup> vett részt Börgöndön.<sup>754</sup>

A foglalkozás tárgya: „*védelmi hadműveletet folytató összefegyvernemi hadsereg légi támogatása a hadseregrepülő erőkkel. A katonai légi szállítások megszervezése és sajátosságai haditevékenység időszakában.*”

A foglalkozás célja pedig:

- „*tanulmányozni a NATO szárazföldi csapatai és légierje fejlesztésének irányait, alkalmazásuk új elveit,*
- *feldolgozni az összefegyvernemi hadsereg védelmi hadművelete megvívásával, támadásba történő átmenetével kapcsolatos újszerű kérdéseket, azok hatását a hadseregrepülőkhöz alkalmazására,*
- *tanulmányozni a katonai légi szállítások megtervezésének sajátosságait,*
- *pontosítani a központi rendeltetésű csapatrepülő erők hadtáp-, fegyverzeti- és technikai biztosítása rendjét,*
- *megismerni a honi légvédelmi rakétaezred harci-technikai lehetőségeit, alkalmazásának, vezetésének kérdéseit.*”<sup>755</sup> (eredeti írásmóddal K.I.)

Miután a parancsnok és a törzsből kijelölt állománya visszatért a parancsnoki és törzsi felkészítés Börgöndi foglalkozásáról, a hajózó állományt a rá vonatkozó részben megismertette a foglalkozáson elhangzottakkal. Ezek az ismeretek ugyanis szükségesek voltak a „Zengő-89” légvédelmi és együttműködési gyakorláson történő részvételhez. A 101. Ö. Fre. szd 1989.06.07-én és 08-án 8 repülőgéppel, több felszállással részt vett ezen a gyakorlaton, a RHGY keretén belül.

---

<sup>753</sup> HL- KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 251-253. oldal,

<sup>754</sup> Ilyen összevonásokat minden kiképzési év elején elrendelt az előjáró Csapatrepülő Parancsnok – a „Parancsnokok harcászati csoportjának összevonása” nevet viselte az összevonás, melyen általában minden csapatrepülő egység parancsnoka és törzse részt vett, betervezett és meghatározott feladatokkal és célokkal. Balogh Imre nyá. altbgy visszaemlékezései alapján, Veszprém, 2017.05.21.

<sup>755</sup> HL-KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 252. oldal 2. bekezdés.

Szintén részt vett a század 7 repülőgéppel a CSRP állományán belül, az 1989.06.05-én és 08-án, az 1. és 2. gépesített hadtestek harcászati parancsnoki és törzsvezetési gyakorlás keretében elrendelt gyakorlatán, ugyanazon az RHGY-n.

1989-ben ezeken a gyakorlatokon vett részt a 101. Ö. Fre. szd, esemény nélkül, és kiváló feladatvégrehajtással.

A kiképzési évének őszén, októberben három újonnan kiképzett, a kassai repülőiskolát végzett rgv. érkezett a Fre. szd-hoz. A CSRP 1989.október elsejével helyezte a század állományába a fiatal tisztet. Név szerint: Litauszki Zoltán fhdgy-ról, Szvath Tamás hdgy-ról, és Turcsán János fhdgy-ról rendelkezett a CSRP<sup>756</sup> a 010/Szü/90.számú parancsában.

A három fiatal tisztet Kassán avatták repülőtisztékké,<sup>757</sup> s haza is jöttek Magyarországra, bemutatkoztak Taszáron, de vissza kellett menniük a repülő-kiképzési programjukat befejezni MiG-21-es repülőgép típuson,<sup>758</sup> majd a félbemaradt programjuk befejezése után Taszáron, szeptember végén jelentkeztek szolgálatra a 101. Ö. Fre. szd parancsnokánál.<sup>759</sup>

A hazai rendszerváltást közvetlenül megelőző napokban történt mindez. A fiatal rgv. tiszték a Fre. szd-nál semmit sem tapasztaltak a rendszerváltás „vihár előtti csendjé”-ből.” Sokkal többet foglalkozott a kinti, – Csehszlovákiai repülőiskola, a kassai politikai tisztje a magyarországi eseményekkel, mint az itthoni Fre. szd. állománya. A politikai tiszt aggodalmát fejezte ki a végzés időszakában a magyarországi és az európai gyors változások miatt, s meg is jegyezték nekik: „*Aztán nehogy megint egy 1956 legyen Magyarországon!*”<sup>760</sup>

A fiatal rgv-k végrehajtották a repüléshez szükséges, kötelezően előírt ejtőernyős ugrást, majd a Taszár repülőtéren, és a magyar viszonyok között szükséges repülési szabályzatokból, szabályzat ismeretekből – Taszár repülőtér használati utasítás, 029/1973.sz HM utasítás, Balaton-01 stb. – szabályzatok ismereteiből. A szd. pk. döntése alapján a hajózók számára kötelezően előírt boroveczi kondicionáló üdülést<sup>761</sup> is letöltötték, s evvel

---

<sup>756</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989 200/19/1. számú csomag (cs.), Belső leltári szám (BL.): 345/01. A Magyar Néphadsereg 010/Szü/90.sz. parancsa a személyi állományra vonatkozólag, Börgönd, 1990.január 31.

<sup>757</sup> A Csehszlovák repülő főiskolán, Kassán a magyar repülőgépvezető-k L-39-es „Albatrosz” és a MiG-21-es F-13-as modifikációján kapták a repülési kiképzésüket.

<sup>758</sup> Ebben az időben a magyar repülőgépvezető képzés Csehszlovákiában történt. A Szovjetunó nem vállalta a magyar repülőgépvezető-k kiképzését. A magyar légierő parancsnoksága már 1984-ben tanulmányt készített a magyarországi repülőgépvezető. képzés lehetőségeiről az egyre égetőbb repülőgépvezető. hiány miatt, melyet jóváhagyásával még Oláh István altbgy, – a későbbi Honvédelmi Miniszterünk – terjesztett a Katonai Tanács elé.

<sup>759</sup> Szvath Tamás alezds visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2020.12.09.

<sup>760</sup> Szvath Tamás alezds visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2020.12.09.

<sup>761</sup> Minden hangsebesség fölötti repülőgépvezető. számára évente előírt volt három hét regeneráló üdülés, melyet többnyire a tengerszint fölötti – 1000m és e fölötti – magasságon töltöttünk sportolással, testedzéssel. (K. I.)

nagyjából el is telt számukra az 1989-es év. Számukra ugyan nem volt érezhető nagyon semmi, a rendszerváltozás kulisszák mögötti hatalmi harcaiból, politikai csatározásokból.

A 101. Ö. Fre. szd. állomány berkein belül a hivatásos állomány tagjai már egyre bátrabban, nyíltabban kimondták ebben az időben a véleményüket, a nekik nem tetsző dolgokról, a munkahelyi hiányosságokról, gondokról, ami különösen nagy problémát a parancsnok politikai helyettesének, s a pártaktivistáknak jelentett, hiszen nekik jelenteniük kellett az állomány hangulatáról. Szerencsére a század harckészültségét mindez sem befolyásolta.<sup>762</sup>

1989 decemberében a 101. Ö. Fre. szd. állományából 4 fő első osztályú rgv. megkapta a honvédelmi minisztertől az „Aranykoszorús első osztályú hajózó”<sup>763</sup> kitüntető címet. Guti István szds, Katona István őrgy, Lőrincz István alezds és Racskó Mihály szds aranykoszorúsak<sup>764</sup> lettek.

A honvédelmi miniszter 1989. december. 1-vel, mindenféle párttevékenységet betiltott a MN-ben. A MN. életében ez elképzelhetetlenül nagy változás volt.

Ebben az időben magyar televízió a híradókban mindig közölt valamit, ami a változásokkal volt kapcsolatba hozható, de olyan mértékű és szenzáció-szerű híradások nem voltak, mint amelyek Romániában történtek, ahogyan felkelés robbant ki Temesvárott. Pedig Magyarországon is naponta adott hírt a média, tüntetésekről. Az igazi szenzációt az év végén, az jelentette, amikor 1989. december 25-én a fél világ – de a környező országok lakossága mindenféleképpen – élő televíziós adásban végignézhetette, ahogyan a román hadsereg rendkívüli bírósága halálra ítélte a Ceausescu házaspárt, s ahogyan végrehajtották rajtuk a halálos ítéletet. Máté László alezds. a 101. Ö. Fre. szd felderítő főnöke a szd. pk. feld. h. ügyeletes parancsnokként<sup>765</sup> a harcálláspontról nézte végig ezt a televíziós közvetítést.<sup>766</sup> A

---

<sup>762</sup> Balogh Imre nyá. altbgy, volt 101.Ö. Fre. szd szd. pk, Vigh Miklós nyá. alezds a 101. Ö. Fre. szd. pk. első helyettese, Máté László nyá. alezds a szd. pk. feld. h, pkh. visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2020.12.09.

<sup>763</sup> Aranykoszorús első osztályú hajózó – ezt egy repülőgépvezető. akkor kaphatja meg, ha 10 éven keresztül minden évben eleget tett az első osztályú feltételeknek, azaz megvédte az első osztályú szintjét, nem okozott repülő balesetet, nem fenyítették meg, s a parancsnoka felterjesztette erre a címre. Tulajdonképpen lehet mondani túlzás nélkül, hogy ez a repülőgépvezető-k mester foka.

<sup>764</sup> „Aranykoszorús Első Osztályú hajózó” kitüntető cím adományozásáról a miniszteri oklevelet lásd a 16. számú kép, a 27. oldalon.

<sup>765</sup> Az 101. Ö. Fre. szd-nál a parancsnoki állomány és a századtörzs vezetése (törzsfőnök, a szd. pk. pol. h-e, a pk. hdt. h-e, a parancsnok fegyverzettechnikai helyettese) ügyeletes parancsnoki szolgálatot adott, a repülőgépvezető. állomány pedig készenléti szolgálatot adott együtt a MiG-21-es repülőgéptípussal. Az ügyeletes parancsnoki szolgálatot a század rendszerbeállításától, a harckészültségi szolgálatot pedig a század rendeltetészerű jártasságának megszerzésétől – az LNK beli lövészetünk végrehajtásától – kezdve adtuk. Az ügyeletes parancsnoki és a harckészültségi vezényletről – ezek havonta készültek – a század parancsnok, parancsot adott ki, s ezeket vezénylet formájában meg is jelentett. Ezt a vezénylest az érintettekkel ismertették s a szolgálati út betartásával Börgöndre mindig le is jelentették.

<sup>766</sup> Máté László nyá. alezds és Katona István nyá. őrgy visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2020.12.08.

101. Ö. Fre. szd állománya a rendszerváltás politikai háttér csatározásait különösebben nem észlelte, csak azt, amit a médiákban láthattak, hallhattak vagy olvashattak. Az eseményeket a század fegyelmélettel, a harckészültség veszélyeztetése nélkül élte át.

Az 1990-es év, a 101. Ö. Fre. szd. kiképzési tervén a harckiképzési alosztályon már 22 fő, a Szu-22M3-as repülőgéptípust repülő hajózó éves kiképzési terve szerepelt a nagy századkiképzési tablón. A század rgv. állománya 20 fő a három új fiatal repülőgépvezető-vel együtt, plusz a két repülőszemlélő – Éberhardt György alezds s CSRP repülő felderítőrepülő szemlélője és Gál István alezds a repülőfőnökség repülőszemlélője a Szu-22M3-as repülőgéptípuson – terveivel együtt.

A CSRP – az MN 8300 pk. – 096/1989 számú intézkedése<sup>767</sup> az 1990. év kiképzési feladatainak végrehajtására az alárendelt alakulatai részére első ízben nem a megszokott „MSZMP országos értekezlete állásfoglalásait” vette alapul. A megszokott sablon szöveg helyett: „Az MN 8300 és alárendelt alakulatai 1990. évi tevékenységének alapját az előjárói intézkedésekben és parancsokban megszabott, valamint a haderőcsökkentésből és a védelmi doktrína elveinek megvalósításában rájuk háruló feladatok teljesítése képezi.”<sup>768</sup>

Az intézkedés harmadik oldalán az előjáró a 101. Ö. Fre. szd. tevékenységét ennek alapján szabja meg, a változó társadalmi körülményekkel összhangban az elért eredményeket megszilárdítva, valamennyi tevékenység teljes mértékben katonai alapokra történő helyezésével kívánta biztosítani az alaprendeltetésnek való megfelelést. A hadsereg funkciójából adódó eredményesség orientált megvalósítását. Az elvégzendő minden feladatok alapjai hazánk alkotmánya, a katonai eskü és fogadalom, a parlament és a kormányunk döntései, a katonai szabályzataink, valamint az előjáróink parancsai.

A 101. Ö. Fre. szd. számára az 1990-es év fő feladatainak a CSRP a harckészültség, a mozgósítási készség, a hadrafoghatóság, valamint a készülségi szolgálatok előírás szerinti ellátását szabta meg.

A repülő harckiképzés fő feladataként a Fre. szd. részére repülési idő 100%-os végrehajtását a hajózó állományt felkészítését és gyakorlatban tartását a háborús körülmények közötti tevékenységre, valamint az önálló, határozott gyors döntésre, s a harci alkalmazási készséget növelését alegység szinten.<sup>769</sup>

---

<sup>767</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2703 d. 3922 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 096/1989 számú intézkedése az 1990. év kiképzési feladatainak végrehajtására.

<sup>768</sup> U.o.

<sup>769</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2703 d. 3922 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 096/1989 számú intézkedése az 1990. év kiképzési feladatainak végrehajtására. A harckiképzés feladatai. 5.-6. oldal.



Általános követelményekként, biztosítani a kiesés és szünetmentes repülőképzést minden alegységnél, s a készségi szolgálatok magas szinten történő ellátását határozta meg az előjáró.

A 101. Ö. Fre. szd részére – az előjáró 1 480 óra harci – Szu– 22M3-as repülési időt adott, a gyakorló harci repülőgépekre – Szu–22UM3-as típusra pedig, 330 óra bruttó repülési időt adott. Rgv-ként pedig: az első osztályú rgv-k részére 85-95 órát az osztályon kívüli rgv-knek – a három fiatal 1989-ben végzeteknek – pedig 65-75 óra repülési időt írt elő az előjáró az 1990-es kiképzési évre.<sup>770</sup>

A CSRP most először írt elő olyan földi gyakorló berendezésen történő repülés gyakorlását, amely a Szu–22-nek a link-trénerére vonatkozott volt. *„Az MN 1929 alakulat hajózállománya gyakoroltatását az MN REF. által, később egyeztetett módon, Kunmadaras repülőtéren hajtsák végre.”*<sup>771</sup> (Eredeti írásmóddal K. I.)

Az alakulatonként feladatszabásnál a 101. Ö. Fre. szd – az MN 1929<sup>772</sup> – a következő feladatokat kapta: *„Kiképzett hajózállománya tartsa fenn hadrafoghatóságát és jártasságát az alaprendeltetés feladatainak végrehajtásában. Nappal egyszerű időjárási viszonyok között gyakorolja be a leszállások végrehajtását géppár kötelékben, valamint a bejövetelek és a leszállás végrehajtását nappal 100 méteres felhőalap és 1.5km-es látástávolság mellett.”*<sup>773</sup>

A parancsnoki állomány pedig éjjel kezdje meg a bejövetelek és a leszállások végrehajtását 150méteres felhőalap mellett és 2km-es látásnál. Hajtsa végre a 3 fő fiatal rgv. átképzését nappal minimum időjárási viszonyok közötti repülések szintjéig. Szerezzenek jártasságot felderítő manőverek, a fedélzeti tüzér- illetve a rakétafejtő felderítő földi célok elleni alkalmazásában.<sup>774</sup>

Az utasítás szerint a légilövész szolgálatnak biztosítani kell a szd. állománya lövészet és bombavetési jártasságának szinten tarását, valamint a 3 fő fiatal rgv-t fel kell készíteni és ki kell képezni földi célok megsemmisítésére géppárral és nem irányított rakétafejtő alkalmazásával. Megvoltak tehát a szd. fő feladatai, melyek odafigyelést és kemény munkát követeltek meg a század vezető állományától, főleg a 3 fő fiatal rgv. átképzése a Szu–22M3-as repülőgép típusra, hiszen a Szovjet oktatók már nem tartózkodtak a századnál. Így az átképzést végrehajtó parancsnoki állománynak igen nagy volt a felelőssége. Litauszki Zoltán fhdgy és a Turcsán János fhdgy, Guti István szds felderítő rajába került. Szvath Tamás hdgy-

---

<sup>770</sup> I.m. általános követelmények 7. oldal.

<sup>771</sup> I.m. 10. oldal.

<sup>772</sup> Az MN 1929 – a 101. Ö. Fre. szd. hadrendi száma

<sup>773</sup> I.m. 17. oldal

<sup>774</sup> I.m. 18. oldal

ot pedig Racskó Mihály szds felderítőrajába osztották be rgv-ként. A szd. pk. igyekezett úgy elkészíttetni, vezetetni az átképzési tervüket, mely szerint elsősorban a rajparancsnokaik vezessék a beosztottaik átképzését. Így megismerhetik a személyiségüket, a képességeiket, a mentalitásukat. Az ellenőrzéseket pedig a pkh-k, illetve a pk, s a CSRP Szu–22-es repülőszemlélő végezték. Az átképzés folyamatába besegítettek a szakág vezetők és a harckik. alo.vez. is. Repüléstechnikai probléma nem merült fel egyik fiatal repülőgépvezető-nél sem. Egyedül Turcsán János fhdgy-nál jelentkezett egészségügyi probléma.

Az átképzés elméleti részét az év elején kezdték, majd a vizsgák és a földi előkészítés után elkezdődött a gyakorlati repülésekkel az átképzés 1990. március hónapban.

1990. március 15-vel a Magyar Néphadsereg (MN) megnevezést Magyar Honvédségre (MH) változtatta a kormányunk, 1848. március 15. tiszteletére. Az országunk vezetéséért komoly belpolitikai csatározások folytak, de a század életének menetét ez nem befolyásolta. A Fre. szd. teljes állománya viszont a szd. kiképzési tervében meghatározott feladataikkal volt elfoglalva.

A gyakorlati átképzést már mind az átképzésre váró fiatal tisztek, mind pedig a rajparancsnokaik nagyon várták. Az elméleti átképzésük nagyon jól sikerült, s nagyon lelkesen, izgatottan várták a gyakorlati repülésüket. az első repüléseiket a Szvath Tamás hdgy így jellemezte: *„a repülőiskolai MiG–21-es után olyan volt a Szu–22M3-on repülni, mintha valaki egy Trabant személygépkocsi után egy Mercédészbe ülne át”*<sup>775</sup>

A kiképzési intézkedésben előírt cél – a nappal minimum időjárési viszonyok közötti repülési szint – elérése az átképzősökkel már a kiképzési év közepén reálisan megvalósíthatónak látszott, csak az időjárési viszonyok hiányoztak hozzá. A felderítő és a lövészet manőverek begyakorlása viszont gyorsan ment. A kiképzési év harmadik negyedében már a pont fölötti lövészet körön is gyakoroltak a „fiatal rgv-k,” majd szeptemberben már Nádudvar lőtéren lőttek éles harcanyaggal.

1990. március 25-én megtörtént Magyarországon az első szabad választás is. Ennek a második fordulója is április 8-án rendben lezajlott. Az ország a változás tüzeiben égett. Az MH. alakulatai a társadalmi változások „harsány” folyamataitól, a provokációktól, a politikai csatározásoktól – köszönhetően a Honvédség vezetésének – távol tudta magát tartani. Így sem politikai visszarendeződés, sem pedig polgárháború nem következett be Magyarországon. A

---

<sup>775</sup> Szvath Tamás hdgy visszaemlékezései alapján. Kaposvár 2020.12.13.

MH. tagjai, mint magyar állampolgárok természetesen részt vettek az első, nem kötelező választáson<sup>776</sup>

A fiatal rgv-k típusátképzése a rendelkezésre álló sok oktatóképes Szu-22M3-as rgv-nek köszönhetően nagyon jó ütemben haladt. 1990. június hónapban már kismagasságú légtérrepüléseket hajtottak végre. Egy összevont kiképzési repülési napon – 1990. június 22-én, nappal egyszerű időjárási viszonyok között (NEIV) – Litauszki Zoltán fhdgy kismagasságú légtérrepülése befejezésével a leszálláshoz történő bejövetelekor, a fhdgy után a bejövetelei irányon, egy minimális üzemanyag maradékkal repülő MiG-21-es következett a leszállása végrehajtásához. A repülésvezető parancsára Litauszki fhdgy később engedett fékernyőt és lefutott a beton leszállómezőről,<sup>777</sup> de sem ő, sem a repülőgépe nem sérült. Tulajdonképpen a kiképzettségi szintjéhez mérten megoldotta a bonyolulttá és veszélyessé válható leszállási helyzetet. Egyéb más veszélyes helyzet nem alakult ki az átképzésük során.

A MH CSRP 1990. július 26-án a 0049/1990. számú intézkedésével<sup>778</sup> szabályozta a haderőreform második szakasza végrehajtására kiadott MH VKF. 00376/1990.sz, a MHVK. Szerv. és Csf. 03/1990.sz, intézkedéseiket, a GERECSE-II. szervezési feladatot, a CSRP állományára vonatkozóan.<sup>779</sup> Ez érintette egy határidőben megszabva a 101. Ö. Fre. szd. békeállományát is. A rgv. állományt nem érintette.

A 101. Ö. Fre. szd. 1990-ben nem vett részt semmilyen harcászati gyakorlaton. A tervek szerint szeptemberben tartották volna hazánkban a „Pajzs-90” gyakorlatot magyar, csehszlovák, szovjet csapatok és törzsek részvételével. Ennek kapcsán a honvédelmi miniszter tolmácsolta a kormányunk álláspontját a közös gyakorlat vezetésében illetékes Vlagyimir Nyikolájevics Lobov<sup>780</sup> Szovjet hadseregtábornokkal, mely szerint a gyakorlat megtartását „a nemzetvédelmi katonai doktrínánk, a Magyar Honvédség rendeltetése, várható alkalmazása

---

<sup>776</sup> Nem kötelező választás – 1956-tól 1990-ig a Magyar Néphadsereg hivatásos állományának kötelező volt részt venni a választásokon. Aki ezt nem tette, azt megfenyítették – ezt én saját bőrömmön tapasztaltam. (K. I.)

<sup>777</sup> Litauszki Zoltán fhdgy lefutása a leszálló mezőről – a repülési esemény – mert az volt – a repülésvezető hibája és a repülésvezető helyettes hibája volt, hiszen a repülésvezető hozta bonyolult helyzetbe a fiatal, átképzős repülőgépvezető-t, hiszen a repülésvezetői csoport tagjainak figyelembe kellett volna vennie a fiatal osztályon kívüli repülőgépvezető. tapasztalatlanságát. A repülésvezető helyettesnek a kifutás végéig segítenie kellett volna Litauszki fhdgy-nak, ami nem történt meg. (Tudomásom szerint MiG-21-est repülő repülésvezető irányította a repülést)

<sup>778</sup> HL-KI. MH CSRP 1980-1990. Iratanyag megnevezése: 200/19/2 sz. csomag, Belső leltári szám: 345/2. A Magyar Honvédség Parancsnokának 0049/1990.számú intézkedése a GERECSE-II. szervezési feladat végrehajtására.

<sup>779</sup> Ezek az anyagok még csomagokban voltak, nem kaptak irattári számot és őrzési egység számot. Az 1991-es anyagokat még nem voltak kutathatóak. (K. I.)

<sup>780</sup> Vlagyimir Nyikolájevics Lobov hadseregtábornok – Szovjet, orosz katonatiszt, a hadtudományok doktora, Buraevóban született 1935. július. 22-én. Jelenleg Moszkvában él, részt vett Csehszlovákia inváziójában.

*nem indokolja*”<sup>781</sup> Gyakorlatilag röviden, tömören nemet mondott a honvédelmi miniszterünk a hadgyakorlaton való részvételre, s a gyakorlat Magyarországon történő megtartására. Az ilyen válaszokhoz a Szovjet elvtársaink nem igen voltak hozzászokva.

Így a „Pajzs-90” hadgyakorlat elmaradt – vele együtt a lehetséges Szovjet /vagy szövetséges, VSZ/ katonai invázió és egy esetleges politikai visszarendeződésnek még csak az esélye is – az 1989. október 23-án kihirdetett új alkotmányra történő hivatkozással, melyre a honvédelmi miniszterünk tett utalást Vlagyimír Nyikolájevics Lobov hadseregtábornoknak, a hadgyakorlat vezetőjének.<sup>782</sup>

A MH CSRP felderítő szemlélője Éberhardt György alezds és a 101. Ö. Fre. szd megbízott léglövész szolgálat főnöke, Racskó Mihály őrgy 1990. október 11-én, a magyar katonai repülés történetében először kísérleti-gyakorló bombavetést hajtottak végre ugrásból, majd éles bombavetést Várpalota lőtéren. A bombavetést pontos számítások és előkészítések után 100 méteres magasságon repülve, számított terepszakaszon 30°-os emelkedési szöget hoztak létre, s a céltől 4 800 méterre kioldották a bombát.

A feladatot a nap folyamán többször is végrehajtották gyakorlóharci és harci repülőgéppel egyaránt, az eredmény minden esetben telitalálat volt. A kidolgozott repülési feladatot ez alapján a 101. Ö. Fre. szd – egy-két repülőgépvezető. kivételével – a teljes repülőgépvezető. állománya begyakorolta.

### 5.3. Részkövetkeztetések

Már az 1988-as kiképzési évünk is, de az 1989. és az 1990. évünk történelmi jelentőségű volt, hiszen történelmi változások mentek végbe úgy a külpolitika terén, ahogyan a belpolitikánkban is. Ha csak a magyar hatóságok által 1989. május 2-án megkezdett az osztrák-magyar határon a műszaki határzár akadályok lebontását vesszük, vagy az osztrák–magyar határ, Sopron melletti határszakaszán megtartott „Páneurópai piknik-et”, melyek a közvetlen közelünkben történtek, vagy pedig az 1989. december 2-án M. Gorbacsov szovjet és G. Bush amerikai elnökök bejelentését a „hidegháború befejeződéséről”, ezek mindegyike jelentős történelmi esemény. Ugyanígy a magyar közvéleményt is felkavaró 1989. december 17-i Temesvárott kirobbanó felkelés a Román vezetés ellen, amelyben 1989. december 25-én

---

<sup>781</sup> Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet, Lakitelek, Antológia Kiadó 2017. XI. fejezet. 185. oldal.

<sup>782</sup> Az új – 1989. október 23-án létrehozott – Alkotmány szerint pontosan leszabályozásra került a Magyar Honvédség alkalmazása. Sőt a Német Miklós vezette kormány 1989. november 30-i döntése szétválasztotta a Honvédelmi Minisztériumot, Magyar Honvédség Parancsnokságára és a Honvédelmi Minisztériumra. Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában. II. kötet, Lakitelek, Antológia Kiadó, 2017. X. fejezet. 116. oldal.

a román kormányfőt és feleségét, a Ceausescu házaspárt, a román hadsereg rendkívüli bírósága általi halálra ítélte, s a kivégzésüket – melynek végrehajtását a magyarországi lakosok televízió végig is nézhettek – tekintjük.

Hasonló horderejű és nagyságrendű történések voltak a magyar belpolitikai életben is, ha csak a szűk kis Hazánk eseményeit nézzük. Például a magyarok életében különösen nagy jelentőséggel bír, az MSZMP KB 1989. február 10-11-i ülésének döntését vesszük, amely kimondta, hogy a többpárti demokrácia a valós alternatíva Magyarország számára a későbbiekben. Vagy a június 13-án elkezdődött Nemzeti Kerekasztal tárgyalásokat a parlamentben, melynek eredményeként, az országgyűlés október 20-án elfogadott választási feltételeivel – az ideiglenes Köztársasági elnök, Szűrös Mátyás – szabad választásokat írt ki 1990. március 25-re és április 8-ra. Szintén ekkora horderejű esemény volt, amikor Kárpáti Ferenc Honvédelmi Miniszter parancsával 1989. december elsejével mindennemű párttevékenységet beszünttetett a hadseregben. A Németh kormány a Magyar Néphadsereg megnevezést 1990. március 15-vel 1848. március 15. emlékére Magyar Honvédségre változtatta. A legnagyobb horderejű dolog az első szabad választás, melynek eredményeként az MSZMP kisebbségbe szorult a kormányzásban – Magyarország új miniszterelnöke a Magyar Demokrata Fórum párt belüli Antall József, a honvédelmi miniszter pedig Für Lajos, a köztársasági elnök Göncz Árpád lett.

A 101. Ö. Fre. szd állománya ilyen kül- és belpolitikai történelmi változások között kezdhette meg az 1989. és az 1990. évi kiképzési repüléseit a CSRP 1989. és 1990. évi kiképzési intézkedései szerint. A kiképzési repülési időnk, az nem lett több – az országunk gazdasági lehetőségeiből ennyire tellett – 75-95 óra rgv-ként, ami még egy első osztályú, gyakorlott rgv-nek is rendkívül kevés, de ebből még egy 20-25%-os nevesítés nélküli<sup>783</sup> kiképzési tartalékot is kellett képeznünk.<sup>784</sup> Így ami maradt, az 58-78óra rgv-ként – havonta kb. 5 és fél 7 óra. Minden kiképzési repülésünkre terveznünk kellett – ahol csak lehetett – a rendeltetésünknél megfelelő manőver és feladatfajtákat. A 101. Ö. Fre. szd 1989.06.7-én a „Zengő-89” légvédelmi és együttműködési gyakorláson vett rész 8 db Szu-22M3 repülőgéppel, több – az RHGY keretében – végrehajtott felszállással. 1989.06.5-én és 8-án pedig az I. és 2. gépesített hadtest harcászati, parancsnoki törzsvezetési gyakorlás keretében elrendelt gyakorlatán ugyanazon RHGY keretén belül.

---

<sup>783</sup> Nevesítés nélküli, vagy nevesítetlen – azaz kiképzési feladatkörbe nem besorolt, feladatszámmal nem megjelölt repülési idő.

<sup>784</sup> Gyakorlatilag ez egy repülőgépvezető. repülési idejének megközelítőleg a negyede.

1989.10.01-vel három új fiatal – a kassai repülőiskolán végzett – rgv. érkezett a 101. Ö. Fre. szd-hoz. A CSRP 1989.10.01-el század állományába. 1989. december 29-i HM parancs a 101. Ö. Fre. szd. 4 repülőgép-vezetőjét – Guti István, Katona István, Lőrincz István és Racskó Mihály őrnagyokat – tüntette ki az „Aranykoszorús I. osztályú hajózó” kitüntető címmel.<sup>785</sup>

Az 1990. év fő feladatának az előljáró a század számára a harckészültség, a mozgósítási képesség, a hadrafoghatóság, valamint a készültségi szolgálatok előírás szerinti ellátását és fenntartását szabta meg. Általános követelményként a kiesés és szünetmentes repülő kiképzés biztosítását és a harckészültségi szolgálatok magas szintű ellátását határozta meg. Ezeknek a feladatoknak az ellátásához az I. osztályú rgv-knek 85-95 óra, míg az osztályon kívülieknek 65-75 óra repülési időt biztosított. A három fiatal osztályon kívüli rgv. 1990. március elsején kezdte meg a gyakorlati repülő kiképzését a Szu-22M3 repülőgéptípuson, s szeptemberben már Nádudvar lőtéren teljesítettek lövészeti és bombavetési feladatokat éles harcanyaggal.

1990. évben a 101. Ö. Fre. szd nem vett részt semmilyen gyakorlaton. A tervek szerint 1990. szeptemberben tartották volna hazánkban a „Pajzs-90” hadgyakorlatot magyar, csehszlovák és szovjet csapatok és törzsek részvételével ehhez azonban a magyar kormány és a magyar hadvezetés nem járult hozzá. Így a Magyarországon megrendezésre kerülő „Pajzs-90” hadgyakorlat elmaradt, s vele együtt minden lehetősége a politikai visszarendeződésnek, egy Szovjet – vagy szövetséges VSZ – katonai invázióknak és politikai visszarendeződés esélőnek.

1990. október 11-én a magyar katonai repülés történetében először hajtottak végre – Éberhardt György alez. és Racskó Mihály őrgy. – kísérleti-gyakorló bombavetési feladatot ugrásból, majd éles bombavetést Várpalota lőtéren, gyakorló harci, majd harci repülőgépekkel. Az eredmény minden esetben telitalálat volt. A 101. Ö. Fre. szd az éves repülési tervét feladatok szerint 100%-ban, repülési idő szerint pedig 93%-ban, repülőeseménymentesen hajtotta végre.

---

<sup>785</sup> „Aranykoszorús első osztályú hajózó” – a kitüntető címet a Honvédelmi Miniszter adományozza, melynek a feltételei között van a 10 éven keresztül első osztályú szint évenkénti megvédése, az ez idő alatti eseménymentes repülés, a fenyítés mentesség, s legalább 1.500 repült óra megléte.

#### 5.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszűnése – integrálása a Kapos Honi vadászrepülő ezred állományába

A vizsgált időszak az országunk, a szövetségi rendszerünk szempontjából fontos külpolitikai események:

Az 1989-ben elindult történések a keleti-tömb országaiban irreverzibilis lavina-szerű folyamatot indítottak el, melyek alapjaiban rengették meg a szocialista tábor, az országok kommunista rendszereit, elsöpörve a KGST-t, a Varsói Szerződést (VSZ), mely végül magának a Szovjetuniónak a felbomlását eredményezte. Kétségkívül a legnagyobb változás az amerikai-szovjet kapcsolatokban következett be. Szinte hónapok alatt bomlott meg az addigi – hosszú, évtizedek alatt kialakult – globális egyensúly. A 101. Ö. Fre. szd. életében az 1991-es kiképzési év ilyen előzményekkel kezdődött. A Fre. szd. állománya nem is sejtette, hogy a szd. életében is komoly változás következik be ebben az évben.

Az ENSZ BT-a 1991. január 15-ig adott határidőt Iraknak az általa megszállt Kuvaitból történő kivonulásra, ezután "minden eszköz", ideértve a katonai erő alkalmazását is megengedte az ENSZ határozatainak betartatása érdekében.<sup>786</sup> 1991. január 17-én éjjel, 00óra 38 perckor, az amerikai légierő támadásával indult meg a „Sivatagi Vihar” fedőnevű hadművelet az iraki csapatok ellen Kuvaitban – az ENSZ BT szabta határidejének letelte után – a nemzetközi csapatok haderejében 34 ország katonái szolgáltak az amerikaiak mellett.<sup>787</sup>

- Január 22-én a baltikumi események miatt az Európai Parlament határozottan követelte a szovjet beavatkozás megszüntetését a balti államokban.<sup>788</sup>
- Február 15-én, Visegrádon a csehszlovák és a lengyel köztársasági elnök, valamint a magyar miniszterelnök részvételével megtartották a három ország vezetői csúcstalálkozóját, megalakították az úgynevezett visegrádi hármas csoportját.<sup>789</sup>
- Február 20-án az IMF hároméves megállapodást kötött Magyarországgal.<sup>790</sup>
- Február 21. Csehszlovákia az Európa Tanács 25. tagja.<sup>791</sup>

---

<sup>786</sup> <https://mult-kor.hu/hatalmas-tuleroben-volt-a-kuvaitot-lerohano-irak-20150802>

Letöltve:2020.12.29.18h 55'

<sup>787</sup> U.o.

<sup>788</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 171. oldal.

<sup>789</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 172. oldal.

<sup>790</sup> U.o.

<sup>791</sup> U.o.

- Február 28. Az Öböl-háborúban a nemzetközi erők gyakorlatilag kapitulációra kényszerítették Irakot.<sup>792</sup>
- Március 3. Észtország és Lettország kikiáltotta függetlenségét.<sup>793</sup>
- Április 9. Grúzia kikiáltotta függetlenségét.<sup>794</sup>
- Június 25. Horvátország és Szlovénia kikiáltotta elszakadását Jugoszláviától és a függetlenségét.<sup>795</sup> Ezt követően harcok törnek ki és elkezdődik a délszláv háború.<sup>796</sup>
- Június 28. Budapesten a KGST utolsó ülésén bejelentették a szervezet feloszlását.<sup>797</sup>
- Július 01. A Varsói Szerződés feloszlása.<sup>798</sup>
- Július 16-án H. Kohl és M. Gorbacsov a „pulóveres tanácskozáson” a német egyesítés minden lényegi kérdését tisztázták az úgynevezett „kaukázusi konkordátumban”<sup>799</sup> Gorbacsov kaukázusi nyaralójában.<sup>800</sup>
- Augusztus 19. Moszkva, puccskísérlet Gorbacsov ellen. Augusztus 18-án Gorbacsovot családjával együtt a krími nyaralójában házi őrizetbe helyezték.<sup>801</sup>
- Augusztus 21. A Gorbacsov elleni puccskísérlet megbukott.<sup>802</sup>
- Szeptember 6. az EK Minisztertanácsának ülésén Franciaország megakadályozta, hogy egyezség szülessen a Csehszlovákiának, Lengyelországnak és Magyarországnak nyújtandó kereskedelmi könnyítésekről. Így az EK nem terjesztette ki a társulásról folyó tárgyalások mandátumát az agrárkereskedelem kérdéseire.<sup>803</sup>

<sup>792</sup> U.o.

<sup>793</sup> U.o.173.o.

<sup>794</sup> U.o.

<sup>795</sup> U.o.175.o.

<sup>796</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9lszl%C3%A1v\\_h%C3%A1bor%C3%BA](https://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9lszl%C3%A1v_h%C3%A1bor%C3%BA)

Letöltve:2020.12.30. 21h.50'

<sup>797</sup> U.o.

<sup>798</sup> U.o.

<sup>799</sup> Konkordancia – összhang, megegyezés (latin elem) – Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára, Budapest, 1979, Kossuth Kiadó

<sup>800</sup> Fischer Ferenc: A megosztott világ. Budapest, 1993, IKVA kiadó, VIII. fejezet, A Szovjet birodalom széttörése- a bipoláris világ szétesése(1989-) 354.oldal

<sup>801</sup> [https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991\\_puccskiserlet\\_reneti\\_meg\\_a\\_szovjetuniot](https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991_puccskiserlet_reneti_meg_a_szovjetuniot)

Letöltve: 2020.12.30. 19h.15'

<sup>802</sup> [https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991\\_puccskiserlet\\_reneti\\_meg\\_a\\_szovjetuniot/](https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991_puccskiserlet_reneti_meg_a_szovjetuniot/)

Letöltve: 2020.12.30. 19h.15'

<sup>803</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 177.oldal



- Szeptember 15-én Macedónia is kikiáltja elszakadását Jugoszláviától és a függetlenségét.<sup>804</sup>
- Szeptember 22-én Brüsszelben parafálták<sup>805</sup> az EK valamint Csehszlovákia, Lengyelország és Magyarország közötti társulási szerződést.<sup>806</sup>
- November 26-án Lengyelországot felvették az Európa Tanácsba.<sup>807</sup>
- December 8-án Oroszország, Ukrajna és Fehéroroszország megalapította a Független Államok Közösségét, amellyel tulajdonképpen megszűnt a Szovjetunió.<sup>808</sup>
- December 25-én M. Gorbacsov lemondott elnöki posztjáról utódja, Oroszország első elnöke Borisz Jelcin lett.<sup>809</sup>

A magyarországi, a honvédséget érintő események – amelyek amelyek relevánsak a kutatás szempontjából – pedig a következők voltak:

- Für Lajos honvédelmi miniszter 1991. február elején előterjesztést – a Magyar Köztársaság Honvédelmének alapelveiről és a Magyar Honvédségről – nyújtott be a kormánynak, mely alapján az, az 1991. február 14-én hozott 3065/1991 (II.14) Korm. számú határozatában elfogadta a Magyar Köztársaság Honvédelmi Alapelveinek politikai részét.<sup>810</sup>
- A Varsói Szerződés (VSZ) Politikai Tanácskozó Testületének budapesti ülésén 1991. február 25-én a résztvevők kimondták a szervezet (VSZ) felosztatását.<sup>811</sup>
- A GERECSE–II fedőnévvel 1990-ben elkezdődött, az 1991. december 31-ig tartó Magyar Honvédség békeszervezeteinek átalakítása mely után a Magyar Honvédség állományába az 5. hadsereg (5. hds.), az 1. Honi légvédelmi hadtest (1. H. lé. hdt.), a Csapatrepülő Parancsnokság (CSRP), és a Hátországvédelmi Parancsnokság (HÁPV), valamint az egyéb hátországi rendeltetésű alakulatok tartoztak.<sup>812</sup>

<sup>804</sup> U.o.

<sup>805</sup> Parafál – szerződés, főleg nemzetközi szerződés végleges szövegét megállapítja és kézjeggyel hitelesíti (francia, diplomáciai), Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára, Budapest, 1979, Kossuth Kiadó

<sup>806</sup> Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet,179.oldal

<sup>807</sup> U.o.

<sup>808</sup> [https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991\\_puccskiserlet\\_rengeti\\_meg\\_a\\_szovjetuniot](https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991_puccskiserlet_rengeti_meg_a_szovjetuniot)

Letöltve: 2020.12.30. 19h.15'

<sup>809</sup> U.o.

<sup>810</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. fejezet. Lakitelek, 2017, Antológia Kiadó, XIV. fejezet,325-326.oldal

<sup>811</sup> U.o. 325.oldal

<sup>812</sup> U.o. 327.oldal

- A honvédség 1991. március elsejével áttért a 12 hónapos sorkatonai szolgálatnak megfelelő kiképzési rendszerre.<sup>813</sup>
- 1991. március 15-i hatállyal beszüntette működését a Légvédelmi és Repülő Központi Harcálláspont.<sup>814</sup>
- Az 5. hds parancsnoksága 1991 novemberében megszűnt – vele együtt a CSRP is – s ezek bázisán létrejött a Szárazföldi Csapatok Parancsnoksága.<sup>815</sup>
- 1991. június 19-vel az utolsó szovjet katona is elhagyta Magyarországot.<sup>816</sup>

Ahogy Magyarországról kivonult 1991-ben a Szovjet hadsereg, úgy a VSZ többi tagországából is elkezdte a kivonni erőit és eszközeit, ahol voltak „ideiglenesen állomásozó” csapatai. A magyar katonai vezetésnek fel kellett nőnie a hirtelen megkapott függetlenségéhez, s a teljes önállósághoz.

A kialakult helyzetet bonyolította a Magyar Honvédség (MH) békeszervezeteinek folyamatban lévő GERECSÉ-II fedőnevű átalakítása, s a MH hadrendjéből kivont harceszközök, azok infrastruktúrái okozta problémák. Így az 1991-ben a SCUD-B és a FROG-7 rakétarendszerek kivonása. A haderősök csökkentés eredményeképpen – a teljesség igénye nélkül – kivonásra került 7 összefegyvernemi dandár, 22 harckocsi zászlóalj, a légvédelmi és repülőcsapatok állományából pedig kivonták a helikopterek 19%-át, a vadászrepülők 40%-át, a honi légvédelmi rakétakomplexumok 20%-át.<sup>817</sup>

Ebben a belső katonai környezetben kezdte meg a 101. Ö. Fre. szd. az 1991-es kiképzési évét.

*„Elég zavaros volt a „kép”, nagy volt a bizonytalanság. Nem tudtuk hová fogunk tartozni, kitől, és mennyi repülési időt kapunk majd. Az elöljárótól én azt az utasítást kaptam, hogy készítsük el a kiképzési tervünket, s azon majd évközben tudjuk módosítani, a kialakult helyzettől függően, akár fölfelé, akár lefelé. Így egy szolidabb kiképzési tervet készítettünk, melyben elsőbbséget az átképzésüket végző repülőgépvezető-k kiképzési tervei élveztek. Mind e mellett biztosítani kellett repülési időt még a Szovjetunióban, a Gagarin repülőparancsnoki akadémiai – egyetemi – tanulmányait a politikai változások miatt idő előtt befejező, a repülőszázadunkhoz visszaérkező Vincze Péter őrgy számára is.”<sup>818</sup>* Egy kis kompenzáció

<sup>813</sup> U.o. 332. oldal

<sup>814</sup> U.o. 328. oldal

<sup>815</sup> U.o. 332. oldal

<sup>816</sup> <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/TenyekKonyve-tenyek-konyve-1/1992-D1> Letöltve: 2021.01.03. 22 h. 20'

<sup>817</sup> Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. rész. Lakitelek, 2017, Antológia Kiadó, XIV. fejezet, 325-332. oldal

<sup>818</sup> Balogh Imre nyá. altbgy visszaemlékezései alapján. Veszprém, 2019. október 8.

azért volt, mert Katona István őrgy a szd rgv. állományából ebben az évben kezdhette meg az akadémiai tanulmányait, a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián.

Tehát a 101. Ö. Fre. szd zökkenőmentesen elkezdhette az 1991-es kiképzési évét. A század egész állománya érzekelte ugyan maga körül a változásokat<sup>819</sup> – hiszen a média folyamatosan tájékoztatta az ország lakosságát, csak éppen tudni kellett olvasni „a sok információ sorai között” – viszont nem túl sok ideje maradt a laktanyán kívüli eseményekre. A MH. berkein belül is zajlottak az események. Elég csak a haderő reform GERECSE–II. nevű szervezési folyamatára gondolni.

Az év elején a megszokott jártasság helyreállító feladatok lerepülése után – a folyamatos üzemanyag kalkulációk mellett – a század vezetése igyekezett lehetőség szerint minden rgv. számára biztosítani a szükséges repülési időt. A fontossági sorrend a harckészültség biztosítása, a repülési jogosítványok folytonosságának biztosítása, az átképzősök repültetései, s végül a fennmaradó rgv. állomány repültetése volt. Áprilisban már lövészeti gyakorlatokat is hajthatott végre a Fre. szd, s a Szárazföldi Csapatok számára igényelt célrepüléseket.

1991. április 18-án az 1. Honi Légvédelmi hadtestparancsnoka (Csurgay Miklós v. őrgy.) és a Csapatrepülő Parancsnok (Makai Sándor v. őrgy) együttes intézkedésben<sup>820</sup> szabályozta a Kapos Honi vadászrepülő osztály és az MH 1929 egy bázison történő működését.<sup>821</sup> Az intézkedésük alapját egy korábbi, 1985-ös MN Légvédelmi és repülőfőnöki, a 061/1985.sz Lé. ref.-i intézkedés képezte.

A két alakulat közös működése egy öt pontos rendezőelv alapján került meghatározásra:

- Az MN 1929 a hadtáp-, az elhelyezési-, az eü. ellátás-, a gépjárműtechnikai-, a pénzügyi-, a híradó biztosítás, az őrzésvédelmi fea-k, valamint a repülések megfi-, hadtáp- hír-frisz-, rt.- meteorológiai-, eü. bizt.-a, és a repülést biztosító állomások tekintetében az erre a célra az MH 1929 állománytáblája szerint rendelkezésre álló erők és eszközök átadása mellett a Kapos h. vre. o.-hoz került átutalásra.

---

<sup>819</sup> Változások – az események szédületes gyorsasággal követték egymást. Sem mi, – katonák – sem pedig az addig uralmon lévő MSZMP vezetése nem tudott az események alakulásával lépést tartani. Csak kullogtunk az események után, sodródtunk az eseményekkel. Dr. Mészáros Gyula nyugállományú ezds, az 5. hds. volt repülőfőnöke, repülőgépvezető visszaemlékezései alapján. 2021.11.12.

<sup>820</sup> Intézkedés – az előljáró írásbeli vagy szóbeli rendelkezése, amely a harctevékenységgel összefüggő feladatoknak az alárendeltekhez való eljuttatására szolgál. KÉSZ (Katonai Terminológiai Értelmező Szótár), Budapest, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

<sup>821</sup> MH HL-KI. CSRP. Irat megnevezés: 200/20/2. sz. cs. Belső Leltári szám: 351/02. Az 1. Honi légvédelmi hadtestparancsnok és a Csapatrepülő parancsnok 013/1991.sz. közös intézkedése a Kapos Honi vadászrepülő osztály és az MH 1929 együttes tevékenységének szabályozására.

- A közös település nem érinti a két katonai szervezet alárendeltségi viszonyát az 1. h. lé. hdt. és a CSRP viszonylatában.
- A repülési váltások elosztását a két alakulat parancsnoka közösen szabályozza az 1. h. lé. HDT.PK és a CSRP jóváhagyásával. Az MH 1929 a repülései kiszolgálását, biztosítását az osztálynak átadott technika és állomány igénylésével valósítsák meg. Az alakulatok harcészültségi ellenőrzéseit és gyakorlását az 1. h. lé. HDTPK és a CSRP egyezteteti.
- Az MH 1929 harcvezetése a Kapos H. Vre. o. harcálláspontjáról kerül végrehajtásra. A Kapos H. Vre. o. Pk. gondoskodik a szükséges feltételek biztosításáról.
- A Kapos H. Vre. o. Pk. a két katonai szervezetet együttesen érintő kérdésekben helyőrség parancsnoki, illetve repülőtér parancsnoki jogkörrel rendelkezik.
- Az MH 1929 magasabb HKSZ-be helyezéséhez és mozgósításához a Kapos H. Vre. o. PK. a szükséges feltételeket biztosítani kell. Az ellátási utaltság a magasabb HKSZ bármely fokozata esetén továbbra is fennmarad (figyelembe véve a sajátosságokat).

Mindez a korábbi, 061/1985.sz. Lé. Ref. intézkedésben volt,<sup>822</sup> s erre épült a 1. H.Lé. HDTPK és a MH CSRP együttes, a 031/1991.sz intézkedése, mely hét fő pontban szabályozta le a tevékenységeket.

- I. pontjában a harcészültségi (HKSZ) feladatokat 6 pontban,
- II. pontjában az anyagi-technikai biztosítást
  - a. a hadtáp biztosítást 9 pontban,
  - b. a haditechnikai biztosítást-ezen belül
    - i. a mérnök-műszaki biztosítást;
    - ii. a gépjármű-technikai biztosítást;
    - iii. a fegyverzeti biztosítást;
    - iv. az anyagi biztosítást;
- III. pontjában a repülések tervezése, szervezése és végrehajtása 8 pontban, majd az alpontok között kiemelten,
  - a. a repülések diszpécser biztosítását;
  - b. a repülések vezetését;

---

<sup>822</sup> MH HL-KI. CSRP. Irat megnevezés: 200/20/2. sz. cs. Belső Leltári szám: 351/02. Az 1. Honi légvédelmi hadtestparancsnok és a Csapatrepülő parancsnok 013/1991.sz. közös intézkedése a Kapos Honi vadászrepülő osztály és az MH 1929 együttes tevékenységének szabályozására.

- c. a század harcálláspont biztosítását;
  - d. a repülések rt. biztosítását;
  - e. a híradó és frisz. biztosítását;
  - f. a repülőtér műszaki biztosítását;
  - g. a tűzvédelmet;
- IV. pontjában a vegyi biztosítást, vegyi kiképzést;
- V. pontjában az elhelyezési biztosítás feladatait öt alpontban, ebből kiemelte a 2. alpontot, a „megfelelő elkülönítéssel közös elhelyezést biztosítson” (ebben: a hajózó állomány speciális ruházatának tárolása a magassági állomáson, az objektív kontrollt végző személyi állomány részére elhelyezést a magassági állomáson, a repülő rakéták, gyújtók, anyagi-technikai eszközök tárolását az EMÁ-n, a repülő és gyalogsági lőszer tárolását az osztály lőszerraktárában);
- VI. pontjában a pénzügyi biztosítást;
- VII. pontjában az egyéb rendelkezéseket;
- a. a rendkívüli események kivizsgálását;
  - b. az általános katonai kiképzést, kulturális és szabadidős tevékenységeket;
  - c. a rezsim és titokvédelmet;
  - d. az ügyviteli biztosítást;
  - e. a munkaköri leírásokat és a munkarend pontosításait;
  - f. az érvényét veszített intézkedések megsemmisítését.

Ez volt az intézkedés hét pontja<sup>823</sup>

Nem felejtették el viszont még a felsorolt hét pont előtt megemlíteni, az intézkedés elején, hogy a közös település és az utaltság nem érinti a két katonai szervezet – a Kapos Honi Vadászrepülő osztály és a 101. Ö. Fre. szd – (az MH 1929) – alárendeltségi viszonyát az 1. H. Lév. Hadt. Pk. és a CSRP vonatkozásában.<sup>824</sup>

A MH CSRP a 017/1991.számú parancsában<sup>825</sup> elrendelte 1991. május 23-án, Tököl repülőtér híradó és FRISZ eszközeinek a telepítés utáni teljes berepülését. Erre a feladatra századtól 1db Szu–22UM3 típusú repülőgép kapott parancsot. A földi technikai eszközök teljes berepülésén részt vett 2db Mi–2-es típusú futár helikopter, 1db An–24-es

<sup>823</sup> MH HL-KI. CSRP. Irat megnevezés: 200/20/2. sz. cs. Belső Leltári szám: 351/02. Az 1. Honi légvédelmi hadtestparancsnok és a Csapatrepülő parancsnok 013/1991.sz. közös intézkedése a Kapos Honi vadászrepülő osztály és az MH 1929 együttes tevékenységének szabályozására 2-19.oldal

<sup>824</sup> U.o. 1. oldal

<sup>825</sup> HL-KI. MH Csapatrepülő Parancsnokság 1989-1990. Iratanyag: 200/20/2. számú csomag, Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség 8300 parancsnokának 017/1991.számú parancsa Tököl repülőtér híradó és FRISZ eszközeinek telepítés utáni teljes berepülése.

típusú szállító repülőgép és 1db Szu–22UM3-as gyakorló-harci felderítő repülőgép.<sup>826</sup> A berepülési feladatát 1991. május 24-én hajtotta végre a Felderítőrepülő-század 1db gyakorló-harci Szu–22UM3 repülőgépe.

A Tököl repülőtéren berepült földi híradó és FRISZ eszközök a következők voltak:

- PAR-8 és PAR-9 irányadó állomások;
- KNSZ-4P fénymajak;
- RSZP-7T leszállító lokátor állomás;
- ARP-6 iránymérő állomás;
- impulzus fénysor;
- SZSZP-1/SZVECSA-3/ fénytechnikai rendszer.<sup>827</sup>

A feladatot a 101. Ö. Fre. szd-tól kért Szu–22UM3 kiválóan végrehajtotta a berepülés első napján. Az előjáró 1991.05.27-28-án Hajmáskér földi-lövészeti lőtéren a 101. Ö. Fre. szd. részére egy repülőraj erővel földi célok támadását rendelte el gépágyúval és NIR alkalmazásával hadijáték keretében. A század a feladatot eredményesen végrehajtotta. Ha szabad volt Hajmáskér lőtér, egyre gyakrabban használta ezt a lőteret egyrészt a közelsége miatt, másrészt pedig a jóval kevesebb éves bombajavadalmazása miatt. A bombázásokat lehetőség szerint mindig a Nádudvar földi lövészeti lőtérré tervezte a szd. vezetése, de a Szovjet csapatok kivonulása után már nem volt, olyan karban tartó, aki a Szovjetekéhez hasonló, speciális karbantartó munkát elvégezte volna ezen a lőtéren,<sup>828</sup> így ezt a lőteret ezután már csak alig, vagy egyáltalán nem használta a Fre. szd.

Az akadémiai tanulmányait 1991. május 31-én befejező Vincze Péter őrgy<sup>829</sup> is szolgálatra jelentkezett a századnál, június hónapban. Őket – a magyar rgv. akadémiai tanulókat – a rendszerváltás Moszkvában az akadémiai tanulmányaik közben érte. Vincze Péter őrgy, erre így emlékszik vissza:

---

<sup>826</sup> U.o. 2.oldal.

<sup>827</sup> HL-KI. MH Csapatrepülő Parancsnokság 1989-1990. Iratanyag: 200/20/2. számú csomag, Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség 8300 parancsnokának 017/1991.számú parancsa Tököl repülőtér híradó és FRISZ eszközeinek telepítés utáni teljes berepülése. 2. oldal.

<sup>828</sup> Elméletileg ugyan volt karbantartó, aki átvette a Szovjetektől a lőteret, de ők nem mentek be a célcsoportokhoz, azok állagát felújítani. 1994-95-ben ugyan még a MiG–29-es repülőgéptípussal gépágyú és NIR lövészet végrehajtásra került, de utána már magyar repülőegységek nem használták a nádudvari lőteret. A karbantartó munka magyar részről a lőtér teljes lezárásáról szólt. (K. I.)

<sup>829</sup> Vincze Péter szds rendfokozati várakozási ideje – a Szovjetunió Gagarin repülőparancsnoki akadémián telt le, s itt is léptették elő őrgy-á.

„A rendszerváltás időszakát az akadémián éltem meg. Gyakorlatilag semmit sem tudtunk<sup>830</sup> a hazai dolgokról, csak amennyit az orosz televízió bemutatott róla, azaz majdnem semmit. A Szovjet tanárok minket kérdeztek az otthoni dolgokról, mi viszont semmit sem tudtunk. Pár nap késéssel kaptunk ugyan újságokat, napilapokat Magyarországról, de elég nehéz volt követni a gyorsan változó hazai eseményeket. 1990-ben, az év végén az iskola vezetése megkérdezte tőlünk, hogy mit akarunk. Ha úgy tetszik, az év végén, most haza mehetünk – egy évvel korábban – de akkor nem ad a tanintézmény diplomát. A helikopter-vezetők közül egy kivétellel hazamentek, egy helikopter-vezető magántanulóként ottmaradt a többi magyar repülőtiszttel. Az osztályelső, Hegedűs Ernő alezds ugyanis kérte az iskola vezetését, amennyiben lehetséges szeretnénk befejezni a tanulmányainkat oly módon, hogy 1991.május 31-ig az államvizsgával együtt a tanulmányi kötelezettségeinknek eleget tudjunk tenni. Így a tanulmányainkat igaz, gyorsított ütemben, de elvégeztük a Szovjetunióban a Gagarin Repülőparancsnoki akadémián.”<sup>831</sup>

Az események nagyon gyors egymásutánban követték egymást, majdnem olyan gyorsan, ahogyan a belpolitikai események. Még három hónap sem telt el a Kapos Honi Vadászpilóta osztály és a 101. Ö. Fre. szd egy repülőbázison történő üzemelésére kiadott 1. Honi Légvédelmi hadtest parancsnoka és a Csapatrepülő Parancsnok (CSRP) együttes intézkedésétől, s 1991. július 31-én a CSRP aláírta a következő intézkedését,<sup>832</sup> amely viszont már a 101. Ö. Fre. szd megszüntetéséről szólt. Az intézkedést szinte majdnem azonnal – a kiadást követő napon – már meg is kapta a 101. Ö. Fre. szd vezetése.

A MH. CSRP a 025/1991.számú intézkedését a Magyar Honvédség Vezérkari Főnökének (MH VKF) 0160/1991.számú intézkedése, a MH. Légvédelmi és Repülő Főcsoportfőnökség (MH Lé.Re. FcsF). 016//60/1991.számú intézkedés-kivonata, s a MH. Repülő Főnökének (MH ReF) 019/1991.számú intézkedése alapján állították össze.<sup>833</sup> Az intézkedés első pontjában két ütemben szabályozta le az intézkedés a 101. Ö. Fre. szd megszüntetése végrehajtását.<sup>834</sup>

1.) ütem: 1991. augusztus 01- től augusztus 26-ig a szervezés, előkészítés időszaka;

<sup>830</sup> A repülőparancsnoki akadémiai osztályunkban együtt voltunk nagysebességű repülőgépvezető-k és helikopter-vezetők, valamint külföldi repülőgépvezető. tisztek. (Vincze Péter örgy visszaemlékezései, Kaposvár, 2021.01.09.)

<sup>831</sup> Vincze Péter nyá. ezds visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2021.01.09.

<sup>832</sup> HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2.sz csomag, BL: 531/2. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991.sz. intézkedése a 101.Fre.sz.d. megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe.

<sup>833</sup> HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. számú csomag Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991sz. intézkedése a 101. Fre. szd megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe. Első bekezdés.

<sup>834</sup> U.o. 1. pont.

2.) ütem: 1991. augusztus 26-tól szeptember 06-ig szervezés végrehajtása;

A szd rgv-i számára, a század műszaki állománya számára, valamint minden olyan tagja számára, akik nap-mint nap találkoztak munkavégzésünk közben, együtt örültek, együtt szomorkodtak, s szinte már egy család volt a szd, ezeknek az embereknek dermesztően és ijesztően hangzott, amikor az intézkedést felolvasták az állománygyűlésen. „A 101. Ö. Fre. szd megszüntetése” csak ez a mondat vibrált mindenkiben, aki ott volt az állománygyűlésen. Csak akkor nyugodott meg valamelyest az állomány, s csökkent a feszültség bennük, amikor a parancsnok próbálta megnyugtatni a szd. állományát: minden marad a régi megszokott formában, csak máshogyan nevezik majd az alakulatot! Nyugodjanak meg! A Szu-22-es repülőszázad rgv. állományát beosztásában semmilyen veszély nem fenyegette, hiszen az ezred másik két századának a rgv-i mind MiG-21Bisz repülőgépen repültek, s így „vándorlásról” szó sem lehetett a repülőszázadok között. Nem így volt ez a műszaki állomány tekintetében. Nagyon jól tudta ezt mindenki. Minden századtag tisztában volt ezzel.

Az intézkedés kiadása után „beindult a gépezet” s elindult a szervezés előkészítésének időszaka, mely időszak alatt sem álltak meg az események.

A MH. és a katonai vezetés, s a kormányunk szemléletváltása, a politikai események változása következtében olyan dolgok is következtek ezután az életünkben, amelyek még a legmerészebb álmainkban sem fordulhattak elő. Sőt, aki 5-6 évvel ezelőtt ilyesmiről szót ejtett volna, az talán még hazaárulásnak számított volna az akkori viszonyok között.

1991. szeptember 19 és 22 között az USA légierőjével közösen Taszáron nyílt repülőnapot tartott a MH. A nyílt repülőnap igen nagy látványosságának ígérkezett – amerikai gépek Taszáron. Magyarország egykori első vonalas repülőterén – az USA F-16-os típusú repülőgépekkel felszerelt „Thunderbirds” (Viharmadarak) műrepülő századának bemutatkozása is sorra került a repülőnapon.

A nyílt repülőnap megtartására a CSRP intézkedést adott ki.<sup>835</sup> Ezen a nyílt repülőnapon részt vettek a magyar katonai és polgári repülőszervek repülőgépei, helikopterei, vitorlázógépei, sárkányrepülői, valamint hőlégballonjai. Tervezték és be is mutatták a földi technikai bemutató keretén belül – F-111, A-10, F-15, F-4G „korszerűnek” mondott<sup>836</sup> – az USA haditechnikai eszközeit.

---

<sup>835</sup> HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2.sz. csomag Belső leltári szám: 351/3. A Magyar Honvédség 8300 Parancsnokának 93/1991.sz. intézkedése a Nemzetközi nyílt repülőnap rendezvények előkészítésére és végrehajtására.

<sup>836</sup>Ezek – a bemutatott – haditechnikai eszközök mind elavultak voltak, csak a sajtó tüntette fel őket, mint korszerűek.



A repülőnap szervezését a Kapos Honi Vadászepülő Osztály és a Corvin alapítvány kuratóriuma együtt végezte ugyan Taszár repülőtéren, de a repülőnapra történő készülődés mind a három magyar katonai repülőtér állományát lázban tartotta. Szinte az egész ország készült a rendkívülinek mondható eseményre. 1991 nyarán Magyarország ettől az eseménytől visszhangzott.

A repülőnap szervezésében az egész Kapos Honi Vadászepülő osztály és a Corvin alapítvány tagjai kivétel nélkül részt vettek. A repülőnapnak volt egy légi-bemutató (dinamikus) – ez repülésekből állt – és egy földi (statikus) része, amely a repülőtéri guruló utakon és egyéb szabad helyeken kiállított repülőgéptípusok bemutatásából állt. A CSRP által kiadott intézkedés szerint ezeken a helyeken, minden repülőgéptípus mellett egy-egy 1400 X 930 mm tablón mutatták be az adott repülőgép főbb harcászati-technikai adatait, paramétereit. Ezen kívül minden kiállított technika mellett legalább egy, de többnyire két rgv-t és legalább egy műszaki szakembert vezényeltek a szervezők, az érdeklődők, kíváncsiskodók kérdéseinek megválaszolására. Mind a rgv, mind pedig a mérnök-műszaki állomány lelkesen vett részt a repülőnap lebonyolításában. Az érdeklődés rendkívüli volt. Voltak szép számmal külföldi, főleg a környező országok lakosságából is idelátogató érdeklődők. A repülőnap nagyon jól sikerült – legalábbis a dinamikus és a statikus része a repülőnapnak – azonban a rendkívül nagyszámú érdeklődőre nem készült fel a szervező gárda. Így a sok érdeklődő irányítása a repülőtérre történő kiirányítása a bemutató színhelyére, a nagyszámú személygépkocsi-áradat parkoltatása, nagyon-sok kívánnivalót hagyott maga után.

A CSRP által kijelölt állomány a repülőnapon való részvételre:<sup>837</sup>

- a Bakony Harci Helikopter ezred részéről: a földi technikai bemutatóra 1db Mi–24V harci- helikoptert, 1db Mi–17 közepes szállító helikoptert, 1db Mi–8 közepes szállító helikoptert, és 3db Mi–24 harci-helikoptert a légi-bemutatóra, s egy fő angolul beszélő tolmácsot;
- a Szolnok Vegyes Szállítórepülő ezredtől: a földi technikai bemutatóra 1db An–26 közepes szállító-repülőgépet – szállító változatot – valamint 2db An–26 személyzet felkészítését és 3+1 Mi–8 tartalék személyzetet deszantolás végrehajtására;
- a Vitéz Hány László Vegyes Repülőosztálytól: a földi technikai bemutatóra 1db L–410 közepes szállító-repülőgépet, 1db Z–43 típusú futár repülőgépet, valamint három fő angolul beszélő személyt tolmácsnak;

---

<sup>837</sup> U.o. az 1-2. oldal

- az Asbóth Oszkár Futárhelikopter ezredtől: 1db Mi – 2 futárhelikoptert földi technikai bemutató végrehajtására jelölt ki.

A repülőnapnak két része volt, egy nyílt, a nagyközönség számára, valamint egy szakmai nap a hivatásos és honvédségi alkalmazottak részére 1991.09.20-án melynek megtekintésére a parancsnokok az igények alapján saját hatáskörben intézkedhettek. A szakmai repülőnap 11óra 30 perces kezdéssel indult légi deszantolással és 14 óra 00 perc kezdettel az F–16-os műrepülő kötelék bemutatójával végződött. A műsorban szerepelt a magyar ejtőernyős válogatott bemutatója, a Mi–24-es harci helikopter, a Szu–22M3 vadászbombázó, a MiG–23 elfogó vadászrepülőgép, majd a MiG–21Bisz kötelék bemutatója.<sup>838</sup>

A nemzetközi nyílt repülőnap része ezen felül kiegészült mindezekon kívül még hőlégballon, sárkányrepülő, Po–2es repülőgép,<sup>839</sup> MD–500-as helikopter, motoros műrepülő kötelék, egyéni motoros műrepülő, ultrakönnyű repülőgép bemutatóival, s deszantolással An–26 és Mi–8T gépekből.

S a nyílt nap végén 15 órától 17 óra 30 percig utas- repültetés volt a jelentkezések alapján. A nemzetközi nyílt repülőnapot 17 óra 30 perckor zárták. Az első nemzetközi repülőnap a parkolási és a bemutató helyszínének megközelítési kellemetlenségei ellenére nagy sikert aratott.

A repülőnap adta színfolt elmúlásával a Kapos Honi Vadászrepülő osztály élete visszazökkent a régi kerékvágásba, s az ezred vezetése és állománya a 101. Ö. Fre. szd integrálásával kezdett újra foglalkozni<sup>840</sup> a CSRP 025/1991.sz intézkedése alapján. Az intézkedés szerint az integrációt a harckészültség folyamatos fenntartása mellett kellett végrehajtani. Az első és a második ütem végrehajtásának koordinálására a CSRP egy átadó bizottságot és négy albizottságokat jelölt ki.<sup>841</sup> Az intézkedés negyedik oldalának 5. pontjában

<sup>838</sup> HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. sz. csomag Belső leltári szám: 351/3. A Magyar Honvédség 8300 Parancsnokának 93/1991.sz. intézkedése a Nemzetközi nyílt repülőnap rendezvények előkészítésére és végrehajtására. 6. oldal.

<sup>839</sup> Po–2-es repülőgép – 1944 előtt U–2, majd a tervezője Nyikoláj Polikarpov után (tiszteletére) ezt Po–2re változtatták. Sorozatgyártása 1928-tól 1952-ig folyt, de még 1978-ban is gyártottak belőle. Valószínűleg ez a világ második legnagyobb számban, a legtöbb darabszámban készült repülőgépe. Beceneve: „Kukuruznyik” A NATO kódja: Mule. Az U, az ucsebnij, azaz oktató repülőgép. A Szovjetunió leghosszabb ideig gyártott repülőgépe több mint 40 000 db-ot gyártottak le belőle. Megbízható, egyszerű, olcsó alacsonyátamadó, légi felderítő, lélektani fegyver és futár repülőgép a II. Világháború alatt bebizonyította, hogy az egyik legsokoldalúbb könnyű harci repülőgép. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Po%E2%80%932> letöltve: 2021. 03.01. 11h.30'

<sup>840</sup> HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. számú csomag Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991sz. intézkedése a 101. Fre. szd megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe.

<sup>841</sup> U.o. 2. pont, második oldal,

meghatározta az érintett személyi állomány ügyeinek intézését is. Ebben a pontban a személyi elbeszélgetések lefolytatására is útmutatást adott.<sup>842</sup>

*„Az I. Honi légvédelmi hadtest parancsnokának terve szerint a teljes személyi állománnyal – beleértve a polgári alkalmazottakat is – bizottsági személyi beszélgetést kell lefolytatni.”* A törvényi hivatkozások az 5. pont elején voltak találhatóak.<sup>843</sup>

A 101. Ö. Fre. szd (a „Szuhoj-század”), beintegrálódott a Kapos honi vadászpilótaosztály állományába, s a két szervezetből megalakult a Kapos Harcászati Repülőezred, három repülőszázaddal. A „Boszorkány”- század, az első vadászpilóta-század MiG–21Bisz repülőgéptípus állománnyal (parancsnoka: Pinkóczi József alezds.) és a „Turul” – század, a második vadászpilóta-század szintén MiG–21Bisz repülőgéptípus állománnyal (parancsnoka: Doma Sándor alezds.), valamint a harmadik századként a „Fürkész Darázs” Felderítőrepülő-század (parancsnoka: Víg Miklós alezds.) Szu–22M3 repülőgéptípus állományával.

Az összevont alakulatok – a MH 31. Kapos Harcászati Repülőezred – vezetésével pedig az addigi 101. Ö. Fre. szd vezetőjét, Balogh Imre alezds-t bízták meg, 1991. november elsejével, a volt MH 31. Kapos Vadászpilóta Osztály parancsnoka – Gögös Ottó ezds – pedig az 1. Honi Légvédelmi Hadtest (Veszprém) hadművelési főnökségén, hadművelési biztosító osztályvezetői beosztásába került.

Ilyen változó környezetben kezdte meg munkáját 1991. novemberében a volt MH 1929 (a 101. Ö. Fre. szd.), az osztály harmadik, a – „Fürkész Darázs” – Szuhoj Felderítőrepülő-századaként. Az összevonás első napjai személyi elbeszélgetésekkel teltek, melyeken részt vett az újonnan kinevezett harcászati repülőezred parancsnoka, Balogh Imre alez., az ezredparancsnok fegyverzettechnikai helyettese, Majoros József alez., Novák Lajos őrgy. az ezred MMSz főnöke és az egybeolvasztott két alakulat személyügyi tisztje – az osztály részéről Fehérvári László őrgy., s a 101. Ö. Fre. szd részéről pedig László Péter szds. – s ezt a beszélgetést mindenkivel lefolytatták az előírások szerint. Valójában nem sok tiszt volt, aki nem a képzettségének megfelelő beosztást kapta, de voltak ilyenek is. Ezeknek a tiszteknek – amennyiben nem fogadták el a felajánlott beosztást – lehetővé tették más alakulatok más beosztásába áthelyeztetni magukat, vagy pedig nyugdíjazhatták őket. Ezek voltak a lehetőségek. Volt ilyen is, és olyan is! Egy-két esetben – mivel a két összevont alakulat vezetésénél ezek az új beosztások kialakítása megegyezés kérdései voltak – éles harcok folytak az új beosztásokért. Mindez azért lehetett, mert az ezred parancsnokát és az

---

<sup>842</sup> U.o. 5. pont, ötödik oldal, második bekezdés.

<sup>843</sup> U.o. 5. pont, negyedik oldal első mondatában.

ezredparancsnok fegyverzettechnikai helyettesét kinevezte az előljáró a beosztásába, s mindegyik vezető a saját szakember gárdájával igyekezett az ezred állománytábláját feltölteni. A 101. Ö. Fre. szd. MMSz-a beintegrálódott a 31. Honi vadászrepülő-ezred MMSz-ba, ahogyan a rgv. -i állománya is az ezred rgv. -i állományába. Óhatatlanul is voltak olyanok, akiknek a két alakulat összevonása után az új ezred állománytáblában nem jutott beosztás. A létszám felettivé vált hivatásos állomány helyzetének rendezésére az ezredparancsnok javaslattal élhetett az előljáró felé.<sup>844</sup> Ilyenek voltak például – a teljesség igénye nélkül – Kiss Dezső szds.,<sup>845</sup> Mocsnik Lajos szds. Ők alacsonyabb beosztásba kerültek egy időre, majd elkerültek az ezredtől.

A CSRP. 1991. november elsejével megszűnt a hadsereg átszervezéssel, az 5. hadsereggel együtt, s az átalakítás, illetve az átszervezés után, a megmaradt állományaik és eszközeik pedig az újonnan megalakult Szárazföldi Csapatok Parancsnoksága állományába kerültek át.

## 5.5. Részkövetkeztetések

Az 1988-1989-1990-el még koránt sem ért véget a változások sora Magyarország, – s ezzel együtt a 101. Ö. Fre. szd – életében. Ezekben az években történelmi jelentőségű változások történtek, s naivítás lett volna azt hinni, hogy ezekből a változásokból kimarad, s a századot nem érinthetik valamilyen szinten.

A VSZ. PTT. 1991. február 25-i budapesti ülésén kimondták a szervezet – a VSZ – feloszlását. Az 1990-ben elindított és 1991.december 31-ig tartó Magyar Honvédség (MH) átalakítása – „Gerecse-II.” fedőnévvel – mely után a MH állományába az 5. Hadsereg, az 1. Honi Légvédelmi hadtest, a CSRP és a Hátországvédelmi Parancsnokság, valamint egyéb hátországvédelmi alakulatok tartoztak. 1991. novemberben az 5. Hadsereg parancsnoksága, s vele együtt a CSRP is megszűnt. A bázisaikon létrejött a Szárazföldi Csapatok parancsnoksága. 1991. július 19-vel a Magyarországon tartózkodó utolsó szovjet katona is elhagyta az ország területét. A Magyar Honvédségen belüli élet helyzetét bonyolította a folyamatban lévő – „Gerecse-II.” fedőnevű – MH békeszervezeti átalakítás következtében a

---

<sup>844</sup> HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. számú csomag Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991sz. intézkedése a 101. Fre. szd megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe. 5. pont, 5. oldal, 5. bekezdés.

<sup>845</sup> Kiss Dezső szds – a Killián György repülő műszaki főiskola elvégzése után egyből a 101. Ö. Fre. szd-hoz került beosztásba, s a Szovjetunió belüli második mérnök –műszaki csoporttal kapta meg a Szu-22-re az átképzését. A két alakulat összeolvasztása után három szinttel alacsonyabb beosztást kínáltak fel neki. A választása: vagy elfogadja, vagy pedig leszerel. Ő viszont erre tette fel az életét. Egy éven belül „elment” az alakulattól, ugyanúgy a honvédségnél szolgált. 2015-ben vonult nyá-ba, maga mögött tudva néhány missziós szolgálatot, és NATO beosztást. Jelenleg a MH nyá. tartalékos ezds-e.

harcrendből kivont harceszközök, s a változások következtében felmerülő infrastruktúrális problémák.

A 101. Ö. Fre. szd. 1991-es kiképzési éve, kezdése és körülményei ilyenek voltak. A 101. Ö. Fre. szd elkészítette éves repülési tervét majd meg is kezdte repüléseit, igaz, csak ígéretnek alapján.<sup>846</sup>A század állománya érzekelte ugyan maga körül a változásokat, viszont nem túl sok ideje maradt a laktanyán kívüli eseményekkel foglalkozni. A század állományának repültetése során a fontossági sorrend a következő volt: a harckészültség biztosítása, a repülési jogosítványok folytonosságának biztosítása, az átképzős rgv-k repültetése, majd végül a fennmaradó rgv. állomány repültetése.

1991. április 18-án az 1. Honi Légvédelmi hadtest parancsnoka – Csurgy Miklós vörge – és a csapatrepülő parancsnok – Makai Sándor vörge – együttes intézkedésben szabályozták a Kapos Honi Vadászrepülő Osztály és a MH 1929 – a 101. Ö. Fre. szd – egy bázison történő működését. A század részére Tököl repülőter hárado és FRISZ eszközei település utáni teljes berepülését rendelte el a CSRP 1991. május 23-án. Erre a feladatra 1 db Szu-22UM3 repülőgép kapott parancsot a század állományából, mely a berepülési feladatát 1991. május 24-én hibátlanul végrehajtotta.

A Hajmáskér földi-lövészeti lőterén a század részére egy repülőraj erővel földi célok támadását rendelte el az előljáró 1991. május 27-28-án, gépágyú és NIR alkalmazásával hadijáték keretében. A feladatot a 101. Ö. Fre. szd kijelölt állománya eredményesen, kitűnően végrehajtotta.

A CSRP 1991.július 31-én aláírta intézkedését a 101. Ö. Fre. szd megszüntetéséről, melyet két ütemben kellett végrehajtani. Az első ütemben 1991. augusztus 1-től augusztus 26-ig a megszűnés szervezési és előkészítési szakaszát kellett végrehajtani, míg a második ütemben 1991. augusztus 26-tól szeptember 1-ig tartó időintervallumában a szervezés végrehajtását.

A 101. Ö. Fre. szd olyan harci egységgé, közösséggé formálódott, mint egy nagycsalád, az 1985-ös mezőkövesdi, az 1986-os lengyelországi Pila repülőterére, majd az 1987-es németországi Laage repülőterére végrehajtott nagytávolságú áttelepülése alatt. S ezen áttelepülések végrehajtása feladatai alatt, a század közösségéből igazi, lehetetlent nem ismerő harci egység lett. Így teljességgel érthető volt a század megszűnésének bejelentésére összehívott állománygyűlésén a bejelentés utáni letörtség, riadalom és az elkeseredettség

---

<sup>846</sup> Az 1991. kiképzési évet ígéretnek alapján kezdtük meg. Az előljáró azt mondta: „*Imre, tervezzetek, majd később, időben megszerezük rá a repülési időt!*” Így aztán terveztünk feladatokat, majd később meg is kaptuk hozzá a szükséges repülési időt. Balogh Imre nyá. altbgy visszaemlékezései alapján. Veszprém, 2020.10. 05.

keverékének hangulata, amely a század állományát uralta. Csak Balogh Imre alezds megnyugtató szavai oldották valamelyest ezt a nyomasztó hangulatot. Az ezred élére kinevezett új parancsnok – akit a felső vezetés a Fre. szd. éléről vezényelt az ezred élére – nyugtatgatta a volt százada állományát, mely szerint mindenkinek lesz helye az ezred állományában, és senkit sem fenyeget egzisztenciális veszély. Ennek ellenére nagyon nyomasztó volt a hangulat a következő feladat kihirdetéséig, amely az 1991.szeptember 19 és 22-e között megrendezésre kerülő, a Taszár repülőtéren megtartandó nyílt repülőnap volt, a MH. valamint az USA légiereje közös részvételével. A repülőnap igen nagy látványosságnak ígérkezett, melyen részt vett az USA „Thunderbirds” (Viharmadarak) műrepülő százada F-16-os repülőgépekkel, s néhány korszerűnek mondott repülőgéptípus: F-111; A-10; F-15; F-4G; valamint a MH. katonai és polgári szerveinek repülőgépei, helikopterei, vitorlázó repülőgépei, sárkányrepülői, és hőlégballonjai. A repülőnap osztatlan sikert aratott, még akkor is, ha a szervezésben kis hibák – parkolási problémák adódtak. Sok látogató volt az ország minden részéből, sőt még külföldről – a környező országokból – is.

A repülőnap elmúltával az élet visszazökkent a megszokott kerékvágásba, s napirendre kerültek a személyügyi elbeszélgetések a századunk személyi állományával. A rgv. állománnyal különösebb elbeszélgetés nem, vagy csak formális volt, viszont a mmsz állományával annál komolyabb személyügyi elbeszélgetést folytattak le. Néhány fiatal – komoly szakmai tudással rendelkező – a Fre. szd. néhány műszaki tisztje alacsonyabb beosztásba került, akik később kiváltak az ezred állományából. Egyetemi beiskolázásukat kérték, melyet a parancsnok támogatott.

1991. november 1-el a 101. Ö. Fre. szd beintegrálódott a Kapos Vadászrepülő Osztály állományába, s így létrejött a Kapos Harcászati Repülőezred 3 repülőszázaddal. Az első repülőszázad a „Boszorkány” repülőszázad MiG-21Bisz repülőgépekkel, parancsnoka Pinkóczi József alezds, a második repülőszázad, a „Turul” repülőszázad, MiG-21Bisz repülőgépekkel, parancsnoka Doma Sándor alezds, a harmadik repülőszázad a „Fürkész Darázs” Felderítőrepülő-század, Szu-22M3 repülőgépekkel parancsnoka Vigh Miklós alezds. volt.

1991. november 1-vel megszűnt az átszervezés kapcsán a csapatrepülő parancsnokság, s vele együtt az 5. Hadsereg. A megmaradt állományaik, eszközeik az újonnan megalakult Szárazföldi Csapatok Parancsnoksága állományába kerültek át.

## 5.6. Részösszegzés

A fejezetben a fellelhető adatok alapján igyekeztem visszaadni annak a „politikai földrengés”-nek a hangulatát, amely végigsöpört az országunkon, s melynek az „előszele” egész 1988-as kiképzési évünkön már érződött. Az 1988 év elején – április 13-án – kezdődő, VSZ szintű „Zengő-’88” nemzetközi hadgyakorlat, majd rögtön utána a CSRP átfogó parancsnoki ellenőrzése, majd az októberben kezdődő mindenre kiterjedő CSRP miniszteri szemléje kellőképpen leötötte a század állományát. Így túl sok időnk nem volt a laktanyán, a repülőtéren kívüli eseményekkel törődni. Bemutattam az 1989 és 1990-es mindenben gyökeres változásokat előidéző kiképzési éveinket, s a 101. Ö. Fre. szd. életének végét – megszűnését – jelentő 1991-es integrációját a Kapos Harcászati repülőezred állományába, valamint a legelső nemzetközi repülőnapot Taszár repülőtéren.

## Összegzés

A munkámban, a 101. Ö. Fre. szd. életével kapcsolatban elsőként végeztem, dolgoztam fel és folytattam az adott témakörben – a 101. Ö. Fre. szd. s az állományába tartozó Szu–22M3 repülőgéptípus története 1983-tól 1991-ig – levéltári kutatásokat. Az elvégzett levéltári kutatásaimat kiegészítve a témakörben érintett és még fellelhető, a századnál volt és szolgálatot teljesített katonatársak, emlékeivel, tapasztalataival elsőként igazoltam s bizonyítottam a felállított hipotéziseimet, célkitűzéseimet.

### Első hipotézis vizsgálata

H1: *Anyagi okai voltak annak amiért Szu–22M3 és nem a Szu–22M4 került beszerzésre.*

Ezt a beszerzés című alfejezetben bizonyítottam, az „Előzetes tanulmány” című anyagból, és Kaufmann János nyá. mk. ezds. úrral, valamint Hollósi Nándor nyá. mk. altbgy. úrral készült interjúmból. Ahogyan azt kifejtettem, az akkori szövetségesek számára meghatározott időközönként – többnyire évenként, és a nyári időszakban – megtartott haditechnikai bemutatón a Szu–22M3R, mint felderítőrepülő került a delegációk előtt bemutatásra, mely bemutatón a magyar delegációnak megtetszett a VSZ vezetése által ajánlott felderítőrepülőgép, az M3R modifikáció, s a típus mellett döntöttek. A döntés oka semmiféleképpen nem a Szu–22M4-es repülőgép hajtóművének gazdaságossága volt, hiszen nem az került beszerzésre, s mert akkoriban a „Barátság” kőolaj vezetéken úgymond még minden gond nélkül dőlt hozzánk az olcsó olaj. Egyszerűen a katonai vezetésünk a Szu–22M3 mellett döntött. A valóságban a Magyar Néphadsereg anyagi lehetőségei játszottak főként közre ennek a típusnak a beszerzésénél. Az 1983. január 18-i HM Titkárság jegyzőkönyvében<sup>847</sup> kialakított állásfoglalás szerint a katonai felső vezetés a Szu–22M3 megvétele mellett döntött. Ebben az időszakban a Néphadseregtől a beszerzéseknél már igen komoly pénzmegvonások történtek. A szükséges többletkiadásokat a beszerzéshez szó szerint úgy „kaparták” össze a megfelelő anyagi összeget különböző, más beszerzések kárára történő „lefარagásokkal”. A Szu–22M4 jóval drágább típus volt, igaz sokkal jobb műszerezettséggel, de egy jól képzett repülőgép-vezetővel ugyanazt tudta, mint az M3.

A beszerzés idején a hivatalos szovjet harcászati alapelv szerint a felderítőrepülőgép 30%-ban felderít, és 70%-ban csapást mér a felderített célobjektumra, vagy objektumokra.

---

<sup>847</sup> HL-KI. MN HM Titkárság 1980-1989. VIII.2. 96 d. Szigorúan titkos anyag szerinti Katonai Tanács ülésének jegyzőkönyve. 1983.január.18.



Innen a „derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelv, melyet a 101. Önálló Felderítőrepülő-század is a magáénak vallott, a hivatalos szövetségi harcászati alapelv szerint, s kiképzését is e szerint folytatta.

Később az is kiderült, a beszerző bizottságnak feltűnt – s ez Hollósi Nándor nyá. mk. altbgy úrral történt interjúmból, is kitűnt – a hadseregünkben már rendszerben álló MiG–23ML típusú elfogó vadászrepülőgép, s a Szu–22M3 felderítőrepülőgépet is ugyanazzal – a Tumanszkij R-29BSz-300 – hajtóművel építették meg. A beszerzéssel megbízott mérnök-műszaki állomány delegációja feltételezte, akkor minden bizonnyal csereszabatosak is a már szolgáló, rendszerben álló és az újonnan beszerzésre kerülő repülőgépek hajtóművei. Ebben azonban tévedtek. Igaz, a hajtóművek azonosak ugyan, de a beépítési csomópontok nagyon eltérőek voltak és a segédberendezések szerelésében is nagyok voltak az eltérések. Így az a feltételezés, hogy egy raktári tétellel kevesebb lesz, s később a javítások és alkatrész pótlások szempontjából ez majd előnyös lesz, nem egészen volt helytálló. Ez a téves feltételezés is közrejátszott abban, hogy beszerzésre a Szu–22M3-as repülőgéptípus, és nem a Szu–22M4-es modifikáció került. A Szu–22M3 beszerzésénél a legjelentősebb mértékben a Magyar Néphadsereg anyagi lehetőségei játszottak szerepet. Értékelésem szerint, mindezeket figyelembe véve bizonyítottam az első hipotézisemet.

## Második és harmadik hipotézis vizsgálata

H2: *A 101. Ö. Fre. szd. felderítőrepülő-század kiválását és felderítőrepülő ezreddé szervezését nem a taszári 31. Hc. Vre. e-be történő integrálódása pecsételte meg.*

H3: *A 101. Ö. Fre. ezreddé szervezést megghiúsító döntés egyéb okai lehettek.*

A két hipotézisemet a kutatásaim folyamán összevontam, hiszen döntően mindkettőnél az okok ugyanazok voltak. Nemcsak a felderítő repülőszázad életében, de általánosan az egykori Magyar Néphadsereg egyéb „baljós jelek” is feltűntek: a Szu–25-ös csatarepülőgépek, valamint a VR–3-as pilótánélküli felderítőrepülőgépek beszerzéseinek elmaradása, és az általános költségcsökkentés. Valójában a 101. Ö. Fre. szd. felderítő-ezreddé történő szervezését, fejlesztését a Moszkvában 1987. szeptember 20-án a magyar vezérkar és a Szovjetunió Védelmi Minisztériuma, valamint a VSZ EFE tárgyalásán Pacsek József vezérezredes, vezérkar főnök bejelentése akadályozta meg, mely szerint az ország egyre nehezedő gazdasági helyzetére való hivatkozással közölte a Szovjet Fegyveres Erők vezérkar főnökével (Sz. F. Ahromejev marsall), a VSZ EFE főparancsnokkal (V. G. Kulikov marsall), valamint a VSZ EFE törzsfőnökkel (A. I. Gribkov hadseregtábornok), hogy a protokoll szerint

a Magyar Néphadsereg számára ajánlott, s a hadseregfejlesztésben előirányzott és betervezett legnagyobb tételét, a Szu–25-ös csatarepülőgépeket a magyar fél nem tudja megvenni és több más új harceszköz beszerzését is elhalasztja. Ez az egyoldalúan visszamondott – a VSZ és a Szovjetunió vezetésében rendkívül nagy elégedetlenséget és mélységes rosszállást kiváltó – fejlesztési beszerzésektől a magyar fél elállása<sup>848</sup> akadályozta, pecsételte meg az Ö. Fre. szd. felderítőrepülő-ezreddé történő szerveződését.

A magyarországi demokratikus rendszerváltoztatás után a magyar állam nagymértékű költségcsökkentései az immár Magyar Honvédséget is elérték. 1989.december 1-én vezető parancsnoki értekezletet tartottak a Honvédelmi Minisztériumban, ahol a résztvevőket tájékoztatták a Minisztertanács 1989. november 30-i ülésén hozott döntésekről, a Magyar Néphadseregben végrehajtásra kerülő haderőreformról. Az értekezleten részt vett a Minisztertanács elnöke, Németh Miklós, a miniszterelnök is, ahol nyíltan kimondta a lényegét: „Nem hallgathatom el azt a jelentős körülményt sem, amely az ország jelenlegi és közeljövőben várható gazdasági helyzetével függ össze, és nem teszi lehetővé, hogy a mostani nagyságrendű hadsereget a továbbiakban változatlan szinten és szerkezetben fenntartsuk”.<sup>849</sup> Természetesen, már korábban – az 1980-as évek közepén – is voltak anyagi problémái a Magyar Néphadseregnek a beszerzéseknél, melyeket Czinege Lajos honvédelmi miniszter, vagy a Katonai Tanács egyik-másik befolyásos tagja – Kárpáti Ferenc altbgy. aki a Politikai Főcsoportfőnökség vezetője is volt 1958 és 1970 között, vagy Oláh István vezds. miniszterhelyettes – a Honvédelmi Bizottságnál, illetve Kádár Jánosnál mindig el tudta érni a szükséges milliárdokat, amelyre a Magyar Néphadseregnek minimálisan szüksége volt. Amennyiben ez nem sikerült, úgy a beszerzést átütemezték a „fennálló hiányt görgetve maguk előtt” a következő tervidőszakra, vagy pedig a kevésbé fontos beruházásokat elhagyták. Németh Miklós miniszterelnök bejelentése azonban a magyar haderő reformját vonta maga után, amely először a 101. Ö Fre. Szd., a 31. hc-i vadászrepülőezredbe történő integrálódását, majd a későbbiekben a Szu–22M3 felderítőrepülőgépek Magyar Hadseregből történő teljes kivonását eredményezte.

---

<sup>848</sup> Germuska Pál: i. m. Vörös arzenál – Argumentum kiadó, Bp, 2010. 216.o. Jelentés a magyar katonai delegáció moszkvai tárgyalásairól (1987. szeptember. 20–21.) Kárpáti Ferenc honvédelmi miniszter levele Kádár Jánoshoz és Grósz Károlyhoz. 1987. szeptember 24. Honvédelmi Minisztérium Központi (HM KI) 181/012/4.

<sup>849</sup> Dr. Helgert Imre-Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltozás sodrában II. kötet 12-13. old. Antológia Kiadó és Nyomda Kft, 2017. Lakitelek ISBN:978 615 5428 94 4

A Szu–25-ös csatarepülőből a magyar katonai vezetés 1987-ig az eredetileg tervezett, a VSZ EFEF által javasolt 40db helyett először 24db-ot<sup>850</sup> kívánt, majd később már csak 12db-ot<sup>851</sup> tervezett beszerezni – a csatarepülők beszerzésének elmaradásával a felderítőrepülő ezred – a Szu–22M3-as felderítő-repülőgépek mellett a másik fő elemének számító Szu–25-ös csatarepülőgépek nélkül az alegységet már lehetetlen volt ezredé szervezni.

Ez a beruházás túl csekély volt ahhoz, hogy tovább faragják, de 12db-nál már amúgy sem tudtak volna többet elvenni belőle, hiszen csupán egész századot tudtak volna csak beszerezni. A Tu–141 VR-3-as pilótánélküli repülőszázad – melyből szintén 12db volt egy század – beszerzéséről nem is beszélve, amely szintén szerves része lett volna a leendő 101. Felderítőrepülő-ezrednek. Mindezen okokhoz hozzájárultak még azok a mély és meghatározó – az időközben kialakult történelmi nemzetközi politikai és gazdasági változások sorozatai – amely változások oly erősek voltak, hogy végül mind a VSZ, mind pedig a Szovjetunió felbomlását eredményezték.

A fentiekre tekintettel igazoltnak tekintem a második és harmadik hipotéziseket is, a 101. Ö. Fre. szd. ezredé szerveződése nem a 31. Harcászati Vadászepülő-ezredbe történő integrálódása miatt nem valósult meg, a szervezetbővítés egyéb okokra vezethető vissza.

#### Negyedik hipotézis vizsgálata

*H4: a Szu–22 repülőgéptípus kivonása után közel tíz évig nem került pótlásra a légifelderítő (információ gyűjtő), valamint az a jelentős mértékű levegő-föld harctámogató (csapásmérő) eszköz hiány a MH szárazföldi csapatainak támogatásában, melyet a Szu–22M3 felderítőrepülőgép kivonása okozott.*

A Szu–22M3-as 1997-es rendszerből történő kivonásával a MH szárazföldi csapatai jelentős mértékű légi támogatási képességtől estek el. Ez elmondható annak tudatában is, hogy a Szu–22M3 vadászbombázó repülőgép, egy elavult, harmadik generációs repülőgép. Bármennyire is elavult a repülőgép, a típusnak van egy elvitathatatlanul nagy előnye: nagyon jó repülési tulajdonságokkal rendelkezett földközeli magasságon. Ugyanakkor sokrétű fegyverzeti lehetőségekkel rendelkezett, melyhez nagyon sokféle /csak a repülőgép szabályzata szerint 69 féle/ függesztési lehetősége volt. Sőt, rendelkezett többféle kiegészítő

---

<sup>850</sup> HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 105.d. Jegyzőkönyv a HM KT. 1985. augusztus 16-i üléséről 3.napirendi pont, c, alpont, a MN. 1986-1990. közötti fejlesztésről.

<sup>851</sup> HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 97.d. Előzetes elgondolás a MN. fejlesztésére az 1986-1990-es tervidőszakra. 6. old. II. pont, a Csapatrepülő erők technikája.

konténerrel is, melyek rendkívül hasznosak lehetnek volna a szárazföldi csapataink támogatásában. Ezek a felderítő, a zavaró és a kis-terhek konténerei.

A történelmi tények ismeretében elmondható, hogy nagymértékű pazarlás volt a repülőgépek hirtelen kivonása. A milliárdokat érő haditechnika több mint fele teljesen felújítottan az enyészetté vált. Ugyancsak pazarló volt az eljárás a repülőgépvezetők, az üzemeltető mérnökök és altisztek és a beléjük fektetett képzés, azaz a kapcsolódó szellemi kapacitás esetében is.

A repülőgéptípus átgondolt termékélettartam kezelésével a szárazföldi csapatoknak rendelkezésére állhatott volna jelentős légifelderítő, információgyűjtő eszköze, rádiótechnikai zavaró eszköze, vagy szükség esetén akár aknatelepítő eszköze is. Az így használt, akár elavult eszközök is hasznosnak bizonyultak volna, hiszen kiváló pilótáink, és műszaki állományunk volt, s talán még az is elképzelhető, hogy a szükséges modernizáció indukálta volna a hazai hadiipar fejlesztését is.

### Összegzett következtetések, a kutatási célok megvalósulásának értékelése

A vizsgálandó hipotézisek mellett a kutatás másik fő célja a Szu–22M3 repülőgéptípus magyarországi alkalmazása történetének vizsgálata, a 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1983-as megalakulásától, az 1991. évi megszűnéséig. A doktori értekezés elkészítése során történeti feltárást, rekonstruálást, szakirodalomelemzést végeztem a levéltári kutatásaim végigvitelével. Az engedélyezett levéltári kutatásaimat a 101. Ö. Fre. szd. történetével kapcsolatban a lehetséges kutathatóság határáig végeztem. A kutatómunka korlátját az jelentette, hogy a kutathatóságot a 1990-es évek elejéig engedélyezték. Ezt elvégeztem, sőt volt olyan anyag is, amelyet külön engedéllyel a még csak dobozolt dokumentumokból dolgoztam fel. Összességében elmondható, hogy a hipotézisek értékelése megvalósítható volt, a kutatási célokat elértem.

Rekonstruáltam a 101. Ö. Fre. szd. történeti, valamint az állományába tartozó Szu–22M3 repülőgéptípus alkalmazási körülményeit, az 1983-as évi átképzéstől, az 1984-es rendszerbe állításon keresztül a század önálló létének megszűnéséig, az 1991-es integrációig.

A század történetének igazolható leírását végigvittem levéltári kutatásokkal, írártári anyagok elemzésével, a fellelt századbeli volt munkatársak, parancsnokok, rgv. társak, műszaki kiszolgáló kollégák és más, kívülálló kollégák visszaemlékezéseinek elemzése alapján. Megvizsgáltam, bemutattam és igazolható módon kimutattam a lényeges eseményeket a század állományába történő pályázati felhívás kihirdetésétől, a kiválasztott

állomány személyi elbeszélgetéseiken keresztül, az első közös felderítő tanfolyamon történő résztvételig 1983. január 3-tól 1983. március 1-ig. Ezek után az átképzésen való résztvétel, a Szovjetunió belüli típusátképzés repülései, a hazai, a Taszár repülőtéren történő beilleszkedés, a hazai típusátképzés utáni, a típuson végrehajtott repüléstechnikai helyreállítás, a hadműveleti Mezőkövesd repülőtérre történő áttelepülés, majd az első éles légi- és földi lövészetekkel, bombavetésekkel, irányított rakétalövészettel egybekötött LNK-ba történő diszlokációs igazi harci megmérettetésen keresztül, a típus rendeltetésszerű jártasságának helyreállításával, a harckészültségi szolgálatba történő vezénylés eseményeit tudtam tisztázni a kutatások eredményeként. A század ezek után vendégül látta az NDK 77. Vbo. e. egy századát, s a velük végrehajtott közös hazai bombavetési és lövészeti feladatvégrehajtással az NDK-ba történt több határon „átnyúló” diszlokációs repülést hajtott végre. Végül következett a bizonytalanság időszak, majd az 1989-1990-es rendszerváltás, végül a 31. Harcászati Repülő Ezredebe történő integráció. A típus 1997-ben történt kivonásáig megélt eseményeinek kutatása technikai szempontból sem kivitelezhető megnyugtató módon, illetve az értekezés behatárolt területén is túlnyúlik.

Az értekezés következő fontos célja volt a Szu-22M3 típus alapos leírásán túl a parancsnoki repülőgépvezető állomány kiválasztási eljárásának feltárása. Jelentős eredménynek tekintem, hogy sikerült pontos képet adni, rekonstruálni a 101. Önálló Felderítőrepülő Század harcoló (hajózó) állományát a parancsnoki és a beosztott állománnyal együtt, majd rögzítettem a század teljes, eredeti állományát az 1983-as és az 1984-es állománytábla alapján.

A repülőszázad eseményei között meghatározó volt, ezért a kutatási célok között szerepelt a Taszár repülőtéri beilleszkedés történéseinek deklarációja. A kutatás kifejezetten kirajzolóként a 101. Önálló Felderítőrepülő Század berendezkedése Taszár repülőtéren, a század állományának az erőfeszítései a későbbi sikeres munkavégzés helyszínének kialakításáért; valamint a nehézségek, melyekkel szembesültek az átképzésről történő hazaérkezés után. Felsejlettek az infrastruktúrális, a szervezési, az elhelyezési gondok, valamint az anyaezreddel fellépő ellentétek is. Kirajzódtak mindazon a körülmények, amelyek fennálltak, vagy megoldódtak a század integrációjáig eltelt nyolc év alatt.

Ugyancsak fontos célja volt az értekezésnek, hogy a repülőharcászati gyakorlat jelentőségét ábrázolja. A harmadik fejezet negyedik pontjában részletesen kifejtettem a század ezen tevékenységét, ami két részletben került végrehajtásra. Ennek volt egy magyarországi végrehajtási szakasza, amely kitűnően sikerült, és volt egy nagy távolságú diszlokációval az Lengyel Népköztársaságban végrehajtott légi- és egy irányított

rakétával végrehajtott földi lövészetű része, melyet sikeresen megoldott a század állománya harci viszonyokat imitálva közben. A LNK-ban végrehajtott feladat végrehajtásával a század teljes állománya helyre állt mind repüléstechnikában, mind pedig a repülőgéptípus rendeltetésszerű jártasságában. A példás végrehajtással a század kivívta az előjárói tiszteletét, s ennek eredményeként Magyarországon ténylegesen harckészültségi szolgálatot is adott, az ezred MiG-21 repülőgéppel felszerelt századait bizonyos fokig tehermentesítve.

Kiemelt jelentőségű esemény volt az 1987-es kiképzési évben az NDK Népi Nemzeti Hadsereg 77. Vadászbombáró Ezred egyik századának látogatása a taszári repülőtéren, valamint Nádudvar nemzetközi lőtéren repülőharcászati gyakorlat keretében végrehajtott bombavetés és nemirányított rakétalövészet a 101. Ö. Fre. szd-al együtt, mely események feltárása, rögzítése ugyancsak a kutatási célok sorában volt található. Fontos, de nem folytatott kezdete volt ez, az akkori nemzetközi viszonyoknak megfelelő katonai együttműködés, kohézió megteremtésének.

Végül fontos célja volt a doktori értekezésnek, hogy az önálló repülőszázad végnapjainak eseményeit, okait, körülményeit is feltárja, rekonstruálja. Az okok nagyon röviden a belpolitikai változás; a kiegészítő technikai beszerzések elmaradása; a haderőreform, ami főként leépítést és elvonást jelentett; illetve a változó nemzetközi környezet együttes hatása.

## Új tudományos eredmények

1. A 101. Önálló Felderítőrepülő Század fennállásának eseményeivel kapcsolatban elsőként végeztem kiterjedt kutatásokat a Hadtudományi Levéltárban, a Központi Irattárban, melynek eredményeként első alkalommal rekonstruáltam, átfogó és igazolható módon megfogalmaztam a század állományába tartozó Szu-22M3 változtatható szárnyilazású, harmadik generációs repülőgéptípus magyarországi alkalmazásának történetét (beszerzésének biztonságpolitikai és gazdasági előzményeit, kitérve a típus beszerzésével kapcsolatos logisztikai megfontolásokra, összefüggéseiben és szakmai részleteiben egyaránt kimutatva a beszerzés, a rendszeresítés, az átképzések, a kiképzés, továbbá az üzemeltetés folyamatait, illetve ezek szakmai és infrastrukturális háttérét) az 1983-tól 1991-ig terjedő időszakban.
2. Levéltári, primer forrásokat felhasználva igazoltam azt a folyamatot, amelynek eredményeként 1984-ben létrejött, majd 1991-ben megszűnt a 101. Önálló Felderítőrepülő-század.
3. A kutatómunkám eredményeként rekonstruáltam és elsőként rögzítettem egyetemes jelleggel a 101. Önálló Felderítőrepülő Század hajózó állományának és a századvezetés induló névsorát.
4. A vizsgálatok, megfigyelések és a kiterjedt kutatások eredményeként elsőként állítottam össze a 101. Önálló Felderítőrepülő Század kronológiáját, fennállása eseményeinek hiteles sorrendjét.
5. A hipotézisek vizsgálata által feltártam számos, a Századdal kapcsolatos körülmény (biztonságpolitikai és gazdasági előzmények, technológiai fejlődés színvonala, logisztikai megfontolások, harcászati, üzemben tartás rendszere, humánerőforrás- és infrastrukturális háttér, stb. körülmények) jelentőségét, amelyeket megfigyelve kimutattam olyan tényezőket, amelyek az egykori Magyar Néphadsereg, majd utóda, a Magyar Honvédség harci képességeire is jelentős kihatással voltak.

## Ajánlás, a kutatás eredményének gyakorlati felhasználhatósága

Ajánlom az elvégzett munkámat a hasonló rendeltetésű harceszközök beszerzése előtti tanulmányozásra a beszerzési feladatot végző állomány részére, mely anyagból kellő következtetésekkel és valóságlátással az Magyarország gazdasága részére s a honvédelem számára hasznos és előnyös információkat nyerhetnek az előttük álló beszerzéshez.

Továbbá bármilyen repülőeszközt is kívánnak hadrendbe állítani a Magyar Honvédségben az elkövetkezőkben, a munkám alapján érdemes átgondolni és fontolóra venni az alábbiakat:

- A legdrágább mindig az emberi élet. A távirányítású technológia segítségével számos esetben kiküszöbölhető az a faktor, hogy a nagyértékű és hosszú ideig tartó kiképzettséggel rendelkező repülőgépvezetőket jelentős kockázatnak kelljen kitenni. Javaslom, amennyiben lehetséges, minél több és minél fejlettebb, korszerű drón beszerzését, lehetőség szerint magyar fejlesztésűeket, legalább is Magyarországon előállítottakat hadrendbe állítani a légi információgyűjtő tevékenység végzéséhez.
- Véleményem szerint a Szu-22M3 feladatköre, az úgynevezett „derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelv, illetve módszer végrehajtása drónokkal is megvalósítható, a közeljövőben akár a mesterséges intelligencia integrálásával is, jóllehet, egy ideig inkább csupán (és a megbízható üzemeléshez még ez esetben is idő szükséges) az előre jól definiálható célpontok kiszolgálásakor alkalmazhatók autonóm üzemben.
- A fedélzeten, ember vezette felderítő repülőgépek beszerzésekor ugyanakkor szem előtt kell tartani azt is, hogy nem csupán az információgyűjtés a feladata ezen légi járműveknek, hanem a felderített, nagyértékű, vagy nagy fontosságú célpontokra történő erő kifejtés szempontjából a megfelelő fegyverezhetőség, a jó manőverező képesség, az alacsony észlelhetőség, valamint a hatékony elektromágneses, elektornikai harci ellentevékenység is fontos szempontok. Fontos és szem előtt tartandó tulajdonság még ugyanakkor, hogy más haderőnemek, komponensek számára is hatékony légi támogató képességgel rendelkezzen.
- Végül ajánlom munkámat mindazoknak, akik nosztalgiával tekintenek a magyar katonai repülés tárgyalt fejezetére, és e szentimentalizmuson túl hiteles, tudományos kutatás eredményéből származó forrásból, tényszerű adatokból és eseményleírásokból álló munkából, a történések rekonstrukciójából kívánják visszanézni az eseményeket. Kutatásaim több vonatkozásban is forrásértékűnek



tekinthetők, mivel zömmel korábban ismeretlenek számító, feltáratlan vagy fel nem dolgozott, hazai levéltári anyagokat, illetve szakirodalmakat kutattam, elemeztem és rendszereztem, ezeknek vizsgálata, leírása és kölcsönhatás-elemzése eddig a magyar szakirodalomból hiányzott, vagy csupán elemeiben jelent meg.

## Hivatkozott irodalom jegyzéke

1. Якубович Николай (Васильевич): Все авиашедевры Сухого от Су–2 до Су–27 и Т – 50, Москва, Яуза, Эксмо, 2015. Глава 6. Самолеты Поколения, Истребитель – Бомбардировщик Су–17- Су–22. стр. от 151.  
(Yakubovich\_Nikolay\_Vasilevich\_Vse aviashedevry\_Sukhogo\_ot\_Su–2 do\_Su–27 i T–50-1 151.old-tól);
2. Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet Lakitelek, 2017.ANTOLÓGIA Kiadó. 219.old. ISBN: I. kötet: 978 6155428 93 7 II. kötet ISBN:978 615 5428 94 4;
3. Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1945 – 1982, Bp.1985, Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Gondolat Könyvkiadó,74.o. ISBN:963 221 506 0;
4. Horváth Jenő: Az európai integráció története napról napra 1945-1995.1997, Budapest, ADECOM kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdájában (Szerzői kiadás) ISBN: 963 650 960 3;
5. Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből – tanulmánykötet - V. A. Zolotarjov – Isztorija Vojennoj Sztrategiji Rossziji, Kucsukovo pole, Poligrafreszurszi, 2000. alapján ZMNE. Bp, 2004. 17-20. o ISBN:5-86090-064-2;
6. Fischer Ferenc – A megosztott világ. Budapest, IKVA kiadó, 1993, ISBN:963 7757 740; /Az 1980-as évektől az 1991-es időszakig/
7. Germuska Pál: Vörös arzenál. 5. fejezet, Széthulló együttműködés. Budapest,2010. Argumentum Kiadó. ISBN: 978 963 446 562 1;
8. Győri János – A magyar katonai repülés kronológiája 1945 – 2008. Budapest, Zrínyi Kiadó, ISBN: 978 963 327474 3;
9. Utasítás Repülések Végrehajtására – URV-71, HM, Bp. 1973
10. Honi Vadászrepülők Harckiképzési Utasítása – HVHU-75, HM Bp, 1976
11. A Honvédelmi Miniszter 029/1973 számú utasítása a Magyar Népköztársaság területe fölötti repülések szabályozására;
12. Katonai Terminológiai Értelmező Szótár. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. ISBN: 978 963 327 646 4;

13. Szabó József szerk. (1991) – Repülési Lexikon. Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat. ISBN: 963 05 6207 3;
14. Szabó József főszerkesztő – Hadtudományi Lexikon I-II., 1995. Budapest, Akadémiai Nyomda. ISBN: 963 04 5226 x (I-II. kötet)
15. M. Szabó Miklós: - A Zrínyi Miklós Katonai Akadémia története 1980–1989, Zrínyi Media Nonprofit Kft. Bp.2011. I. fejezet. ISBN: 978 963 327 524 5;
16. Dr. M. Szabó Miklós: A Karikás Frigyes katonai kollégium története 1969-1991. Bp,  
a. 2019. HM Zrínyi Nonprofit Kft – Zrínyi Kiadó. I. fejezet 22-23.old. ISBN:  
978 963 327 783 6;
17. Sárhidai Gyula: Robotrepülőgépek, Szárazföldi indítású Tomahawk robotrepülőgépek,  
Bp, 1986, Zrínyi Katonai Kiadó, Bp, 1986
18. Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó, Bp, 2010. 216.o. Jelentés a  
magyar katonai delegáció moszkvai tárgyalásairól (1987. szeptember. 20–21.) Kárpáti  
Ferenc honvédelmi miniszter levele Kádár Jánoshoz és Grósz Károlyhoz. 1987.  
szeptember 24. Honvédelmi Minisztérium Központi (HM KI) 181/012/4.
19. Resperger István - Kis Álmos Péter - Somkuti Bálint: Aszimmetrikus hadviselés a  
modern Korban /Kis háborúk nagy hatással/- Esettanulmányok, XIII. fejezet, 213. old.  
Budapest, 2013. HM Zrínyi Nonprofit Kft.- Zrínyi kiadó
20. „KYJIII-Cy-22” – a szovjetek által használt átképzési szabályzat a Szu-22-es  
repülőgéptípusra. (Nem szószerinti, hanem szakmai fordítás szerint ez: „A Szu-22-es  
repülő kiképzési szabályzata”. (KULP-Szu-22)
21. László Becz - Szabolcs Kizmus – Tamás Várhegyi: Soviet Nuclear Weapons in  
Hungary 1961-1991, Budapest, 2002, Pytheas Könyvmanufaktúra, ISBN:978-615-00-  
5397-4;
22. Vass Balázs: Repülőök, Helikopterek, Rakéták, Budapest,1982, Műszaki Könyvkiadó,  
ISBN: 963 10 4394 0;
23. Vándor Károly – Légierő társbérletben I-II. kötet.Dunakeszi, 2009. Dunakeszi VPP  
kiadó, ISBN: 978 963 88481 0 9;

24. Viktor Markovszkij-Igor Prihodcsenko: Isztrebítél-Bombardírovcsik Su-17, Moszkva, 2004, Izdatelszkij Centr „Ekszpint” ISBN: 5-94038-037-9 ББК 39.42, УДК 629 22-23. old. és 46-47. old. valamint a betétlap /”szellemrajz”/

Szakdolgozat:

25. Dohos Dénes Szakdolgozat: Repülőfedélzeti lőfegyverek bemutatása a II. világháborútól napjainkig a Magyar Honvédség vonatkozásában. 4. fejezet. Nemzeti Közszerológati Egyetem, Szolnok, 2018.

Parancsok, intézkedések:

26. Hadtörténeti Levéltár - Központi Irrattár (HL-KI.) A MN. CSRP 1980-1989. 2695. doboz. (d.) 3904. őrzési egység. (őe.) A Magyar Néphadsereg (MN.) Csapatrepülő Parancsnokának (CSRP.) a 00102/1986. számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására, a kiképzési intézkedés 13. oldalán.
27. HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkaterve, az 00773/1987. nyilvántartási számú szigorúan titkos munkatervét Stock János altbgy a Magyar Néphadsereg Légvédelmi és repülőparancsnoka hagyta jóvá 1988.január 4-én.
28. HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkatervének szigorúan titkos, 3. számú, ellenőrzések melléklete.
29. HL KI. CSRP 1980-1989 2701 d. 3918 őe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 038/1988.számú parancsa dicséret jutalomra. Börgönd, 1988. május 24.
30. HL KI. HM Titk.1980–1989. d., ő .e. HB 322. ülés, 1981. 04. 23-án Oláh István altbgy. hozzászólása.
31. HL- KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 251-253. oldal,
32. HL KI. MN 1980-1989 VKF SZCSF 454 d. 706 őe. Helyesbítő ív 5/5 számú állománytáblához Nyf.szám: 010/332/1983 FELDERÍTŐ REPÜLŐEZRED „B-M” állománytábla helyesbítését az alábbiak szerint kérem végrehajtani: 3. oldalon 37.

oldal: felvenni: VI. felderítő repülőszázad /az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében/ Budapest. 1983. május 20. Jóváhagyva.

33. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának (MN CSRP) 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására.
34. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. Az MN CSRP 00140/1987. számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására, általános feladatszabási rész.
35. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának a 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. 141. oldal.
36. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 öe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának a 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. Kiképzési intézkedés 45. oldal
37. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 öe. A Csapatrepülő Hadtápszolgálat Feladatterve az 1983-as évre, 041/1983.
38. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 7/1988. számú parancsa élenjáró címek adományozására.
39. HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 95/1988 számú parancsa emléktárgy adományozásáról. Börgönd, 1988. november 29.
40. HL- KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 ö. e. CSRP 1983. évi Munkaterv-ének táblázatos melléklete, 6. oldal. II. A Csapatrepülőök szervezeti, anyagi-technikai fejlesztése. 1. pont. Kiemelt haditechnikai eszközök szolgálatba állítása.
41. HL KI. MN HM 1980-1989 383 d. 609 öe. Hadgyakorlatok;
42. HL KI. MN HM Titkárság 1980-1989. 8. doboz, (d), 16. őrzési egység (öe.) VSZ EFEF átírat a Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének, V. Kulikovtól, a VSZ EFE Főparancsnokától Szovjetunió marsalljától, Moszkva, 1983.Július.19.

43. HL KI. MNK HM parancsok 1980-1989. 13-as doboz (d.), a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú Direktívája, Bp, 1981.
44. HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. sz. csomag Belső leltári szám: 351/3. A Magyar Honvédség 8300 Parancsnokának 93/1991.sz. intézkedése a Nemzetközi nyílt repülőnap rendezvények előkészítésére és végrehajtására. 6. oldal
45. HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. számú csomag Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991sz. intézkedése a 101. Fre. szd megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe. Első bekezdés
46. HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2. számú csomag Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991sz. intézkedése a 101. Fre. szd megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe. 5. pont, 5. oldal, 5. bekezdés.
47. HL. KI. MH CSRP 1989-1990 Iratanyag: 200/20/2.sz. csomag Belső leltári szám: 351/3. A Magyar Honvédség 8300 Parancsnokának 93/1991.sz. intézkedése a Nemzetközi nyílt repülőnap rendezvények előkészítésére és végrehajtására
48. HL-KI CSRP intézkedések 1980–1989. 287. d, 3888. ő. e, a MN csapatrepülő parancsnokának (CSRP) 0044/1983. számú intézkedése (1983. 07. 13.)
49. HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891 őe.
50. HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891őe. az 1985-ös kiképzési terve 39. oldalának közepén feladatszabás a 101. Ö. Fre. szd. részére.
51. HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d. 3891őe. a MN CSRP 1985-ös kiképzési terve 40.old. második bekezdése.
52. HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2692 d. 3897 őe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 060/1985. számú intézkedése a 101. Ö. Fre. szd. áttelepítésének és Mezőkövesd repülőtéren történő tevékenységének mindenoldalú biztosítására
53. HL-KI MN CSRP 1980-1989. 2692.d. 3897.őe. MN CSRP 023/1985. számú parancsa az 1985. április 4-i légi díszelgésre történő felkészülésre és annak végrehajtására, valamint e parancsnak az egyes (az anyagi technikai biztosításra), kettes (a hadtápbiztosításra) és a hármas (a híradó biztosításra vonatkozó) mellékletei

54. HL-KI MN CSRP 1980-1989. 2695 d. 3904 őe. A MN CSRP 005/1986 számú intézkedése az INGUL-A műszaki előkészítő állomás szolgálatba állítására.
55. HL-KI MN CSRP 1980-1989. 2701 d. 3918 őe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 087/1988.számú intézkedése az 1989. év kiképzési feladatainak végrehajtására
56. HL-KI MN CSRP parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 14. MN CSRP 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról.
57. HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ő. e. CSRP 0078/1983 számú intézkedés melléklete.
58. HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ő. e. CSRP 0078/1983 számú intézkedés melléklete. (Intézkedés a repülési pótlékok összegéről)
59. HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 12.
60. HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 12. MN CSRP 051/83 számú intézkedése az újonnan felállított 101. Önálló Felderítőrepülő-század pénzügyi ellátásáról.
61. HL-KI MN 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 vezetéséről.
62. HL-KI MN 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.
63. HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2686 d, 3887 ő. e. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 0010/1982. számú utasítása az 1983. évi repülő kiképzés végrehajtására.
64. HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2686 d, 3887 ő. e. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 0010/1982. számú utasítása az 1983. évi repülő kiképzés végrehajtására.
65. HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ő. e, MN CSRP 0085/1982. számú intézkedése.

66. HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ő. e.
67. HL-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.
68. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.őe. Az MN CSRPK 035/1986.sz. intézkedése az LNK-ban végrehajtásra kerülő éles rakétalövészetre történő felkészülés és a feladat végrehajtás megfigyelői biztosítására. Börgönd, 1986. március 24.
69. HL-KI. 480/11/1sz. csomag Bl 50/01/52sz. A Magyar Néphadsereg 101. Ö. Fre. szd. pk. 052/1985. számú intézkedése Kecskemét repülőtér berepülésére.
70. HL-KI. 480/11/1sz. csomag, BL szám: 50/01/4sz. A Magyar Néphadsereg 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának 04/1985.számú intézkedése az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására
71. HL-KI. 480/11/1számú csomag BL. 50/01/76. A MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának 076/1985.számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről.
72. HL-KI. 480/14/1sz csomag, BL szám 73/01/62. A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-századának 062/1987számú intézkedése, az NDK NN. Légierő 77. vbo. re. e. egy re. századának fogadására, a közös kiképzési repülések megtervezésére, valamint a század NDK-ba történő áttelepülésének megszervezésére.
73. HL-KI. CSRP 1980-1989. 2689. d. 3891. ő. e. Magyar Néphadsereg csapatrepülő parancsnok (MN. CSRPK) 049/1984. számú intézkedése. A nádudvari lőtér igénybevételének szabályozására. (1984. 05. 30.)
74. HL-KI. CSRP 1980-1989. 2692 d. 3897 őe. a MN CSRP 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére.
75. HL-KI. HM MN VK SZCSF 1980-1989. 481 d. 739 őe. 5/5 számú állománytábla, Felderítőrepülő-század „B-M” Budapest, 1984. február 27-én. Nyilvántartási szám: 005/56/1984.
76. HL-KI. HM parancsok, intézkedések 1980-1989. 15 d. A HM 005/1984 számú parancsa az L-29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu-22M3 repülőgéptípus szolgálatba állítására Budapest, 1984. április.



77. HL-KI. HM Titkárság 1980-1989 VIII.2. 8d. 16. őe. Ajánlás a Magyar Néphadsereg felépítésének struktúrájára. (Рекомендуемая структура авиации ВНА)
78. HL-KI. HM Titkárság 1980-1989, KT. VIII.2. 91 d. a HM. MN SZÜFCSF javaslata, melyet Kovács Pál altbgy. MN SZÜFCSF főcsoportfőnök, miniszterhelyettes írt alá.
79. HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. 8. d, 16. őe. A Magyar Néphadsereg légierejének ajánlott struktúrája, V. Kulikov marsall, Moszkva, 1983. VSZ EFEF
80. HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. 8-as doboz (d.), 19-es őrzési egység (őe.) V. Kulikov marsall EFE főparancsnokának szigorúan titkos levele Czinege Lajos MN HM részére, a MN hadsereg fejlesztésének ajánlásával. (SOVSZ/1/00365/EFE.)  
Nyt.szám: 00183/29/1984, Moszkva, 1980.március.12
81. HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. KT. VIII.2. 97d. a Katonai Tanács 1983.11.17-i ülése, Oláh István vezérezredes felszólalása a Magyar Néphadsereg 1986-1990 közötti fejlesztésével kapcsolatosan.
82. HL-KI. HM Titkárság VIII.2. 96 d. 1983. január 18-i ülés. Az elmúlt, valamint a következő időszak feladatainak áttekintése és néhány kérdésről tájékoztatás. Oláh István vezérezredes beszámoló tájékoztatója a VSZ Politikai Tanácskozó Testületének üléséről és a VSZ EFEF jelentéséről
83. HL-KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 252. oldal 2. bekezdés.
84. HL-KI. Magyar Néphadsereg Vezérkara (MN VK.) 1980-1989. 454 doboz (d.) 706 őrzési egység (őe.) – Helyesbítő ív 5/5 számú állománytáblához Felderítő repülőezred, Budapest, 1983. május 2.
85. HL-KI. MH Csapatrepülő Parancsnokság 1989-1990. Iratanyag: 200/20/2. számú csomag, Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség 8300 parancsnokának 017/1991.számú parancsa Tököl repülőtér híradó és FRISZ eszközeinek telepítés utáni teljes berepülése.
86. HL-KI. MH Csapatrepülő Parancsnokság 1989-1990. Iratanyag: 200/20/2. számú csomag, Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség 8300 parancsnokának 017/1991.számú parancsa Tököl repülőtér híradó és FRISZ eszközeinek telepítés utáni teljes berepülése. 2. oldal.

87. HL-KI. MH CSRP 1980-1990. Iratanyag megnevezése: 200/19/2 sz. csomag, Belső leltári szám: 345/2. A Magyar Honvédség Parancsnokának 0049/1990.számú intézkedése a GERECSE-II. szervezési feladat végrehajtására.
88. HL-KI. MH CSRP 1991 200/20/2 számú csomag, Belső leltári szám: 351/02. A Magyar Honvédség Csapatrepülő Parancsnokának 025/1991. számú intézkedése a 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszüntetésére és beépítésére a 31. harcászati repülőezred szervezetébe.
89. HL-KI. MN CSRP 1980-1989 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0090/1987.sz. intézkedése a „Bazalt-87” repülőigényének biztosítására.
90. HL-KI. MN CSRP 1980-1989, 480/11/1. számú csomag, BL 50/01/4. – A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 04//1985. számú intézkedése, az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására
91. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2692d. 3897öe. a MN CSRP 023/1985sz. parancsa az 1985. április 4-i légi díszelgésre történő felkészülésre és annak végrehajtására
92. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695. d. 3904. öe. A MN CSRP 00102/1986.számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására.
93. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695. d. 3904. öe. A MN CSRP 00102/1986.számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására, az intézkedés 3. oldalán.
94. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. Az MN Csapatrepülő Parancsnok (MN CSRPK) 023/1986.számú intézkedése a 101. Önálló Felderítőrepülő-század repülő harcászati gyakorlatának előkészítésére és végrehajtására. Börgönd, 1986. március 03.
95. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. Az MN CSRPK 029/1986.sz. intézkedése a Lengyel Népköztársaság állami löterén 1986. kiképzési évben tervezett éles rakétalövészetre történő felkészülésre. Börgönd, 1986. március.18.
96. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d. 3906 öe. A 101. felderítőrepülő-század komplex repülő-harcászati gyakorlatának értékelése. Nyilvántartási szám: 00351/1986.

97. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d.3906 őe. A 101.Ö. Fre. szd. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986. 25. oldal.
98. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d.3906 őe. A 101.Ö. Fre.szd. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986
99. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. Az intézkedés 32. oldalán.
100. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. A MN CSRP 076/1987.sz intézkedése, a 101. Ö. Fre. szd NDK-ba történő át- és visszatelepülésének, valamint az NDK-ban a kiképzési repülések biztonságos végrehajtására és megfigyelői biztosítására.
101. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698.d. 3910.őe. MN CSRPK intézkedés az NDK. NN. Légierő 77. vbo. re. e. egy repülőszázadának fogadására.
102. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 őe. Csapatrepülő Hadtápszolgálat Feladatterve 1983. évre 4. old. II. fejezet 2. bekezdés.
103. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2703 d. 3922 őe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 096/1989 számú intézkedése az 1990. év kiképzési feladatainak végrehajtására.
104. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2703 d. 3922 őe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 096/1989 számú intézkedése az 1990. év kiképzési feladatainak végrehajtására. A harckiképzés feladatai. 5.-6. oldal
105. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1 számú csomag, 50/01/63. számú irat. MN 101. Fre. szd. pk 0063/1985.számú intézkedése, a rezsím feladatok meghatározása, a század szervezetében lévő technika fokozott védelmére.
106. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1. sz. csomag, 50/01/5. sz. irat, a MN 101. Fre. szd parancsnokának 05/1985.sz. parancsa a repülő módszertani és biztonsági tanács összetételére és feladatára, Taszár, 1985. január.03
107. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1sz. csomag 50/01/109 számú irat – A MN 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 0109/1985.sz. parancsa a gyakorlati repülő kiképzés folytatásáról

108. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1sz. csomag, 50/01/102.sz irat. A MN 101.Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 0102/1985.sz. parancsa bizottság kijelölésére, Taszár, 1985.szeptember.18.
109. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1sz. csomag, Belső leltár 50/01/102. A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 0102/1985.sz parancsa bizottság kijelölésére.
110. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1. számú csomag, belsőleltári szám:73/01/77. A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 0077/1987.számú parancsa a század erői és eszközei Laage repülőtérre történő át- és visszatelepülésére, valamint a Laage repülőtérről történő feladatok végrehajtására. 9. oldal, a harcászaltság biztosítása.
111. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1sz. csomag belső leltári szám:73/01/62. A Magyar Néphadsereg 101.felderítőrepülő-század parancsnokának 062/1987.számú intézkedése, az Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadseregének (NDK NN) légierejének 77. Vadászbombázó Repülőezrede (Vbo.Re.e.), egy századának fogadására, a közös kiképzési repülések megtervezésére, valamint a század NDK-ba történő áttelepülésének megszervezésére.
112. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1sz. csomag belső leltári szám:73/01/62. A Magyar Néphadsereg 101.Ö. Fre.sz.d.pk 062/1987.számú intézkedése, az Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadseregének (NDK NN) légierejének 77. Vadászbombázó Repülőezrede (vbo.re.e.), egy századának fogadására, a közös kiképzési repülések megtervezésére valamint a század NDK-ba történő áttelepülésének megszervezésére, alapján.
113. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1sz. csomag, Belsőleltári szám (BL): 73/01/77. A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 0077/1987.számú parancsa a század erői és eszközei Laage repülőtérre történő át-, és visszatelepülésére, valamint a Laage repülőtérről történő feladatok végrehajtására. Taszár, 1987.augusztus.04.
114. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1számú csomag Belső leltári szám (BL): 73/01/14. A 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 014/1987.szszámú parancsa harcászaltsági szolgálat ellátására. Taszár, 1987.január.09.

115. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. BL 480/11/1.sz. csomag, 50/01/78. sorszám- A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 078/1985.számú parancsa a század erői és eszközei Taszár repülőtérre történő visszatelepítésének végrehajtására. 1985. 08.09-én.
116. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. BL. 50/01/74, 480/11/1.számú csomag – A Magyar Néphadsereg 101. Ö. Fre. szd. pk. 074/1985.számú parancsa a század erői és eszközei Mezőkövesd repülőtérre történő áttelepítés végrehajtására.
117. HL-KI. MN CSRP 1980-1990. 2692d. 3897őe. – A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére
118. HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980–1989, 2690. d. 3895. ő. e. MN CSRP 1984. évi Munka-terve a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabott feladatainak végrehajtására. 1983. 12. 16.
119. HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980–1989, 2690. d. 3895. ő. e. MN CSRP 1984. évi Munka-terve a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabott feladatainak végrehajtására. 1983. 12. 16.
120. HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN CSRP 021/1984. sz. parancsa berepülések engedélyezésére. 1984. 02. 21
121. HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN CSRP 021/1984. sz. parancsa berepülések engedélyezésére. 1984. 02. 21.
122. HL-KI. MN CSRP-1980-1989, 480/11/1. számú csomag, B150/01/76. – A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 076/1985.számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről.
123. HL-KI. MN CSRPK 010/Szü/90.sz parancsa a személyi állományra vonatkozóan. Börgönd, 1990. január. 31
124. HL-KI. MN HM Parancsok 1980-1989. 0651-0700. A Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének 0662/1983.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag.
125. HL-KI. MN HM parancsok, intézkedések 1980–1989. 862. d., 0651-0700. ő. e. Vezénylés átképzésre (1983. 06. 28.)

126. HL-KI. MN HM Titkárság 1980-1989. VIII.2. 96 d. Szigorúan titkos anyag szerinti Katonai Tanács ülésének jegyzőkönyve. 1983.január.18.
127. HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 105.d. Jegyzőkönyv a HM KT. 1985. augusztus 16-i üléséről 3.napirendi pont, c, alpont, a MN. 1986-1990. közötti fejlesztésről.
128. HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 105d. Javaslat a Politikai Bizottságnak a néphadsereg 1986-1990 közötti fejlesztésére. Nyt.szám: 000367/24/1985. (2. sz. melléklet a 7/000342/HMT számhoz).
129. HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 97.d. Előzetes elgondolás a MN. fejlesztésére az 1986-1990-es tervidőszakra. 6. old. II. pont, a Csapatrepülő erők technikája
130. HL-KI. MN SZFCSF parancsok 1980-1989. 871 d. A Magyar Néphadsereg Személyügyi Főcsoportfőnökének 01593.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. Budapest, 1983.december 08.
131. HL-KI. MN VK 1980-1989/T 525.d. 791őe. HM MNVK SZCSF. 0089/1988.sz szigorúan titkos anyaga-
132. HL-KI. MN. HM. Parancsok 1980-1989/862d. (doboz) 0651-0700. A MNK HM 0662 sz. parancsa a személyi állományra vonatkozólag. (1983.06.28.)
133. HL-KL, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687d. 3888 ő. e. 1983.11.03.
134. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnokának 041/1987.számú intézkedése a „Zengő-87” légvédelmi együttműködési gyakorláson való részvételre. Börgönd, 1987.április.09.
135. MH HL-KI. CSRP. Irat megnevezés: 200/20/2. sz. cs. Belső Leltári szám: 351/02. Az 1. Honi légvédelmi hadtestparancsnok és a Csapatrepülő parancsnok 013/1991.sz. közös intézkedése a Kapos Honi vadászpilóta osztály és az MH 1929 együttes tevékenységének szabályozására
136. MH HL-KI. CSRP. Irat megnevezés: 200/20/2. sz. cs. Belső Leltári szám: 351/02. Az 1. Honi légvédelmi hadtestparancsnok és a Csapatrepülő parancsnok 013/1991.sz. közös intézkedése a Kapos Honi vadászpilóta osztály és az MH 1929 együttes tevékenységének szabályozására 2-19.oldal

137. MN HL-KI MN CSRP parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ó. e. 1983.  
08. 14. MN CSRP 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról. CSRP. 051/83  
számú intézkedése.

## Az értekezés benyújtójának a témakörből készült publikációs jegyzéke

1. Katona István: A 101. felderítőrepülő-század, és az annak állományába tartozó Szu–22M3 típusú repülőgéptípus története Magyarországon a kezdetektől a rendszerből történő kivonásig. In: Orbók-Berkovics Veronika; Orbók Ákos (szerk.): A hadtudomány és a XXI. század. Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége (DOSZ) (2018) 311 p. pp. 91-103. 13p.
2. Katona István: The Hungarian People’s Army’s Efforts into Reconnaissance Aircraft Development during the Cold War Years. HADTUDOMÁNYI SZEMLE XI.: 4. pp. 256-267. 12p. (2018)
3. Katona István: A 101. felderítőrepülő-század beosztott állománya hazai átképzésének, a repüléstechnikai jártassága helyreállításának körülményei. HADTUDOMÁNYI SZEMLE XI/3. pp.305-323. 19p. (2018)
4. Katona István: A taszári teljes berendezkedés – rendszerbeállítás, az osztályos harc kiképzési szint helyreállítása a Szu–22M3-as típusú repülőgépen. HADTUDOMÁNYI SZEMLE XI./1 pp.181-198. 18p. (2018)
5. Katona István: A 101. Felderítőrepülő-század – a „Szuhojszázad” – életének beindítása Magyarországon – a taszári indulás. HADTUDOMÁNYI SZEMLE X./3. pp.356-369. 14p. (2017)
6. Katona István: A Magyar Néphadsereg korszerűsítése gyakorlati megvalósításának kezdete a 101. felderítő-repülő-század szempontjából. HADTUDOMÁNYI SZEMLE X./2. pp.7-22. 16p. (2017)
7. Katona István: A Szu–22-M3 repülőgéptípus beszerzésének előzményei, körülményei és háttere (1983-1987). HADTUDOMÁNYI SZEMLE IX./3. pp.17-29. 13p. (2016)
8. Katona István: Néhány gondolat a légifelderítés kialakulásáról. HADTUDOMÁNYI SZEMLE IX./1. pp.102-110. 9p. (2016)



## 1. sz. melléklet: Rövidítések jegyzéke

101. Fre. e. - 101. Felderítőrepülő-ezred;
101. Ö. Fre. Szd. - 101. Önálló felderítőrepülő-század;
31. Hc. Re. e. - 31. Harcászati repülő-ezred;
Aeg. - alegység;
Akku. tölt. áll. - akkumulátortöltő állomás;
Alez. - alezredes;
Alhdgy - alhadnagy;
Alk. - alkalmazás, alkalmazási, alkalmazott;
Áll. - állomány;
Áll. pk.- állomáspaancsnok;
Áll. tábl. - állománytábla;
Altbgy. - altábornagy;
Átrep. - átrepülés;
Áttelp. - áttelepülő;
Áttelps. - áttelepülés;
Beo. - beosztás;
Bizt. - biztosítás, biztosítási;
Bo. - bomba, bombázás;
Bo. - bombázó;
CSM. - csökkentett minimum;
CSMIV. - csökkentett minimum időjárási viszonyok;
Csop. - csoport;
CSRP. - csapatrepülő parancsnokság;
É. - éjjel;
ÉBIV. - éjjel bonyolult időjárási viszonyok;
ÉEIV- éjjel egyszerű időjárási viszonyok;
Eje. szolg. - ejtőernyős szolgálat,
Ekó. csop. - előkészítő csoport;
Elhá. - elhárító;
Elhs. -elhelyezés;
Elló. r. - ellátó raj;
Elló. sz. - ellátó szakasz;
EMÁ. - Egyesített Mászaki Állomás;
ÉMIN. IV. - éjjel minimum időjárási viszonyok;
EMO. - Elektro-műszer oxigén;
Eműk. - együttműködő együttműködési;
ENSZ. - Egyesült Nemzetek Szövetsége;
Eszk. - eszköz, eszközök;
EU. - Európai Unió;
Eü. szolg. - egészségügyi szolgálat;
Ezds. - ezredes;

F. - föld, földi;
FE. - fegyveres erők;
Fe. ag. rakt. - fegyver anyagraktár;
Fea. - feladat, feladatai;
Feld. h. - federítő helyettes;
Feld. Raj. - felderítő raj;
Feld. Rep. Szlő. - felderítőrepülő szemlélő;
Feld. Rg. - felderítő repülőgép;
Feld. Rgv. - felderítőrepülőgép-vezető;
Felh. - felhasználási, felhasználás;
Felk. - felkészülési;
Felsz. csop. - felszámolócsoport;
Fhdgy. - főhadnagy;
FHKSZ. - fokozott harckészültség;
Flöv. - földilövészet, földilövészeti, földilövész;
Fre. e. - felderítőrepülő-ezred;
Fre.sz. - felderítőrepülő-század;
Fv. - fegyver, fegyverzeti;
Fv. f. - fegyverzeti főnök;
Fv. rakt. - fegyverraktár;
Fv. tech. szolg. - fegyverzettechnikai szolgálat;
Fvt. szolg. - fegyverzet-technikai szolgálat;
Fvt. szolg. f. - fegyverzet-technikai szolgálat főnöke;
Gá. - gépágyú;
Gpjmű. jav. raj. - gépjármű javítóraj;
Gyak. Rep. - gyakorlati repülés, gyakorló repülés;
H. - helyettes;
H. Lé. Rep. Pk. -ság. - Honi légvédelmi repülőparancsnokság;
Háp. - harcálláspont;
Harckik. - harckiképzés;
Harckik. alovez. - Harckiképzési alosztályvezető;
Harckik. alovez. - Harckiképzési alosztályvezető;
Haszn. - használat, használati, használás;
Hdgy. - hadnagy;
HDI. - Hadtudományi Doktori Iskola
Hdm. - hadműveleti;
Hds. - hadsereg;
Hds. - hadsereg;
Hdstbk. - hadseregtábornok;
Hdtp. - hadtáp;
Hír. - híradó;
HKSZ. - Harckészültség, harckészültségi;
HL. - hadtudományi levéltár;

HM. - honvédelmi miniszter;
HM. MN. VK. SzCsF. - HM. MN. Vezérkar Szervezési Csoportfőnökség;
Hmű. - hajtómű;
Int. - intézkedés;
IV. - időjárási viszonyok;
Jav. szolg. - javító szolgálat;
KGST. - Kölcsönös Gazdasági Segítségek Tanácsa;
KI. - központi irattár;
Kiért. rlg. - kiértékelő részleg;
Kik. - kiképzés;
Kik. Fcsf. - kiképzési főcsoportfőnök;
KIRA. - közeli irányadó állomás;
Kiszó. gpjmű. szpk. - kiszolgáló gépjármű szakaszparancsnok;
Klgs. - különleges;
Kont. - konténer, konténeres, konténerrel;
KT. - Katonai Tanács;
L. - levegő, légi;
Lélöv. - légilövész, légilövészeti, légilövészet;
Lélöv. szolg. f. - légilövész szolgálat főnök;
L-f. - levegő - föld;
L-L. - levegő-levegő;
Mb. - megbízott, megbízás, megbízási;
Megh. - meghatározott;
MESz. - mászaki ellenőrző szolgálat;
Mfi. szolg. f. - megfigyelő szolgálat főnök;
Mfő. - megfelelő
MH. - Magyar Honvédség;
MIN. - minimum;
Mk. - mérnök, mérnöki;
MMSz - mérnök-műszaki;
MN. - Magyar néphadsereg;
MN. Ref. Rep. Szlő. - Magyar Néphadsereg repülőfőnökség repülő szemlélő;
MNK. ET. - Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa;
Mo. - Magyarország;
Műh. pk. - műhelyparancsnok;
MŰSz. - műszaki üzemeltető szolgálat;
N. - nappal;
NATO. - Észak Atlanti Szövetség;
NBIV. - nappal bonyolult időjárási viszonyok;
NDK. - Német Demokratikus Köztársaság;
NDK. NN. - Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadsereg;
NEIV. - nappal egyszerű időjárási viszonyok;
NIR. - nem irányított rakétafegyverzet;

NKE. - Nemzeti Közszolgálati Egyetem;
NMIN. - nappal minimum;
NMIN. IV. - nappal minimum időjárási viszonyok;
Nyá. - nyugállományú;
O. - orvos;
O. tölt. áll. - oxigéntöltő állomás;
Ov. - osztályvezető;
ÖIR. - önjáró rakétafegyverzet;
Órgy. - őrnagy;
Pa. - polgári alkalmazott;
Pcs. - parancs;
Pol. - politikai;
PTT. - politikai Tanácskozó Testület
Pü. rlg. - pénzügyi részleg;
Rajpk. - rajparancsnok;
Rakt. Vez. - raktárvezető;
Re. mű. ag. elló. szolg. f. - repülő műszaki anyagellátó szolgálat főnök;
Reka. -repülőtér karbantartó;
Rep. - repülő, repülési, repülés;
Rep. bizt. - repülésbiztonság, repülésbiztonsági;
Rep. Bo. - repülőbomba;
Rep. Idő. - repülési idő;
Rep. kik. - repülő kiképzés;
Rep. tér - repülőtér;
Rep. vez. - Repülésvezető;
Rg. - repülőgép
Rgv, - repülőgép-vezető;
RHGY. - Repülőharcászati gyakorlat;
RISZ. - repülés irányító szolgálat;
Rt. - rádiótechnika, rádiótechnikai;
SHM. - sárkányhajtómű;
Su. - Szuhó;
Sz. - számú;
Szág. Vez. - szakágvezető;
Szd. - század;
Szd. Pkh. - századparancsnok helyettes;
Szdpk. - századparancsnok;
Szdpkh. - századparancsnok helyettes;
Szds. - százados;
Szem. áll. - személyi állomány;
Szkip. - szakaszparancsnok;
Szolg. - szolgálat;
Szov. - szovjet;

Szpk. - szakaszparancsnok;
SZU. - Szovjetunió;
Szü. - személyügy, személyügyi;
Szüks. - szükséges;
T. szolg. f. - technikai szolgálat főnök,
Tart. - tartalék;
Techn. - technikus;
THKSZ. - teljes harckészültség;
Thtts. - tiszthelyettes;
TIRA. - távoli irányadó állomás;
Töf. - törzsfőnök;
Ts. - tiszt;
USA. - Amerikai Egyesült Államok;
Ü. - ügyeletes;
Ügyv. rlg. - ügyviteli részleg;
Üza. tölt. raj. - üzemanyagtöltő raj;
Üze. tart. - üzembentart;
Vbo. - vadászbombázó;
Vez. p. - vezetési pont;
Vh. - végrehajtás, végrehajtási, végrehajtani;
VK.- vezérkar;
VKf. - vezérkari főnök;
Vörgy. - vezérőrnagy;
Vre. - vadászrepülőgép;
Vrg. - vadászrepülőgép;
VSZ. - Varsói szerződés;
VSZ. EFEF. - Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoka;
Vtelps. - visszatelepülés;
Vv. - techn. - vegyvédelmi technikus;
Zav. ber. - zavaró berendezés;

## 2. sz. melléklet: A 101. Önálló felderítőrepülő-század kronológiája

1980. január – a MN VKF Hadműveleti csoportfőnöksége tárgyalja az MN technikai fejlesztésével összefüggő legalapvetőbb szervezeti és diszlokációs változásokat<sup>852</sup>
1980. első negyed éve – Az új repülőgéptípusra történő jelentkezés lehetősége körlevelének felolvasása a Magyar Néphadsereg mindhárom – Kecskemét, Pápa, Taszár – nagysebességű repülőgépeket üzemeltető repülőterei harcászati repülőszázadainál a jelentkezés feltételeivel;
1980. március 12 – A Magyar Néphadsereg átszervezésére és fejlesztésére irányuló magyar javaslatokkal kapcsolatos észrevételeikkel V. Kulikov, a Szovjetunió marsallja, a VSZ EFEF és N. Ogarkov a Szovjetunió marsallja, a Szovjetunió Fegyveres erőinek Vezérkari Főnöke levele<sup>853</sup> – orosz nyelvű – Czinege Lajos honvédelmi Miniszterhez.
1980. december.22 – HM MN Személyügyi főcsoportfőnökség a MN fejlesztés VI. ötéves terve végrehajtásának a kádern munkával kapcsolatos megbeszélési javaslata<sup>854</sup>
1981. április 16 – MN HM 00085.számú direktívájának<sup>855</sup> megjelenése;
1982. utolsó negyedéve – Megjelenik a MN CSRP 0010/1982. számú utasítása az 1983. évi repülő kiképzés végrehajtására, melyben már szerepel a Szu-22-es repülőgéptípus;

---

<sup>852</sup> HL-KI. MN HM Titkárság 1980 VIII.2. 91 d. Az MN Technikai fejlesztése, az ezzel összefüggő legalapvetőbb szervezeti- és diszlokációs változások, a vezetés szervezeti racionalizálása Bp, 1980.január. Nytsz.:0010/36/1980.

<sup>853</sup> HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. 8 doboz (d.) 19 őrzési egység (őe.) V. Kulikov a Szovjetunió marsallja, a VSZ tagállamai Egyesített Fegyveres Erőinek főparancsnoka és N. Ogarkov a Szovjetunió marsallja, a Szovjetunió Fegyveres Erői Vezérkari Főnökének levele a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszteréhez a Magyar Néphadsereg fejlesztéséről és átszervezéséről. Moszkva, 1980. március 12.

<sup>854</sup> HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 1980-1989 91 d. , 7/00370/1980 sz. 3.sz. melléklete Nytszám: Snsz: 860/19.

<sup>855</sup>HL-KI. MNK HM parancsok 1980-1989. 13-as doboz (d.), a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú Direktívája. A Magyar Néphadsereg fejlesztésének és felkészítésének feladatai az 1981 és 1985 közötti időszakban. Bp, 1981. április 16.

1982. decembere – A MN CSRP 0085/1982.számú intézkedésében<sup>856</sup> előírja a Szu-22M3 repülőgéptípuson repülő repülőgép-vezetők (a továbbiakban rgv-k) repülési jártassága fenntartásának rendjét;
- 1982.december – Személyi elbeszélgetések az új – Szu-22M3 – repülőgéptípusra jelentkezett rgv-vel;
- 1983.január 03-március 01-ig – Felderítő tanfolyam a Magyar Néphadsereg Repülő Főnöksége szervezésében Taszáron a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia előadóival az új repülőgéptípus minden repülőgép-vezetői (a továbbiakban rgv-i) számára;
1983. január 4-5 – Varsói Szerződés (a továbbiakban VSZ) Politikai Tanácskozó Testület (a továbbiakban PTT) ülése Prágában, melyen magyar részről Oláh István vezérezredes vett részt miniszterhelyettesként, ahol a fő téma a VSZ Egyesített Fegyveres Erői (a továbbiakban EFE) vezetésének ajánlott, a következő – 1985-1990-es – tervidőszakra vonatkozó haderőnemi fejlesztési elképzelései, melyeket a PTT jóvá is hagyott, valamint Viktor G. Kulikov marsall jelentése voltak
1983. január 12-én Csémi Károly vezérezredes miniszterhelyettes, a honvédelmi miniszter helyett jóváhagyja a MN CSRP 1983. évi munkatervét<sup>857</sup> – Nyt.szám: 00595/1982 – melyben intézkedik az 1982-es munkatervben megszabott kiemelt technikai eszközök szolgálatba állításával kapcsolatos feladatok végrehajtására. A Szu-22-es repülőtechnika fogadására, üzemeltetésük, kiszolgálásukhoz szükséges feltételek megteremtésére, valamint a repülőgéptípust repülő és üzemeltető állomány külföldi átképzése biztosítására.
1983. január 18 – A Magyar Néphadsereg (a továbbiakban MN) Honvédelmi Minisztérium (a továbbiakban HM) katonai tanácsának szűk körű – a honvédelmi miniszter, Czinege Lajos hadseregtábornok, hat tábornok és két

---

<sup>856</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989 2686 d. 3887 öe. Az MN CSRP 0085/1982.számú intézkedése az 1983 kiképzési év feladatainak végrehajtására Börgönd, december.

<sup>857</sup> HL-KI MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989, 2690 d. 3896 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1983. évi munkaterve, Budapest, január 12.

meghívott tábornok – ülésén a prágai VSZ PTT ülésén elhangzottakról tájékoztatja Oláh István a megjelent tábornokokat.

1983. május 20-án – A Magyar Néphadsereg Vezérkara Szervezési Csoportfőnökség megbízott csoportfőnöke – Csorba József ezredes – jóváhagyja a Felderítőrepülő ezred „B-M” 5/5. számú állománytábla helyesbítő ívét<sup>858</sup>melynek 3. oldalán már megjelenik a 101. Önálló Felderítőrepülőszázadra (a továbbiakban 101. Ö. Fre. szd.) való utalás. („37. oldal: felvenni VI. felderítő repülőszázad-az MN CSRPK közvetlen alárendelésében”) eredeti írásmóddal K. I.
1983. június 19 – A Varsói Szerződés (a továbbiakban VSZ) Egyesített Fegyveres erők Főparancsnokának (a továbbiakban EFEF) titkos átírata<sup>859</sup> – orosz nyelvű – a magyar Honvédelmi Miniszternek (a továbbiakban HM) Ajánlás a MN légierije struktúrájára.(Benne a 12 db Szu–22M3R-el, a 40db Szu–25, és a 12db VR–3 pilótanélküli felderítő repülőgéppel)
- 1983.június 28 – A MN HM 0662. számú parancsa<sup>860</sup> az átképzősállomány tartós, – 3 hónapos – átképzésre történő vezényléséről, a Szovjetunió beli Krasznodár légi bázisra.
1983. július 15 – augusztus 31 – A MN Csapatrepülő parancsnok (a továbbiakban CSRP) 0044/1983.számú intézkedése alapján az 1983-as évi szervezési feladatok – a „MÁTRA-I,” „MÁTRA-II,” „MÁTRA-III,” „MÁTRA-IV” tevékenységek végrehajtása.
1983. július 22 – A MN Személyügyi Főcsoportfőnökének a 0957. számú parancsa<sup>861</sup> a személyi állományra vonatkozólag 1983. augusztus elsejei hatállyal kinevezte Éberhardt György őrgy-ot a CSRP Harckiképzési Osztály felderítő szemlélőjének, valamint a 101. Ö. Fre. szd. több tisztjét

---

<sup>858</sup> HL-KI. HM MN VK SZCSF Parancsok 1980-1989. 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív az 5/5 számú állománytáblához Felderítő Repülőezred „B-M” Budapest, 1983. május 20.

<sup>859</sup> HL-KI. HM Titkárság1980-1989. 8 d. 16 őrzési egység (öe.) Рекомендуемая структура авиации ВНА. (A Magyar Néphadsereg Légierijének ajánlott felépítése.) Moszkva, 1983. június 19.

<sup>860</sup> HL-KI. MN HM Parancsok 1980-1989. 862 d. 0651-0700. parancs (pcs.) szám – A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének (MN HM) 0662 számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag, Budapest, 1983. június 28.

<sup>861</sup>HL-KI. A Magyar Néphadsereg (MN) Személyügyi Főcsoportfőnöke (SZFCSF) 1980-1989. 1983. évi parancsok 0951-01000. 869 d. A MN SZFCSF 0957. számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. Budapest, 1983. július 22.



beosztásába helyezte, kinevezte, a szd parancsnokát Balogh Imre őrgyot, illetve tiszteket, tiszthelyetteseket helyezett át a 31. Honi Vadászrepülő Ezred, a 47. Honi Vadászrepülő Ezred, az 59. Honi Vadászrepülő Ezred, a 87. Szállítóhelikopter-ezred, valamint a 101. Felderítőrepülő-ezred állományából a megalakuló 101. Ö. Fre. szd-hoz.

- 1983.július 26 – Az előkészítő törzs létrehozása Taszáron a 101. Ö. Fre. szd. felállási munkamenetének megkönnyítésére. Létrehozó: Balogh Imre őrgy, az előkészítő törzs vezetője: Simon Dénes őrgy;
- 1983.július 27 – A kiválasztott állomány kiutazása a Szovjetunióba – Krasznodar repülőbázisra – típusátképzésre, 46 fővel (10fő rgv. és 36fő műszaki végzettségű szakemberrel).
1983. augusztus 01 – A Szovjetunióban, az Egyesített Katonai Repülő-műszaki Tiszti Iskolán Krasznodár légi bázisán megkezdte az elméleti átképzését;
1983. augusztus 12 – A MN CSRP 051/1983.számú intézkedésében rendelkezett a 101. Ö. Fre. szd vezetésének illetményéről, a még felszámolás alatt lévő 101. Felderítőrepülő-ezred elkülönített pénzügyi keretének terhére;
- 1983.szeptember 08 – Az átképzős rgv állomány nappal, 10/10-es borultság, 1200m-es felhőalap, 10km-es vízszintes látás mellett, reggel 9óra 00-kor megkezdte a gyakorlati átképzését Szu-22M3 repülőgéptípuson;
- 1983.szeptember 15 – Az átképzés harmadik repülési váltásán Balogh Imre őrgy. elsőként repül egyedül az új repülőgéptípuson – Szu-22M3-n – majd egy fél órával később Éberhardt György őrgy. is egyedül repül ugyanezen a repülési váltáson;
- 1983.szeptember 25 – Egy hetes kényszer leállás az átképzés folyamatában. A Szovjet kiképzők más elfoglaltságuk miatt nem tudtak velünk foglalkozni. Túl voltunk az átképzési programunk felén.
- 1983.október 30 – Hivatalosan is befejezték a Szu-22M3 repülőgéptípuson a repülési átképzési programot a Szovjetunióban az első átképző turnus rgv-i.

1983. november 01 – Az átképzést befejezett magyar csoportért megérkezett An–26-os repülőgéppel megérkezett Krasznodár kiképző bázisára a második magyar műszaki átképzős csoport.
1983. november 03 – Megkezdődött a második magyar műszaki átképzős csoport elméleti átképzése a krasznodári Egyesített Katonai Repülő-műszaki Tiszti Iskolán.
1983. november 03 – Az előjáró engedélyezte<sup>862</sup> a 101. Ö. Fre. szd. rgv-i részére a repüléstechnikai jártasságuk fenntartását és helyreállítását a 31. H. Vre. e-nél a század minden rgv. számára, az általa előzőleg repült MiG–21-es repülőgéptípuson. Megjelent a MN CSRP 067/1983. számú intézkedése, a Szovjetunióban átképzést kapott rgv. állománya repüléstechnikai jártasságának MiG–21-es repülőgéptípussal – csak nappal – történő fenntartására;
1983. november 04 – Az első, vegyes – rgv. és műszaki – átképzős csoport hazatelepülése Krasznodár repülő bázisról;
1983. november első hete – a 101. Ö. Fre. szd. a Szovjetunióban átképzésen részt vett állománya számára a szd pk – előjárói jóváhagyással – egy hetes pihenőt engedélyezett;
1983. november vége – Megérkeztek Taszár repülőtérré az első – Szu–22M3-as repülőgépeket „törzskocsira” szerelten szállító – An–12-es repülőgépek a Szovjetunióból, velük együtt a gyári garanciális összeszerelő csoport is.
1983. november 24 – megjelenik a MN CSRP 0070/1983. számú intézkedése<sup>863</sup> az 1984. kiképzési év tervezett feladatainak végrehajtására

---

<sup>862</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 öe. A MN CSRP 067/1983. számú intézkedése a felderítőrepülő-század hajózó állományának repülési jártasságának helyreállítására. Börgönd, 1983. november 03.

<sup>863</sup> HL-KI MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989 2687 d. 3888 öe. MN CSRP 0070/1983. számú intézkedése az 1984. kiképzési év tervezett feladatainak végrehajtására Börgönd, 1983. november.24.

1983. december 18 – az MN CSRP ellenőrzési terve<sup>864</sup> az 1984-es kiképzési évre, az 1984. évi munkaterv mellékleteként, melyben több mint 20 ellenőrzéssel ellenőrzi a 101. Ö Fre szd állapotát, beilleszkedését és munkáját
1983. december 16 – Csémi Károly miniszterhelyettes jóváhagyja a Magyar Néphadsereg CSRP 1984. évi munkatervét,<sup>865</sup> a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabottak alapján.
1983. december 22 – Kocsis János vezérőrnagy, Csapatrepülő parancsnok jóváhagyja a CSRP 1984. évi kiképzési tervét,<sup>866</sup> a Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszter helyettesének a CSRP számára jóváhagyott 1984. évi munkaterv alapján.
1984. január 20 – A MN CSRP először rendelkezik a 101. Ö. Fre. szd parancsnoki és repülésvezetői állományának tartandó speciális – az URV-71 164 és 503-as pontjaiban meghatározott tantárgyakból és repülésvezetői ismeretekből – módszertani foglalkozásokról Börgöndön és az ezekből történő vizsgáztatásokról.<sup>867</sup>
1984. január 24-én – A repülésvezetői és hajózó parancsnoki állomány egy része az URV-71 164. és az 503,504.pontjában meghatározott szabályzatokból, valamint speciális repülésvezetői ismeretekből sikeresen vizsgázott. Ez alapján a CSRP engedélyezte három hajózó parancsnok és Balogh Imre őrgy. részére a század szintű repülések vezetését.
1984. január 24 – Befejeződött a Szovjetunióban a második műszaki csoport átképzése
1984. február 07 – A CSRP 021/1984.számú parancsa<sup>868</sup> alapján az előljáró Éberhardt György őrgy, Balogh Imre őrgy, Vigh Miklós őrgy, és Máté László őrgy. számára

---

<sup>864</sup> HL-KI MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989, 2690 d. 3895 öe. Az MN CSRP 00584/1983.sz szigorúan titkos melléklete, Ellenőrzési terv az 1984-es kiképzési évre Börgönd, 1983.deceMBER 13.

<sup>865</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok intézkedések 1980-1989, 2690 d. 3895 öe. Nyt.szám. : 00584/1983. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1984. évi munkaterve. Budapest, 1983. december 16.

<sup>866</sup> HL-KI. MN CSRPK Parancsok, intézkedések 1980-1989. 2690 d. 3896 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1984. évi kiképzési terve. Nyt. szám a : 0611/1983. Börgönd, 1983. december 22.

<sup>867</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A MN CSRP 011/1984.számú parancsa a hajózó parancsnoki állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről. Börgönd, 1984. január 21.

<sup>868</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980 1989. 2689 d. 3891 öe. A MN CSRP 021/1984.számú parancsa berepülések engedélyezésére. Börgönd, 1984. február 07.

az eredményes vizsgájuk alapján a Szu–22M3 és a Szu–22UM3 típusú repülőgépek átvételi és javítás utáni berepüléseit engedélyezte.

1984. március 21 – Magyarországon először szállt fel a Magyar Néphadsereg tulajdonában lévő Szu–22-es – a 08-as oldalszámú gyakorló harci – repülőgép, Balogh Imre őrgy. és Máté László őrgy. átvételi berepülés céljából, de. 10.00-kor, nappal egyszerű időjárási viszonyok között;

1984. március – Az átvételi és a rendes berepülések után a Szovjetunióban átképzett rgv. állomány fokozatosan állt helyre repüléstechnikailag a berepült repülőgépekkel. Az ellenőrző, engedélyező parancsnokok: Balogh Imre őrgy. Éberhardt György őrgy. Vígh Miklós őrgy. Máté László őrgy. és természetesen a két szovjet rgv. oktató – Jevgenyij Ovcsinnyikov szds. valamint Szergej Gridnyev szds. – voltak.

1984. április 01 – A MN CSRP 0012/1984 számú intézkedése<sup>869</sup> a „Mátra-IV” feladatok végrehajtására. „*A MN VKF intézkedése alapján 00h 00’-el megszűnik a 101. Fre. e és ezzel egyidejűleg teljes szervezettel megalakul a 101. Fre. szd. Taszáron, a „Vasvári Pál” laktanyában, a 31. H. Vre. e-el közös elhelyezésben.*” (Eredeti írásmóddal K. I.)

1984. április 3 – A MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka a 034/1984. számú<sup>870</sup> parancsával tíz fő részére engedélyezi a Szu–22 M3 repülőgéptípuson a gyakorlati repülések megkezdését

1984. április 13 – A MN HM 005/1984. számú parancsa alapján rendszerbe állt<sup>871</sup> 1984. április 13-val Taszár repülőtéren a MN 101. Ö. Fre. szd. állományában a Szu–22M3-as repülőgéptípus – 12db Szu–22M3-as (harci) és 3db Szu–22UM3-as (gyakorló harci) repülőgéppel. Ezzel egyidejűleg, az addig a Szolnok repülőterén települt 101. Felderítőrepülő-ezred állományában 1964 óta felderítő szolgálatot ellátó L–29-es repülőgéptípust pedig –

---

<sup>869</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A MN CSRP 0012/1984.számú intézkedése a „MÁTRA-IV” feladatok megszervezésére és végrehajtására. Budapest.1984. január.

<sup>870</sup>HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/10/1. sz. csomag, BL:42/01/34 A Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 034/1984. számú parancsa a gyakorlati repülési kiképzés megkezdéséről. Taszár, 1984.április.03.

<sup>871</sup> HL-KI HM Parancsok, intézkedések 1980-1989. 15 d. A HM 005/1984 számú parancsa az L–29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu–22M3 repülőgéptípus szolgálatba állítására Budapest, 1984. április.13.

„Delfin” iskolagép – egyidejűleg a rendszerből 1984. március 31-i hatállyal kivonta.

1984. április 18 – A MN 101. Ö. Fre. szd. pk. 036/1984.számú<sup>872</sup> intézkedése az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtásáról. Rendelkezik a parancsnok az átképzés ideje alatti, valamint az átképzés utáni oktatói, kötelékparancsnoki feladatok ellátásáról és a század szervezetszerű kötelék összeállításáról.

1984. április 25 – Elkezdődött a hazai átképzős rgv. állomány átképzése a szovjet – Jevgenyij Ovcsinnikov szds. és Szergej Gridnyev szds. – oktatókkal;

1984. május 15 – A MN 101. Ö. Fre. szd. pk. a 047/1984. számú<sup>873</sup> parancsában rendelkezik a hajózó parancsnoki állomány oktatói kiképzésének gyakorlati megkezdéséről.

1984. május 30 – Az előjáró a 049/1984.számú intézkedésében – MN CSRP – rendelkezett a nádudvari lőtér használata szabályozásáról, melyben a 101. Ö. Fre szd. szinte minden hónapban használhatta a lőteret;

1984. július 15 – A 101. Ö. Fre. szd. a kiképzése területén áttért a VBHT-81-ről<sup>874</sup> (Vadászbombázók Harckiképzési Terve), az FHT-81 (Felderítőrepülőök Harckiképzési Terve) utasításra;

1984. augusztus – A 101. Ö. Fre. szd teljes hajózó állománya befejezte a Szu–22M3-as repülőgéptípuson a nappali – az osztályos kiképzettségi szintjének megfelelő – repüléstechnikai átképzését;

---

<sup>872</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989, 480/10/1. számú csomag BL: 42/01/36 A 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 036/1984. számú intézkedése az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására. Taszár. 1984. április. 18.

<sup>873</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/10/1. számú csomag. BL: 42/01/47. sorszám. A 101.Felderítőrepülő-század parancsnokának 047/1984. számú parancsa az oktatói kiképzés gyakorlati megkezdéséről a Szu – 22M3-as repülőgéptípuson. Taszár, 1984.május 15.

<sup>874</sup>Orosz nyelvű szabályzat volt, amely szerint a Szovjetunióban is repültünk – Курс Боевой Подготовки ИБА, ezt fordítottuk mi VBHT-nak, s később ebből lett az FHT-81 – az átképzésünk alatt. Magyar fordítása akkor még nem létezett. Ennek a szabályzatnak a magyar fordítása lett az FHT-81, a felderítő repülőök harckiképzési terve, mely szerint később folytattuk a kiképzési repüléseinket.

- 1984.augusztus.23 – A MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka parancsban<sup>875</sup> engedélyezi a századhoz utólag került rgv. János Béla őrgy. részére az alegység szintű – Szu–22M3-as század repülésein – a repülések vezetését.
1984. augusztus vége – A 101. Ö. Fre. szd hajózó állománya megkezdte a Szu–22M3 repülőgéptípuson az éjszakai átképzését;
1984. október 16 – A 101. Ö. Fre. szd. állományát felderítő módszertani bemutatón ismertetik meg az előljárókkal, 4 + 2db Szu–22M3 repülőgép felhasználásával a MN CSRP 097/1984.számú parancsa<sup>876</sup> alapján
1984. október 22 és november 02 között – A MN CSRP váratlan miniszteri szemléje<sup>877</sup>, a katonai szervezet össz. tevékenysége, felkészültsége, alaprendeltetésére való alkalmassága és készenléte komplex felmérése céljából.
1984. november – A MN CSRP beszámoló jelentése<sup>878</sup> az 1981 és az 1983 közötti időszakra meghatározott feladatok végrehajtásáról. Beszámol az 1983-ban a „Mátra-III.” feladat keretében a Szu–22-es felderítőrepülő-század csökkentett állományú létrehozásáról, s az annak állománya sikeres típusátképzéséről valamint a Szu–22-es repülőgéptípus 1983. december 13-g történő leszállításáról
1984. november. 26 – A Honvédelmi Minisztérium Magyar Néphadsereg Légvédelmi és Repülő Parancsnokság parancsnoka, Stock János altábornagy, a szemlebizottság elnökének jelentése<sup>879</sup> a MN Honvédelmi Miniszterének az 1984 október 22, és november 02 között a MN Csapatrepülő parancsnokság váratlan miniszteri szemléjéről. A szervezet össz.

---

<sup>875</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/10/1. sz. BL: 42/01/74 a Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 074/1984.számú parancsa a repülésvezetés engedélyezésére. Taszár, 1984. augusztus. 23.

<sup>876</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A MN CSRP 097/1984.számú intézkedése az MN felderítő módszertani bemutatóra a repülő és helikopterek részvételére. Börgönd, 1984. október 16.

<sup>877</sup> HL-KI. HM MN parancsok 1980-1989. 8d. 18 öe. Stock János altábornagy, parancsnok, a szemlebizottság elnökének jelentése Czinege Lajos hadseregtábornok, a Magyar Népköztársaság honvédelmi miniszterének. Budapest, 1984. november 26.

<sup>878</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2690 d. 3896 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnokának jelentése az 1981-1983. közötti időszakra meghatározott feladatok végrehajtásáról. Nyt.szám: 00734/1984. Börgönd 1984. november.

<sup>879</sup> HL-KI. HM MN 1980-1989, 8 d. 18 öe. A HM MN LÉ. és Rep. Pk-ság parancsnokának jelentése a MN Csapatrepülő Parancsnokságon végrehajtott váratlan miniszteri szemléjéről. Nyt.szám: 003539/37/1984. Budapest, 1984. november.26

tevékenységéről, felkészültségéről, alaprendeltetés betöltésére való alkalmasságáról és készenléte komplex felmérése céljából végzett szemle tapasztalatait tartalmazó HM Katonai Tanács elé előterjesztést és a HM parancstervezetet csatoltan felterjesztette Stock János altábornagy a szemlebizottság elnöke.

1984. november. 30 – A MN Katonai Tanács (a továbbiakban MN KT) elé történő Honvédelmi Miniszteri előterjesztés<sup>880</sup> a MN Csapatrepülő Parancsnokság váratlan miniszteri szemléjének tapasztalatairól

1984. december 06 – Közel 25 évi szolgálat után távozott a honvédelmi miniszteri beosztásából Czinege Lajos hadseregtábornok. Beosztásában őt Oláh István vezérezredes váltotta 1984. december 06-án;

1984. december. 11 – Az új Honvédelmi Miniszter – Oláh István vezérezredes – előterjesztése<sup>881</sup> a politikai Bizottság elé az 1985. április 4-i díszszemle megrendezésére, melyben szerepel egy Szu-22-es repülő raj is.

1984. december 31 – A 101. Ö. Fre.szd az éves repülési idő tervét Szu-22M3-as típusal 96% - ban, míg a Szu-22UM3-as típusal 99%-ban teljesítette, a betervezett repülési feladatok tekintetében pedig 98%-ban;

1985. január. 03. – a 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsban<sup>882</sup> határozza meg – az MN 033/1980. számú intézkedésben meghatározottak szerint – a szd. rgv-i részére 1985. január 01-től az osztályba sorolási pótlék jogosultságát.

1985. január 03-án – A 101. Ö.Fre.szd. pk-a intézkedést adott ki<sup>883</sup> a századon belüli oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására. Meghatározta az oktatói, ellenőrzési jogosultságai az oktatói állománynak, valamint a századon belüli kötelék összeállítás rendjét. (Ezt az intézkedést ezután

---

<sup>880</sup> HL-KI. HM MN 1980-1989, 8 d. 18 öe. Előterjesztés az MN Csapatrepülő Parancsnokság váratlan miniszteri szemléjének tapasztalatairól. Nyt.szám: 003539/38/1984, Budapest, 1984. november. 30.

<sup>881</sup> HL-KI. MN HM 1980-1989. 8 d. 25 öe. Előterjesztés a politikai Bizottsághoz az 1985. április 4-i díszszemle megrendezésére. Budapest. december.11.

<sup>882</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag, BL: 50/01/2. sz. irat, a MN 101. Ö. Fre. szd. pk. 02/1985. számú parancsa az osztályos pótlék jogosultságának megállapítására, Taszár, 1985. január 03.

<sup>883</sup>HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1számú csomag. BL:50/01/4. A Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 04/1985. számú intézkedése az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására. Taszár,1985. január 03.

minden évben kiadta a szd. pk. az elején a kötelékkiképzésbe belevonta a szovjet pilótákat is, a magyarországi tartózkodásuk ideje alatt.)

1985. január 04 – a CSRP intézkedése alapján, a 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsára<sup>884</sup> megalakult a századnál a repülő módszertani és biztonsági tanács (RMBT) két – mérnök műszaki szolgálat (mmsz) és repülőgép-vezetői (rgv) – szekcióval.
1985. január 10 – a 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsával<sup>885</sup> engedélyezi a beosztott hajózó állomány, a hajózó parancsnoki és a repülésvezető hajózó állomány részére az 1985. január 08-án végrehajtott vizsgáztatások – az URV-71 164. pontja, valamint az 504-es pontokban előírt tantárgyakból – eredményei alapján engedélyezi a Szu – 22M3 repülőgéptípuson a gyakorlati repülések folytatását, és öt fő részére a századszintű repülések vezetését. Taszár 1985. január.10.
1985. január. 11 – a MN CSRP a 0078/1983. számú kiképzési intézkedésében meghatározottak alapján, a CSRP 1985-ös munkaterve szerint a hajózó parancsnoki állomány és a rgv-i állomány részére vizsgáztatást rendelt el.
1985. január – A 101. Ö. Fre. szd. vezetése a repüléstechnikai kiképzésünk szinten tartása mellett a „Derítsd fel és semmisítsd” meg harciaszati alapelv szem előtt tartásával kezdte el tervezni a kiképzési feladatainkat, a rendeltetésünknek megfelelő kiképzésünkkel való előre haladásunk miatt;
1985. január második hete – A MN CSRP a 0039/1985.számú<sup>886</sup> intézkedésével, az intézkedésének a 7. oldalának A.) pontjában, a 101. Ö. Fre. szd-ot a CSRP katonai alakulatai közül különleges katonai szervezet kategóriába sorolta. Ugyanezen intézkedés B.) pontjában a század alkalmazott

---

<sup>884</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. sz. csomag, BL:50/01/5. sz. irat, a MN 101. Fre. szd parancsnokának 05/1985.sz. parancsa a repülő módszertani és biztonsági tanács összetételére és feladatára, Taszár, 1985. január.03.

<sup>885</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag, BL: 50/01/10. sz. irat, a MN 101. Ö. Fre. szd. pk. 010/1985. számú parancsa a hajózó illetve a hajózó parancsnoki állomány éves vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről. Taszár, 1985. január 10.

<sup>886</sup> HL-KI. CSRP 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. a MN CSRP 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére.



technikai eszközei – a Szu–22M3 és a Szu–22UM3-as és az általuk alkalmazott speciális fedélzeti fegyverrendszerei, levegő-föld irányított rakétái, rádiótechnikai felderítő konténerei, zavaró konténerek frekvencia adatai, valamint repülőbombái – úgyszintén.

1985. február 20 – a MN CSRP intézkedést<sup>887</sup> ad ki a 101. Ö. Fre. szd, mint különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére.

1985. február 26 – Az MN 101. Ö. Fre. szd pk-a intézkedésében<sup>888</sup> rendelkezik a hazánk felszabadulásának 40. évfordulóján, az 1985. április 4-én résztvevő légi díszelgésen való részvételre, annak előkészítésére és a repülések kiszolgálására a MN Repülőfőnökének 010/1985.számú intézkedésének figyelembevételével.

1985. március 4 – a CSRP kiképzési intézkedése alapján kiadott 101. Ö. Fre. szd. pk. intézkedése szerint – a Hazánk felszabadulása alkalmából rendezett szemlére kijelölt bemutatkozó légi-díszelgő kötelék – az első légi lépcső 10h 00'-es felszállással (1db Mi–8T helikopterrel 11fő) a második légi lépcsővel 12h 00'-es felszállással (4db Szu–22M3 repülőgép +8fő) valamint 12h 45'-es felszállással (1db Mi–8T helikopterrel 8fő) áttelepült Kecskemét repülőterre. A légi-díszelgésre a felkészülést és a díszelgés végrehajtását innen tervezték végrehajtani.

1985. március 24 – a budapesti légi-díszelgés gyakorló repülésén<sup>889</sup> történt MiG–23MF típusú repülőgép repülőbalesete miatt a légi-díszelgés végrehajtását letiltották. A légi- díszelgés nem került végrehajtásra.

---

<sup>887</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések, 1980-1989, 2692 d. 3897 öe. a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére. Börgönd, 1985. február. 20.

<sup>888</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag B1:50/01/28. A Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 028/1985. számú intézkedése az 1985. április 4-i légi díszelgés végrehajtására. Taszár, 1985. február 26.

<sup>889</sup> Légi díszelgés gyakorló repülése harmadik felszállásán – 8/10 felhőzet, 4500méteres felhőtető, 800méteres felhőalap és 8 kilométeres vízszintes látás mellett – Störk József fhdgy MiG–23MF típusú repülőgépe irányíthatatlanná vált, melynek hatására a rgv. katapultálással elhagyta a repülőgépét. Személyi sérülés nem történt.

1985. március 26 – a kecskeméti repülési esemény előzetes kiértékelésének állománygyűlése után másnap, a 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsára<sup>890</sup> a Szu–22M3-as légi-díszelgő csoport hazatelepült Kecskemét repülőtérrel.
1985. április. 18-án – A 101. Ö. Fre. szd. intézkedésben<sup>891</sup> rendelkezik – a kiképzési tervnek megfelelően – Kecskemét repülőtér berepüléséről. Intézkedésében kijelöli a szd. áttelepülésben érintett állományát is.
1985. április 25 – a 101. Ö. Fre. szd. kijelölt állománya, 7db Szu–22M3-as harci és 1db Szu–22UM3 gyakorló harci repülőgépekkel, függesztmények nélkül, a CSRP kiképzési intézkedésének megfelelően berepülte Kecskemét repülőteret.<sup>892</sup>
1985. április. 30 – a MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka a MN CSRP 0039/ 1985. számú, a 0025/1975.sz HM, valamint a 0020/1975 MN VK. HDM. CSF. számú utasítások alapján intézkedést<sup>893</sup> ad ki a századnál szigorított rezsím rendszabályok bevezetésére.
1985. május 15 – a 101. Ö. Fre szd. pk. parancsban<sup>894</sup> engedélyezi Katona István századosnak a beosztásához köthetően – az előírt vizsgák utáni – repülések vezetését a Szu–22M3 repülőgéptípuson. Evvel nőtt a század repülésvezetői állománya, amely segíti a századot a kiképzés ütemének gyorsításában.
1985. június 26 – a CSRP intézkedést<sup>895</sup> ad ki a 101. Ö. Fre. szd. Mezőkövesd repülőtérre való áttelepülés és az onnan történő tevékenységek minden oldalú biztosítására.

---

<sup>890</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989.

<sup>891</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2689 d. 3891 öe. A 101. Ö. Fre. szd. pk. 052/1985. számú intézkedése Kecskemét repülőtér berepüléséről. Taszár. 1985. április. 18.

<sup>892</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag 50/01/52 számú irat. MN 101.Fre. szd. pk. 052/1985.számú intézkedése Kecskemét repülőtér berepüléséről. Taszár. április 18.

<sup>893</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 480/11/1. számú csomag, 50/01/63 számú irat a Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnok 0063/1985. számú intézkedése a rezsím feladatok meghatározása a század szervezetében lévő technika fokozottabb védelmére. Taszár 1985. április. 30.

<sup>894</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag BL : 50/01/67 számú irat. A MN 101. Ö. Fre. szd. pk. 067/1985. számú parancsa a repülésvezetések engedélyezéséről a Szu–22M3 repülőgéptípuson. Taszár. 1985. május. 15.

<sup>895</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. A MN CSRP 060/1985.számú intézkedése a 101. Fre. szd. áttelepítésének és Mezőkövesd repülőtéren történő tevékenységének mindenoldalú biztosításra. Börgönd, 1985. június 26.

1985. június 28 és július 05 között – A 101. Ö. Fre. szd. a VSZ EFE szintű „DUNA-85” hadgyakorlaton vett részt kitűnő eredménnyel.
1985. június 29 – a Magyar Néphadsereg 101. Ö. Fre. szd. pk. a MN CSRP 1985. évi kiképzési tervének és a 060/1985. sz. CSRP intézkedésnek megfelelően század parancsban<sup>896</sup> intézkedik a század erői és eszközei Mezőkövesd repülőtérre történő áttelepítés végrehajtására.
1985. július 04 – A 101. Ö. Fre. szd. pk. – az az előljárával egyeztetve – a beosztásból adódóan lőtéri repülésvezetői szolgálatot ellátókon fölül még öt fő rgv. számára parancsban<sup>897</sup> engedélyezte a lőtéri repülésvezetői szolgálat ellátását.
1985. július 04 – A mezőkövesdi áttelepülés előkészítő csoportja – a CSRP utasításának megfelelően – reggel, 06.00-kor útnak indult Szentkirályszabadjára elhelyezési anyagok vételezésre, majd Mezőkövesd repülőtérre 1 fő tiszthelyetessel és két fő sorállományú katonával.
1985. július 07 – A CSRP kiképzési tervében előírt mezőkövesdi áttelepülés földi lépcsője – a vasúti lépcső – a bevagonírozást július 06-án, munkaidőben befejezte, s 07-én reggel 05.00-kor RHGY. elrendelésével elindult Mezőkövesd repülőtérre. Evvel a lépcsővel áttelepült 5 fő tiszt, 6 fő tiszthelyettes, valamint 37 fő sorkatona. A vagonokba felmálházásra került 21 db tehergépjármű.
1985. július 09-én, 07.00-kor – A mezőkövesdi áttelepülés első légi-lépcsője, 1db An-26 felszállt, fedélzetén 17 fővel.
1985. július 10-én, 07.00-kor – A mezőkövesdi áttelepülés második légi-lépcsője szállt fel, 1 db An-26-os, fedélzetén 24 fővel, közöttük 6 fő a Szovjet garanciás csoport tagjával. Az An-26-os felszállása után felszállt az áttelepülés időjárás felderítője – Balogh Imre alezds. és Lőrincz István őrgy. – Szu-22UM3-as repülőgéppel.

---

<sup>896</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 480/11/1. számú csomag, BL: 50/01/74 számú irat. a MN 101. felderítőrepülő-század parancsnok 074/1985. számú parancsa a század erői és eszközei Mezőkövesd repülőtérre történő áttelepítés végrehajtására. Taszár, 1985. június 29.

<sup>897</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. A Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 076/1985. számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről. 480/11/1. számú csomag BL:50/01/76, Taszár, 1985.július 04.

1985. július 10-én 09.00-kor tartott repülés előtti eligazítás után felszállt egy Szu-22UM3-as repülőgép a mezőkövesdi repülésvezetővel és a repülésvezető helyettessel. Utánuk 15'-es időintervallumokkal szálltak fel az áttelepülő repülőgépek feladat végrehajtásra, Mezőkövesden történő leszállással.
1985. július 10-én 10.00-kor a mezőkövesdi áttelepülő utolsó – egy Mi-8T típusú helikopterrel – légi lépcső is felszállt 8 fővel Taszár repülőtérrel.
1985. július 12 – A Mezőkövesd repülőtérre történő áttelepülésünk első – a repülőgép korlátozásának túllépéséből eredő – repülő eseménye +11-es túlterhelés létrehozásával.
1985. július. 13 – a MN CSRP parancsban<sup>898</sup> rendelte el a július 12-i repülési esemény kivizsgálását
1985. július 15 – A 101.Ö.Fre.szd. pk. 076/1985.számú<sup>899</sup> parancsával – a megfelelő tudásanyag elsajátítása és az elméleti, valamint gyakorlati vizsgák után – engedélyezte a szd. három felderítő rajpk. lőtéri repülésvezetését.
1985. augusztus. 01 – a MN CSRP parancsában<sup>900</sup> köszönte meg a szd. állományából az 1985. június. 28 és 1985. július.05 között végrehajtott „Duna-85” fedőnevű Varsó i Szerződés szintű hadműveleti-harcászati gyakorlaton részvett állománynak munkáját. A század állományából egy fő – Vincze Péter fhdgy – pénzjutalomban is részesült.
1985. augusztus 09 – A 101. Ö. Fre. szd. megbízott pk. Vigh Miklós őrgy. parancsban<sup>901</sup> intézkedik a szd. hadműveleti repülőtérrel – Mezőkövesd repülőtérrel – történő hazatelepüléséről.
1985. augusztusa – A VSZ tagországok hadseregeinek MMSZ konferenciája 1985-ben, Bulgáriában, Szófiában, melyen részt vett a 101. Ö. Fre. szd részéről Mikula László mk. őrgy. a szd. pk. fvt. helyettese.

<sup>898</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2692 d. 3897 őe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére. Börgönd, 1985. július 13.

<sup>899</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 480/11/1. számú csomag, B150/01/76. – A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 076/1985.számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről.

<sup>900</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2692 d. 3897 őe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 075/1985. számú parancsa dicséret-jutalmazásról. Börgönd, 1985. augusztus 01.

<sup>901</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. BL 480/11/1.sz. csomag, 50/01/78. sorszám- A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 078/1985.számú parancsa a század erői és eszközei Taszár repülőtérre történő visszatelepítésének végrehajtására. Mezőkövesd, 1985. augusztus 09.

1985. augusztus 12 – A 101. Ö. Fre. szd. hazatelepülése Taszár repülőtérre, Mezőkövesd hadműveleti repülőtérrel, három légi-lépcsőben.
1985. augusztus 12 – A Taszár repülőtérre történő hazatelepülésre felszálló Racskó-Bellér géppár Szu-22M3 típusú vezérgépe (Racskó Mihály szds.) repülési fegyelmetlenségéből eredően a repülésvezetői pontra történő besorolás végén a repülőteret szegélyező fasornak ütközött, s a repülőgépen maradandó sérülések keletkeztek.
1985. augusztus 13 – A Mezőkövesdre települt állomány földi lépcsőjének – vasúton – visszatelepülése Taszár repülőtérre.
1985. augusztus 14 – A felszámoló csoport hazatelepülése az „anya” – Taszár – repülőtérre.
- 1985.szeptember 10 – A MN 101.Ö. Fre. szd. pk. intézkedése<sup>902</sup> – a kiképzési tervnek megfelelően – Pápa repülőtér berepüléséről, melyet a szd. kijelölt állománya a terv szerint eseménymentesen 10 plusz egy repülőgéppel – 8 Szu-22M3 harci és 2 Szu-22UM3 gyakorló harci repülőgéppel, s egy An – 26-os szállító repülőgéppel – végrehajtott.
1985. szeptember. 18 – A MN 101. Ö. Fre. szd. pk. bizottságot jelölt ki<sup>903</sup> a Mezőkövesdről hazatelepüléskor bekövetkezett repülő esemény kivizsgálására.
1985. október. 04 – A MN CSRP a 0090/1985. számú<sup>904</sup> intézkedésében elrendeli a csapatrepülő katonai szervezetek harckészültségbe helyezésének megszervezését és biztosítását.
1985. október 05 – A MN CSRP 0090/1985. számú intézkedésének kiegészítését megkapta a 101. Ö. Fre. szd. saját magára vonatkoztatva, azaz a század magasabb

---

<sup>902</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag,50/01/88. sorszám. A MN 101. Fre. szd. pk. 088/1985.számú intézkedése Pápa repülőtér berepüléséről. Taszár, 1985. szeptember. 04.

<sup>903</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag 50/01/102.sorszám, A MN 101. Fre. szd. pk. 0102/1985. számú parancsa bizottság kijelölésére. Taszár, 1985. szeptember. 18.

<sup>904</sup>HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0090/1985. számú intézkedése a csapatrepülő katonai szervezetek harckészültségbe helyezésének megszervezésére és biztosítására. Börgönd, 1985. október.04.

harckészültségbe helyezésének módjára és biztosítására vonatkozó intézkedéseket<sup>905</sup>

1985.október.07 – a 101.Ö. Fre. szd. pk. a CSRP parancsa, valamint a 0360/1985.számú vizsgajegyzőkönyv alapján parancsban<sup>906</sup> engedélyezi Racskó Mihály fhdgy. gyakorlati repülési kiképzésének folytatását a Szu–22M-as repülőgéptípuson.

1985. december 19 – Megjelenik a MN CSRP 1986-os intézkedése az 1986. évi kiképzési feladatok végrehajtására

1985. december 20 – a 101. Ö. Fre. szd. vezető hajózó és repülésvezetői állománya részére Börgöndön módszertani foglalkozásokat és az év végi vizsgáztatásokat rendelte el<sup>907</sup> a MN CSRP, az URV-71 164 és az 503.számú pontjai szerint. A kijelölt állomány – hét fő – sikeresen vizsgázott és repülési valamint repülésvezetési jogosultságot szerzett az 1986-os kiképzési évre.

1986. január. 03 – Megkapta a 101. Ö. Fre. szd. MN CSRP-től<sup>908</sup> a MN Légvédelmi és repülőparancsnoka 00146/1985. számú intézkedésében, a csapatrepülőök számára kiutalt megsemmisítő harceszközökből az 1986-os kiképzési évben ránk eső javadalmazás részt.

1986. január.14 – a MN CSRP intézkedést<sup>909</sup> ad ki az 1985-ben a technikai fejlesztéseknek megfelelően beérkezett „INGUL-A” rakéta előkészítő állomás szolgálatba állításáról. Ez az állomás az éves kiképzési tervben betervezett lengyelországi éles rakétalövészet szempontjából elengedhetetlen volt.

---

<sup>905</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. Kiegészítés a MN CSRP 0090/1985. számú intézkedéséhez, a 101. fre. szd magasabb harckészültségbe helyezésének megszervezéséhez és biztosításához. Börgönd, 1985. október. 04.

<sup>906</sup> HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag, BL:50/01/109. A MN. 101. Felderítőrepülő-század pk. 010/1985.számú parancsa a gyakorlati repülő kiképzés folytatásáról.

<sup>907</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. A MN CSRP 0016/1985. számú parancsa a hajózó parancsnoki állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről. Börgönd, 1985. december. 23.

<sup>908</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 002/1986. számú intézkedése a felderítő-repülőgépek és helikopterek megsemmisítő eszközeinek elosztásáról. Börgönd, 1986. január 03.

<sup>909</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 005/1986.számú intézkedése az INGUL-A műszaki előkészítő állomás szolgálatba állítására. Börgönd, 1986. január 14.

1986. január. 27-én – a CSRP – Schmidt István vörgy – parancsban<sup>910</sup> rendelkezik a 101. Ö. Fre. szd-nál az új harc kiképzési feladatok végrehajtásának módjáról.
1986. március. 18 – A CSRP a 029/1986.számú intézkedésében<sup>911</sup> rendelkezik a század Lengyel Népköztársaság (a továbbiakban LNK) beli éles lövészeti felkészüléséről
1986. március.24 – a MN CSRP a 101. Ö. Fre. szd. a LNK Pila repülőtérre történő áttelepüléshez, s az onnan végrehajtandó éles rakétalövészet megfigyelői biztosítására intézkedést<sup>912</sup> ad ki.
1986. április 26 – Robbanás történt a csernobili atomerőműben, melynek következtében egy hétig nem tervezhetett repülést a 101. Ö. Fre. szd.
1986. május. 04-én – Pacsek József altbgy. MN VKF, HM h. a HM Katonai Tanács elé engedi terjeszteni a Honvédelmi Minisztérium feladattervét<sup>913</sup> az 1986-1990-es időszakra. A tervezetben szerepel 2 csatarepülő Szu-25K századdal egy csatarepülő-ezred felállítása Börgönd repülőtéren 1990-ben, valamint Taszár védett fedezékek kiépítése.
1986. május 07 – A 101. Ö. Fre. szd. részére Fokozott Harckészültséget (a továbbiakban FHKSZ) rendelt el az előjáró, mellyel kezdetét vette a század repülőharcászati gyakorlata (a továbbiakban RHGY).<sup>914</sup>
1986. május.08 – A 101. Ö. Fre. szd. számára elrendelt HKSZ második hazai napján Nádudvar lőtéren éleslövészeti feladatokat NR-30-as gépágyúval és nem irányított (NIR) Sz-5K típusú rakétákkal levegő-föld lövészeti

---

<sup>910</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 09/1986. számú parancsa az új repülő-harc kiképzési feladatok első végrehajtásának oktatására, Börgönd, 1986. január 27-én.

<sup>911</sup> HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. Az MN CSRPK 029/1986.sz. intézkedése a Lengyel Népköztársaság állami lőterén 1986. kiképzési évben tervezett éles rakétalövészetre történő felkészülésre. Börgönd, 1986. március.18.

<sup>912</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 035/1986. számú intézkedése az LNK-ban végrehajtásra kerülő éles rakétalövészetre történő felkészülés és a feladat végrehajtás megfigyelői biztosítására. Börgönd, 1986. március 24.

<sup>913</sup> HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2 109 d. A Honvédelmi Minisztérium feladatterve 1986-1990-es időszakra. Nyt.szám:000280/1986. Budapest, 1986. május 04.

<sup>914</sup>Repülőharcászati gyakorlat (RHGY) – Katonai terminológiai értelmező szótár, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó, Budapest, 2015. (KÉSZ) – A repülőkötelékek személyi állománya harcászati kiképzésének legmagasabb formája. Ezeket a repüléseket, a valóságos harc helyzetet legjobban megközelítő körülmények között hajtják végre.

feladatokat hajtott végre kiváló eredménnyel. A megadott területeken pedig vizuális légi felderítéseket és légi fényképezéseket hajtott végre.

1986. május. 10 – A HKSZ negyedik napján a 101. felderítőrepülő-század rádiótechnikai felderítést s a felderítendő rádiótechnikai (RT) objektumok helyzetének meghatározását végezték, megfelelő, valamint kis sebességű légi célok elfogását kitűnő eredménnyel.

1986. május.23 – A 101. Ö. Fre. szd. eseménymentesen áttelepült a lengyelországi Pila repülőtérrre nappal egyszerű időjárási viszonyok között, géppár kötelékben a HKSZ második szakaszának végrehajtására.

1986. május 27 – A 101. Ö. Fre. szd. teljes állománya CP-100-as világítóbombára R-13M önirányított rakétákkal kiváló eredménnyel légi lövészetet hajtott végre a Balti tenger fölötti Usztká légi lövészeti lőtéren

1986. május. 29 – a 101. Ö. Fre. szd. a 8 h 00' – 14 h 00'-ig tartó nappali repülési váltáson H-25ML lézervezérlésű levegő-föld osztályú irányítható rakétaindítását hajtotta végre – mondhatni, hogy az időjárás miatt harci körülmények között – a Naderzyce lőtéren. A felhőalap az előírt 1600m helyett stabilan 800m volt. Az állomány eseménymentesen megfelelő eredménnyel végrehajtotta az irányítható rakétalövészetet. Evvel a század megszerezte a rendeltetésének megfelelő jártasságát a Szu-22M3-as repülőgép típuson.

1986.május. 31-én hazatelepült a lengyelországi Pila repülőtérrel, az utolsó, repülőgépünk 11óra 50perckor szállt le Taszár repülőtéren, eseménymentesen, eredményesen végrehajtva az LNK beli légi és földi lövészetet.

1986. június 19-én – A századnál nappal bonyolult időjárási viszonyok között időjárásromlás következtében repülés irányító, valamint rgv hibából eredően „sérülés” kategóriájú súlyos repülő esemény történt.<sup>915</sup>

---

<sup>915</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 062/1986. számú parancsa fenyítés kiszabásáról, indoklás rész. Börgönd, 1986. július. 15.



1986. június 19 – A MN CSRP kivizsgáló bizottságot jelölt ki parancsában<sup>916</sup> a délelőtt a 101. Ö. Fre. szd.-nál bekövetkezett repülő esemény kivizsgálására.
1986. július 07 – A MN CSRP a 101. Ö. Fre. szd. RHGY idején végzett kiváló munkájuk elismeréseként a szd. állományából hat főt dicséretben és anyagi jutalomban részesített.<sup>917</sup>
1986. július 22-én – Megjelenik a MN CSRP 0064/1986. számú intézkedése,<sup>918</sup> a 101. Ö. Fre. szd. harckészültségbe történő bevonásáról;
1986. augusztus 01 – Az MN CSRP – a Légvédelmi és Repülő Parancsnok 00143/1986 és a 0090/1984 elrendelte<sup>919</sup> a 101. Ö. Fre. szd. ideiglenes készütségi szolgálatba történő bevonását;
1987. május 09 – A Honvédelmi Minisztérium Magyar Néphadsereg Vezérkarának Szervezési Csoportfőnöksége által megjelent a Pacsek József altbgy. Honvédelmi Miniszterhelyettes által jóváhagyott 101. Ö. Fre. szd. frissített állománytáblája,<sup>920</sup> amely már a század 31. Hc. Vre. e-el való integrációjáig már nem változott.
1987. július.21 – A MN CSRP intézkedése<sup>921</sup> a 101. Ö. Fre. szd. NDK beli Laage repülőterre történő át – és visszatelepülésére, valamint az ott végzett repülések megtervezésére és végrehajtására.
1987. augusztus 04 – A 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsa<sup>922</sup> az NDK beli Laage repülőterre történő át- és visszatelepülésről.

---

<sup>916</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 063/1986. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére. Börgönd, 1986. június. 19.

<sup>917</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 053/1986.számú parancsa dicséret-jutalmazásra. Börgönd, 1986. július.07.

<sup>918</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, A MN CSRP 0064/1986. számú intézkedése a 101. Fre. szd. készütségi szolgálatba történő bevonására. Börgönd, 1986. július. 22.

<sup>919</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 0064/1986.számú intézkedése a 101. Fre. szd. készütségi szolgálatba történő bevonására. Börgönd, 1986. július 27.

<sup>920</sup> HL-KI. HM MNVK Szervezési Csoportfőnökség MN 1980-1989. 597 d. 876 öe. HM MNVK 5/5 számú állománytábla Felderítőrepülő-század „B” Budapest, 1987. május 09.

<sup>921</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, A MN CSRP 076/1987.számú intézkedése a 101. Ö. Fre. szd. NDK-ba történő át- és visszatelepülésének, valamint az NDK-ban a kiképzési repülések biztonságos végrehajtására és megfigyelői biztosítására. Börgönd, 1987. július. 21.

<sup>922</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/14/1. számú csomag, Bl:73/01/77. A Magyar Néphadsereg 101. Felderítőrepülő-század parancsnokának 0077/1987.számú parancsa a század erői és eszközei Laage repülőterre történő át- és visszatelepülésére, valamint a Laage repülőterről történő feladatok végrehajtására. Taszár, 1987. augusztus 04.

1987. augusztus 08 – Az operatív csoport áttelepülése Laage repülőterére 1 db. An – 26-os repülőgéppel – 10 fővel, repülési anyagokkal és személyes csomagokkal – a szállítmányparancsnok Vígh Miklós őrnagy.
1987. augusztus 10 – A fogadócsoporthoz áttelepülése Laage repülőterre 8h 00’-től, 1 db An–26-os repülőgéppel – 22 fő és a harci technikával áttelepülő rgv-k személyi csomagjai – szállítmányparancsnok: Vígh Antal alezds.
- A nagytávolságú diszlokációs manővert 10h 00’-től hajtja végre a szd. egyes repülőgépekkel 5’-es idő térközzel Balogh Imre alezds vezetésével. (12 fő rgv, 8 db Szu–22M3-as és 2 db Szu–22UM3-as repülőgéppel).
- A megerősítő csoport áttelepülése 11h 00’-től 1db An–26-os repülőgéppel – 21 fővel, személyi csomagokkal, repülési anyagokkal – a szállítmányparancsnok: Balogh Béla mérnök (mk.) fhdgy.
- A taszári kibocsájtó csoport 11h 30’-től 1db An–26-os repülőgéppel áttelepülése – 21 fővel, személyi csomagokkal és ügyviteli anyagokkal – a szállítmányparancsnok: Mikula László mk. őrgy.
- 1987.szeptember 27 – Moszkvában a VSZ EFE, a Szovjetunió Védelmi Minisztériuma és a Magyar Vezérkar tárgyalása – Pacsek József altábornagy az országunk gazdasági helyzetére hivatkozva egyoldalúan lemondta a VSZ EFE által előírányzott, a Magyar Néphadseregbe vonatkozó fejlesztés legnagyobb tételét, a 40db Szu–25-ös csatarepülőgépek beszerzését;
1987. október 05 és november 02 között a 101. Ö. Fre. szd. részt vesz az 5. HDS. PK. éves munkatervének megfelelően az 1.g. hdt. részére végrehajtott „Bazalt-87” parancsnoki és törzsvezetési bemutató gyakorlatán 4 db. Szu–22M3 repülőgéppel a saját légierő szerepében.
1987. október 25 – Az 5. HDS. kérésére a „Bazalt-87” gyakorlat keretében saját csapatok védőkörletének légi fényképezése.
1988. március 17 – Az első repülőgépünk elvesztése! Vámos József őrgy. műszaki meghibásodás miatt – a 06-os oldalszámú harci, Szu–22M3 típusú repülőgépéből – katapultálni kényszerült NEIV között a feladat

végrehajtása után. A meghibásodott – kigyulladt repülőgépe, Kaposhomok térségében a vasúti töltés oldalába csapódott be, személyi sérülés nem történt – megsemmisült, ő, maga sértetlenül ért földet.

1988. április 13 – A 101. Ö. Fre. szd. a „Gránit-88” fedőnevű többfokozatú légvédelmi és repülő hadműveleti-harcászati gyakorlaton vett részt a VSZ légvédelmi és repülő csapatainak bevonásával.
1988. szeptember 12 – 23-ig a Csapatrepülők előre bejelentett miniszteri szemléje, amely érintette a 101. Ö. Fre. szd-ot is. A szemlebizottság vezetője Dr. Mórocz Lajos altbgy.
1988. október 04 – A VSZ EFE KT budapesti ülése egyik napirendi pontja rohamzászlóalj deszantolása, önálló harctevékenység biztosítása Sári repülőtér és Tatárszentgyörgy lőtér fölött.
1989. május 02 – A magyar hatóságok megkezdik Osztrák – Magyar határon a műszaki határzár akadály lebontását.
1989. június 13 – a magyar parlamentben megkezdődtek a nemzeti kerekasztal tárgyalások.
1989. szeptember 09-10 – A berlini fal ledöntése.
1989. október 23 – A munkásőrség szervezeteit a Magyar Néphadsereg alakulatai lefegyverzik.
1989. november 30 – A kormányülés dönt a sorkatonai szolgálat 2 évről 12hónapra történő csökkentéséről.
1989. december 01 – A Magyar Néphadsereg Honvédelmi Minisztere – Kárpáti Ferenc vezérezredes – paranccsal mindenféle párttevékenységet – evvel az MSZMP tevékenységét is – megszüntet a Magyar Néphadseregben.
1990. március 15-vel – A Német kormány 1848 március 15. emlékére a Magyar Néphadsereg (MN) nevet Magyar Honvédségre (MH) változtatta.
1990. március 25, illetve április 08-ra – az első magyarországi szabad választások kiírása.
1990. június 05 – A Magyar Köztársaság Honvédelmi Minisztere – Für Lajos – a VSZ EFE törzsfőnökének és kíséretének tolmácsolja a kormányunk álláspontját,

amely a tervek szerint szeptemberben a hazánkban tartandó „Pajzs-90” gyakorlat megtartását a nemzetvédelmi katonai doktrínánk, a Magyar Honvédség rendeltetése és várható alkalmazása nem indokolja.

1990. június 07-08 – A VSZ PTT soros ülésén Moszkvában a magyar küldöttség javasolja a VSZ, mint katonai szervezet működésének felülvizsgálását.

1991. július 31 – A MN CSRP intézkedése<sup>923</sup> a 101. Ö. Fre. szd. megszüntetésére a MH VKF 0160/1991. számú intézkedése, a MH LÉRE FCSF 016/60/1991. számú intézkedés-kivonata, és a MH REF019/1991.számú szakintézkedése alapján.

1991. november 01 – megszűnik a Csapatrepülő Parancsnokság, mint szervezet és megszűnik vele együtt az 5. Hadsereg Parancsnoksága is.

1992. február 01 – A 101. Ö. Fre. szd teljes egészében integrálódott a 31. Hc. Re. e állományába, a CSRP 025/1991. számú ütemterve szerint.

---

<sup>923</sup> HL-KI. MN CSRP parancsok intézkedések 1989-1991 2d. B 351/02/24. A MH CSRP 025/1991.számú intézkedése a 101. Fre. szd. megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. Re. e. szervezetébe. Börgönd, 1991. július 31.

### 3. sz. melléklet: A 101. Önálló felderítőrepülő-század, valamint a század vezető és beosztott hajózó (harcoló) állományának névsora

- 1) Balogh Imre őrgy – a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka – típusátképzés a Szu-ban /Aranykoszorús I. osztályú hajózó /Aranykoszorús, I. osztályú repülőgépvezető – Ak. I. o. rgv/
- 2) Víggh Miklós őrgy – a 101. Ö. Fre. szd. ált. pk. helyettese – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 3) Máté László őrgy – a 101. Ö. Fre. szd. a szd.pk. felderítő helyettese – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 4) Lőrincz István szds – a 101. Ö. Fre. szd. lé. löv. szolg. főnök – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 5) Vámos József szds – a 101. Ö. Fre. szd. mfí. szolg. főnök – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 6) Katona István szds – a 101. Ö. Fre. szd. rep. harckik. alovez – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 7) Vincze Péter fhdgy – a 101. Ö. Fre. szd. I. feld. raj. raj.pk. – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 8) Roszik György fhdgy feld. rep.szd. I. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. MO-on / I.o. rgv/
- 9) Herter György fhdgy feld. rep.szd. I. feld. raj. gp. pár. pk. – típusátk. MO-on /Ak.I.o. rgv/
- 10) Szeiber József fhdgy feld. rep.szd. I. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. MO-on /I.o. rgv/
- 11) Racskó Mihály szds feld. rep. szd. II. feld. raj. raj. rajpk. – típusátk. a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 12) Somogyi János szds feld. rep. szd. II. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. – MO-on /Ak.I.o. rgv/

- 13) Bellér József szds feld. rep. szd. II. feld. raj. gp. pár. pk. – típusátk. – MO-on /Ak.I.o. rgv/
- 14) Kánya Lajos szds feld. rep. szd. II. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. – MO-on /I.o. rgv/; (1987-ben repüléstechnikai hiányosságok miatt letiltják repülésről, leszerelt)
- 15) Guti István fhdgy feld. rep. szd. III. feld. raj. raj. pk. – típusátk. – a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 16) Kovács László szds feld. rep. szd. III. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. – MO-on /Ak.I.o. rgv/
- 17) Iváncsik Gábor szds feld. rep. szd. III. feld. raj. gp. pár. pk. – típusátk. – MO-on /Ak.I.o. rgv/
- 18) a Plusz: Éberhardt György a Csapatrepülő Parancsnokság Harckiképzési Osztály – Szu-22M3, rep. technikai szemlélő-típusátképzés – a Szu-ban /Ak.I.o. rgv/
- 19) János Béla őrgy –1984-ben csatlakozik a feld. rep. szd-hoz – 101. Ö. Fre. szd. rep harckik alo. rep. nyilvántartó – típusátk. – MO-on /Ak.I.o. rgv/
- 20) Gál István alez – 1988-ban csatlakozik a típust repülő állományhoz – a MN Lé. véd. rep. Pk-ság – Szu – 22M3 rep. technikai szemlélő – típusátk. – MO-on, /Ak.I.o. rgv/ átképző rgv. Racskó Mihály szds.
- 21) 1989-ben csatlakozott a Kassai rep. isk-án végzett rep. tiszt – Litauszki Zoltán fhdgy /a III. feld. rep. rajhoz kerül/ – átk. – MO-on/I.o. rgv/
- 22) 1989-ben csatlakozott a Kassai rep. isk-án végzett rep. tiszt – Turcsán János fhdgy/ a III. feld. rep. rajhoz kerül/ – átk. – MO-on; (1989-ben eü. okok miatt letiltják repülésről, leszerelt)
- 23) 1989-ben csatlakozott a Kassai rep. isk-án végzett rep tiszt – Szvath Tamás hdgy /a II. feld. rep rajhoz kerül/ – átk. – MO-on /I.o. rgv/

4. sz. melléklet: Képek a 101. Önálló felderítőrepülő-század életéből,  
ábrák



- 1.) sz. kép: a 101. Ö. Fre. szd. krasznodári átképzős rgv. csoportja a szovjet oktatóikkal /Katona Istvánt kivéve – ő éppen a repülési feladatát hajtja végre.<sup>924</sup>



- 2.) sz. kép: Katona István százados, önálló feladatra történő felszállása előtt Krasznodárban, az átképzésen<sup>925</sup>

<sup>924</sup> A kép Katona István nyá. őrgy. tulajdona

<sup>925</sup> A kép Katona István nyá. őrgy. tulajdona



3.) sz. kép: Balogh Imre őrgy, a 101. Ö. fre. szd. pk.



4.) sz. kép: Vigh Miklós őrgy, a 101. Ö. fre. szd. pkh.<sup>926</sup>

---

<sup>926</sup> A 3-as és a 4-es képeket Balog Imre nyá. altbgy-tól kaptam, s az engedélyével kerültek felhasználásra.





5.) sz. kép: Máté László őrgy. a 101. Ö. fre. szdpk. feld. h.<sup>927</sup>



6.) sz. kép: Mikula László őrgy. a 101. Ö. fre. szdpk. fvt. h.<sup>928</sup>



7.) sz. kép: Vigh Antal őrgy. a 101. Ö. fre. szd. polh.

---

<sup>927</sup> Az 5.sz. kép Máté László nyá. alez. tulajdona, az engedélyével került felhasználásra.

<sup>928</sup> A 6.sz. kép Katona István nyá. őrgy tulajdona.



8.) sz. kép: Simon Dénes őrgy. a 101. Ö. fre. szd. Tőf.<sup>929</sup>



9.) sz. kép: Parádi István őrgy. a 101. Ö. fre. szdpk. hdtph.<sup>930</sup>



10.) sz. kép: Kiss Imre fhdgy. a 101. Ö. fre. szd. első elhárító tisztje<sup>931</sup>

<sup>929</sup> A 6. és a 7.sz. képek a taszári repülőmúzeum tulajdona, a múzeum engedélyével került felhasználásra.

<sup>930</sup> A 9. sz. kép Parádi Istvántól kapott, így került Parádi István engedélyével felhasználásra.

<sup>931</sup> A 10. sz. képet Kiss Imre ajándékozta a szerzőnek, az ő engedélyével került felhasználásra



11.) sz. kép: a 101. Ö. fre. szd. harcoló állománya a parancsnoki állománnyal együtt, a magassági állomás előtt 1985-ben

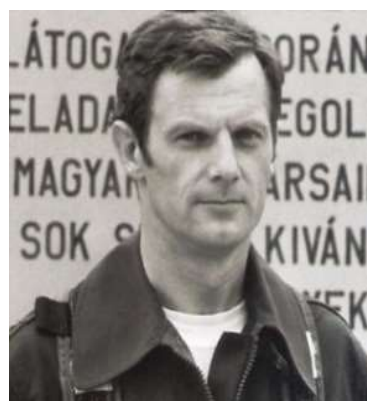


12.) sz. kép: a 101. Ö. fre. szd. hajózó állománya a Szu – 22M3 rg. típus mellett, 1995-ben, a két repülésről letiltott /Kánya Lajos szds, és Turcsány János fhdgy-al/, s Litauszki Zoltán szds-al<sup>932</sup>

<sup>932</sup> A 11. sz. és a 12. sz. képek Katona István nyá. őrgy. tulajdona.



13.) sz. kép: Szvath Tamás hdgy. 1989-ben, kassai végzős rgv. növendékként



14.) sz. kép: Éberhardt György őrgy. CSRP. Rep. Harckik. O. feld. rep. szmlő.<sup>933</sup>



15.) sz. kép: Gál István Lé. rep. főnökség. rep. techn. szmlő. a 101. fre. szd. a Kapos hc. vre. e. -ben történő integrálódása után, alez. -ként repülte a típust 1988-tól<sup>934</sup>

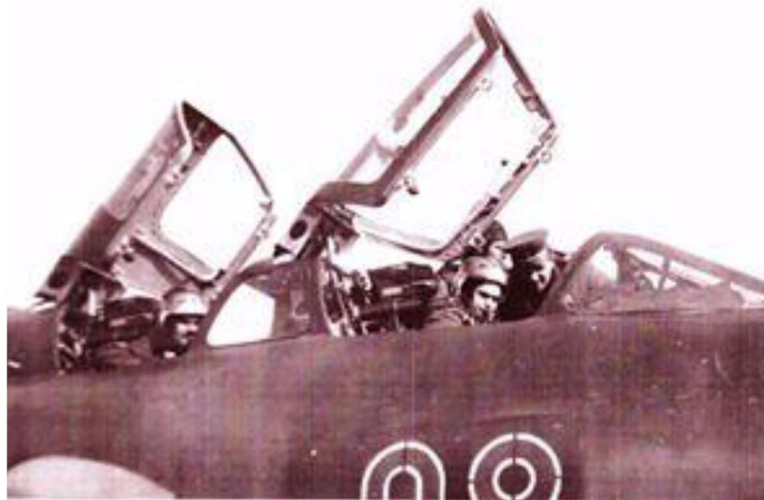
<sup>933</sup> A 13.sz és a 14. sz képek Katona István nyá. őrgy. tulajdonát képezik és a képen szereplő kollégák engedélyével kerültek felhasználásra.

<sup>934</sup>A 15. sz. kép Gál István nyá. ezds. tulajdona, az ő engedélyével került felhasználásra a kép.





16.) sz. kép: A Szu–22M3-as repülőgéptípus lehetséges függesztményei egy részével, 63°-os szárnynyilazással<sup>935</sup>



17.) sz. kép: A legelső felszállás a Szu–22UM3 repülőgép-típussal Magyarországon magyar légtérben magyar pilótákkal. (Balogh Imre őrgy. és Máté László őrgy) /A kabinba behajoló ellenőrző személy a Magyar Néphadsereg Légvédelmi és Repülő Főnök első helyettese Bada Gyula ezds./<sup>936</sup>

<sup>935</sup> 16. sz. kép – a fénykép Katona István nyugállományú őrgy. fényképtárából való.

<sup>936</sup> 17. sz. kép a fénykép Horváth István tzs. fénykép gyűjteményéből való, az engedélyével került felhasználásra



- 18.) sz. kép: A repülőgép- vezető felépíti a harci manővert a felderített célra. (A képen a felderítendő cél vörös körrel jelölt). Földközeli repüléseink során a megfelelő kiképzettségi szint elérése után alkalmaztuk a „Derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati módszert.<sup>937</sup>



- 19.) sz. kép: A légi díszelgésre kijelölt repülőgépvezetők a 101. Ö. Fre. szd. állományából. Bal szélen Kovács László fhdgy légi tartalék, Racskó Mihály szds bal kísérő Máté László őrgy vezér, kötelék parancsnok, Herter György fhdgy, jobb kísérő.<sup>938</sup>

<sup>937</sup> A 18. sz. kép a fotó Katona István nyá. őrgy. fénykép gyűjteményéből való

<sup>938</sup> 19.számú kép – az 1985-ös légi díszelgésre kijelölt állomány. A fénykép Herter György nyá. őrgy fénykép gyűjteményéből való, s az ő engedélyével került felhasználásra.



20.) sz. kép: A lőtérén a szovjetek által felfestéssel kialakított repülőtér célrajz. A célábrán minden cél saját számmal bírt. A rajzon a magyarok által használt (101. célcsoport) célcsoportot piros körrel jelöltem meg. Alatta zöld karikában a lőteri repülésvezetői torony.<sup>939</sup>



21.) sz. kép: A Szu–22M3-as repülőgép – az „ismeretlen” Katonával /Istvánnal/ – kilebegtetés közben a leszállómező földet érési sávjában, ahogyan az elő van írva<sup>940</sup>

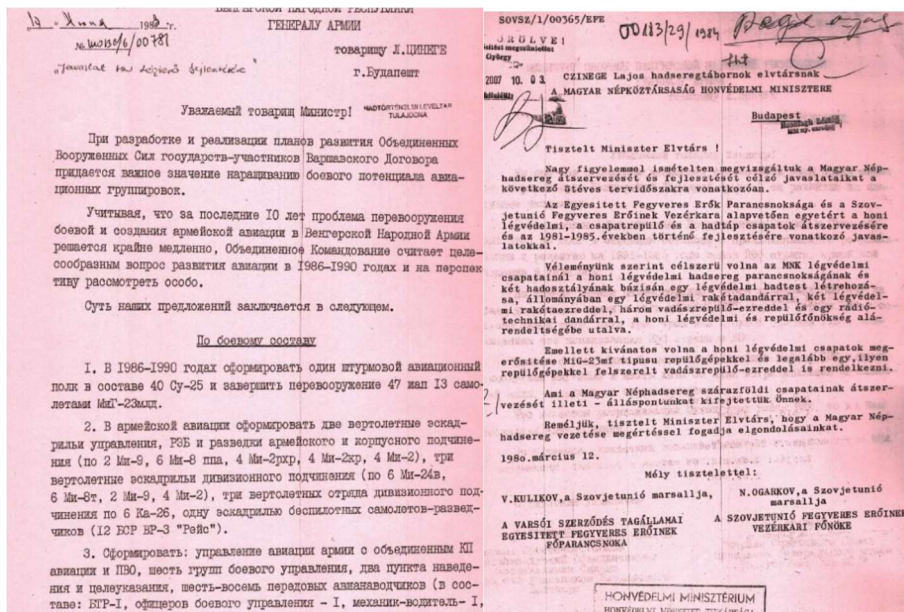
<sup>939</sup> 20. számú kép – a fénykép Vándor Károly fotó-archívumából való, s az ő engedélyével került felhasználásra.

<sup>940</sup> 21. sz. kép – a fénykép Katona István nyugállományú őrgy fényképparchívumából való. A felvétel már itthon, Magyarországon, Taszár repülőtéren készült.





22.) sz. kép: Katona István szds számára a krasznodári főiskola parancsnok által kiállított tanúsítvány (свидетельство) az átképzésről<sup>941</sup>

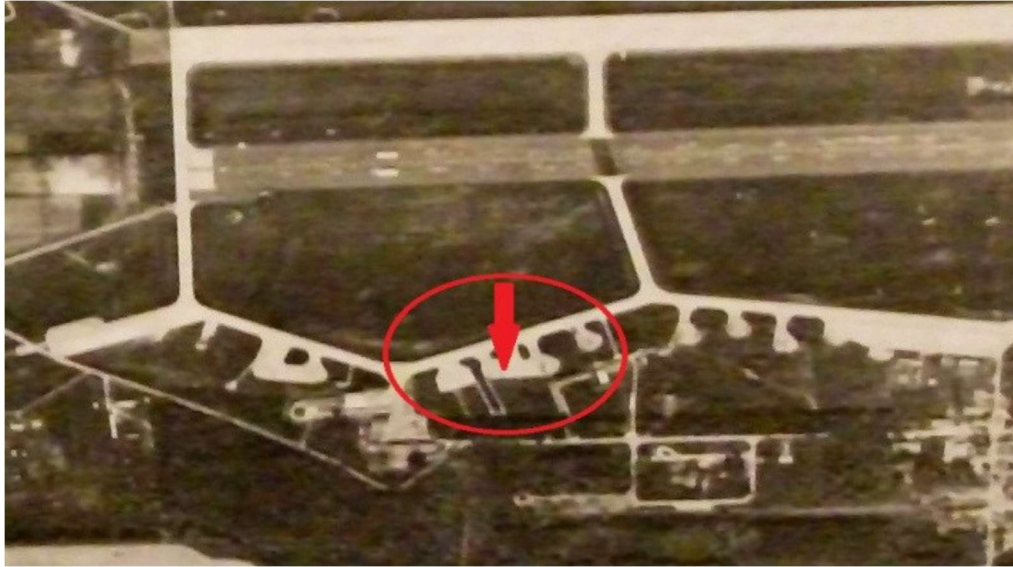


23.) sz. kép: A szigorúan titkos VSZ- Szovjet átírat a magyar honvédelmi miniszternek<sup>942</sup>

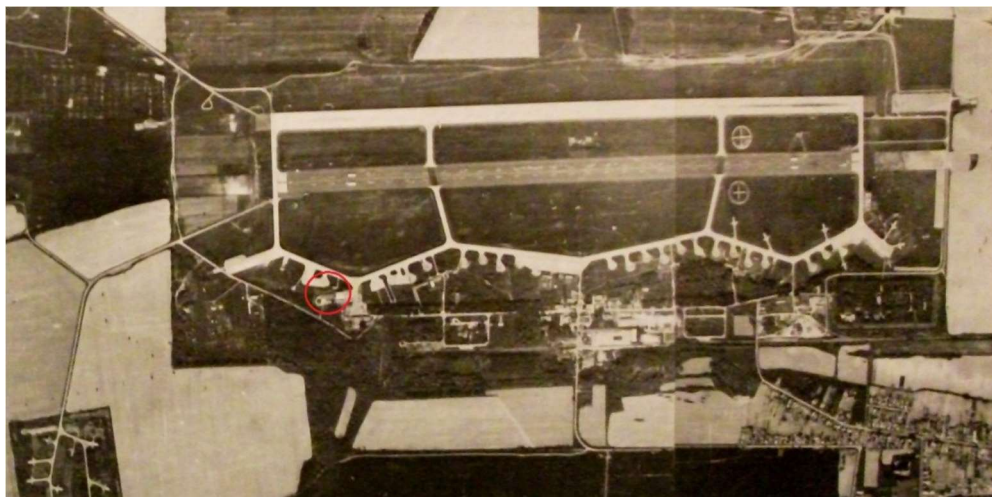
<sup>941</sup> 22.sz. kép – a fénykép Katona István nyugállományú őrgy fényképarchívumából való. : A csoportunk minden átképzést elvégzett rgv. -je kapott ilyen tanúsítványt az átképzésről.

<sup>942</sup> 23.számú kép – képen látható irat a központi irattár tulajdona, a másolat Katona István nyugállományú őrgy, doktorandusz iratgyűjteményéből való.





24.) sz. kép: Az állóhely, ahol a Szuhaj repülőgépeket összeszerelték, a szabad ég alatt – hangár híján.<sup>943</sup>



25.) sz. kép: A Szuhaj század hangár elhelyezkedése a taszári repülőtéren, a második betonnyelven befordulva lehetett odajutni.<sup>944</sup>

<sup>943</sup> A 31. sz. kép, Taszár repülőtér légi felvétele - a taszári repülőmúzeum gyűjteményes képanyagából Kontsag Sándor törzsszázlós engedélyével

<sup>944</sup> 25. sz. kép, – Taszár repülőtér légi felvétele, a taszári repülő múzeumból Kontsag Sándor törzsszázlós repülőmúzeum gondnok engedélyével felhasználva.



26.) sz. kép: A tazsári Oktatási Centrum, benne a hajózó-felkészülési tantermekkel, s a szaktantermekkel<sup>945</sup>



27.) sz. kép: a VSZ. tagországok hadseregeinek MMSz. konferenciája 1985-ben, Szófiában. (A képen a magyar delegáció, jobb szélén szemüvegben Mikula László mk. őrgy., a 101. Ö. fre. szd. (F.t. sz. Főnöke)<sup>946</sup>

<sup>945</sup> A 26.számú kép – Tazsár repülőtér, Oktatási Centrum, hajózó felkészülési tantermek objektuma. A fénykép Katona István nyá őrgy fényképparchívumából.

<sup>946</sup> A 27.számú kép – A VSZ tagországok hadseregei MMSZ konferenciája Szófiában. A fénykép Mikula László mk. őrgy magángyűjteményéből való, s az ő engedélyével került felhasználásra.

..... számú **Repülési lap** Napja  
Éjjel

Az alakulat megnevezése: .....

A repülőgépet pka (rgv.): .....

A repülőgépet vezetői (glt. pk.): .....

A repülőgép típusa és száma: .....

Betervezési feladat: .....

Diszpécser szolgálat bejegyzései:

1. ....

2. ....

3. ....

4. ....

A fel- és leszállás időjéneli feltételek:

A repülőgép típusa (váltó)	Értékelési idő	Lezállási idő	Repülőgépi idő	Értékelési idő	Lezállási idő	Repülőgépi idő
EGYENRŐS						
EGYENRŐS						
Minimum alatt						

A feladatra felkötött repülési engedélyszám.

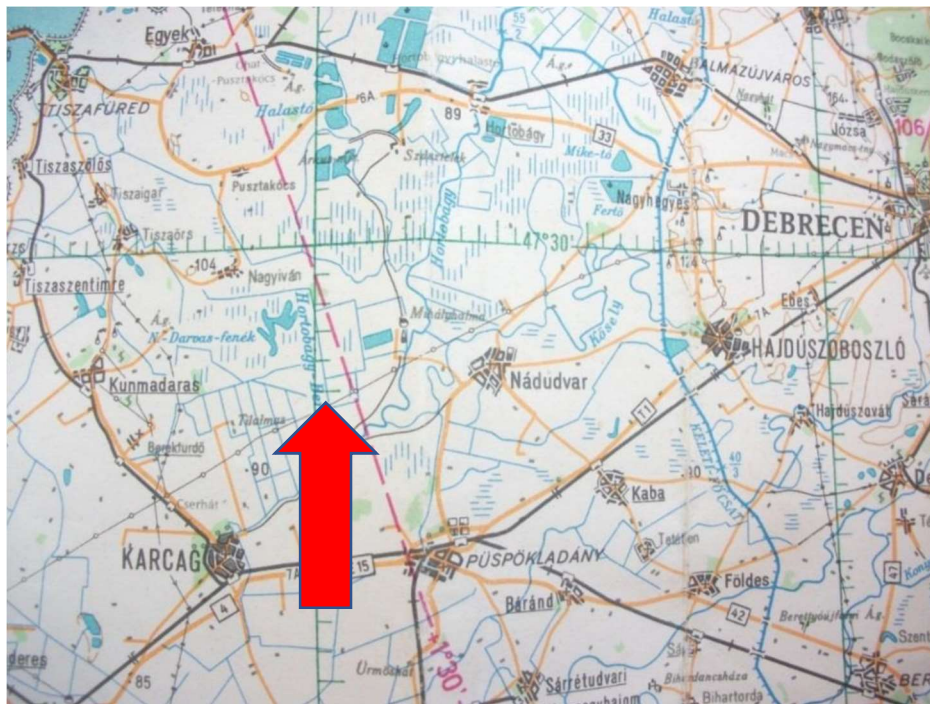
19..... év ..... hó ..... nap.

63-2758. r. sz. - 1954. évi 20.000 db - 20.000 db

Mégjegyzék:

(aláírás, vezetéknév, beosztás)

28.) sz. kép: Repülési lap, a rgv-k számára az URV-71 által előírt, repülést engedélyező hivatalos dokumentum. (Az URV-71 szabályzat melléklete)<sup>947</sup>



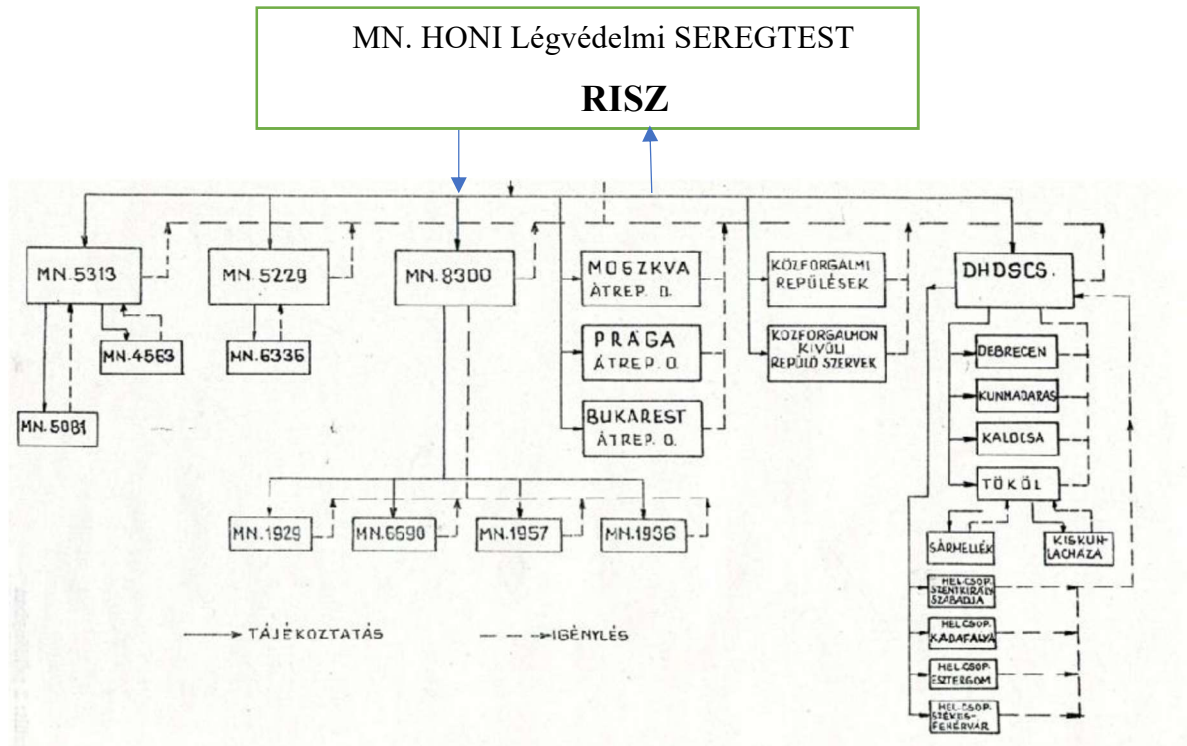
29.) sz. kép: Nádudvar állami lőtér (A HM 029/1973 számú intézkedésének melléklete)<sup>948</sup>

<sup>947</sup> A 28. sz. kép Katona István nyá. őrgy. irat gyűjteményéből való

<sup>948</sup> 29. sz. kép – a Nádudvar állami lőtér fényképe a taszári repülőmúzeum egy 1:500 000-es repülőterképéről lett fényképezve. Katona István nyá. repülő őrgy dokumentum gyűjteményéből. Nádudvar állami lőtérén – mi, a 101. Ö. Fre. szd állománya – a 5. sz. ábrán látható nyíl hegyénél lévő bombavetési és lövészeti lőtérén lőttünk, illetve bombáztunk. A lőtér a hazánkban ideiglenesen állomásozó szovjet csapatok állománya kezelte és rendezte be. A lőtéri repülésvezetőnek csak az orosz személyzet jelentését kellett meghallgatnia, más teendője a lőtérrel és annak be- rendezésével nem volt. A mindenkori „lőirányt” az ábrán a nyíl mutatja.



## A REPÜLÉSIGÉNYLÉSEK FELTERJESZTÉSÉNEK, ÉS TÁJÉKOZTATÁSÁNAK RENDJE



1.) sz. ábra: A repülésigénylések felterjesztésének és tájékoztatásának rendje.<sup>949</sup>



30.) sz. kép: A nádudvari éleslövészetről hazatérő 07-es oldalszámú Szu-22UM3-as gyakorló harci repülőgép, a taszári repülőtér – kettes – központi előkészítő zónájában. A Szu-22-es a központi előkészítő zóna töltőkútjai bal oldalán áll – itt volt ugyanis a nagyobb hely.

950

<sup>949</sup> Az 1.) sz. ábra – a HM. 029/1973. számú utasításból átvett ábra, Katona István nyá. rep. örgy. dokumentum gyűjteményéből. A 029/1973. számú HM intézkedése szerint – itt látható, hogyan illeszkedett rendszerünkbe a hazánkban ideiglenesen állomásozó szovjet csapatok – a Déli Hadsereg Csoport (DHSCs) – alakulatainak repülése.

<sup>950</sup> 30.) sz. kép – a lőtéri NIR lövészeti feladatról visszatérő gyakorlóharci repülőgép üzemanyaggal történő feltöltése a központi töltőzónában. A fénykép Horváth István törzsszászlós fényképparchívumából való.



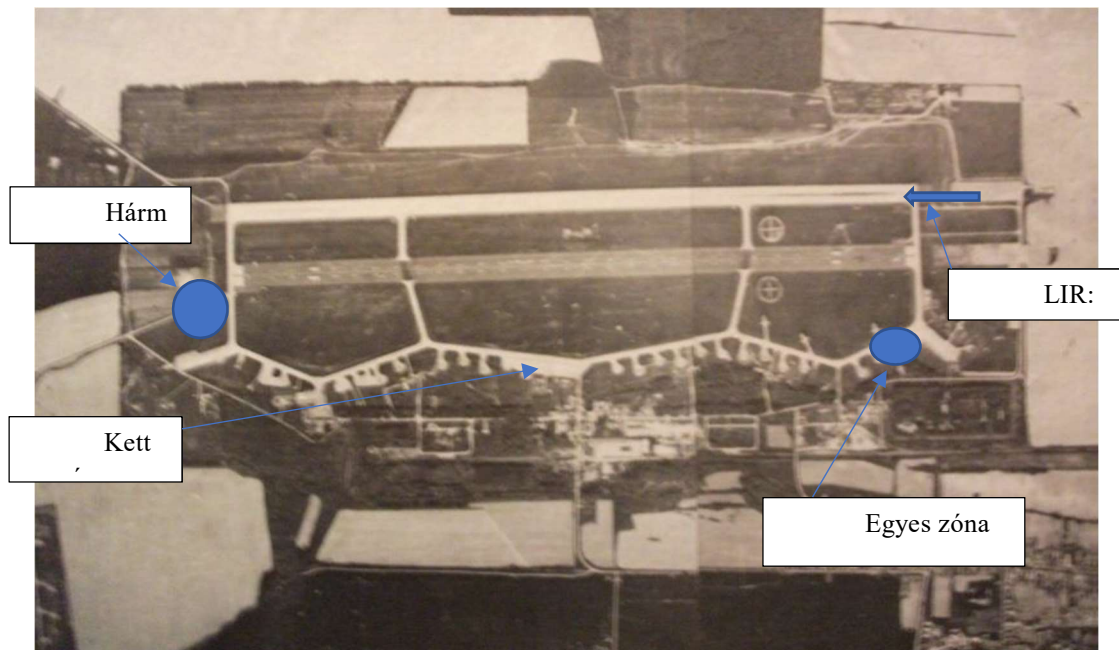
31.) sz. kép: A hazai átképzésen lévő Herter György fhdgy – a harmadik feld. raj gp.pk első önálló repülésén az indítózónából kigurul a felszálló mezőre.<sup>951</sup>



32.) sz. kép: A központi előkészítő zónában folyik a repülőgépek újratöltése a repülőgépek ismételt felszállásához a közös repülési váltáson.<sup>952</sup>

<sup>951</sup> 31.) sz. kép – Szu-22M3-as repülőgép önálló feladat végrehajtására gurul ki a felszálló mezőre. A fénykép Herter György nyá. őrgy fényképgyűjteményéből való, s az engedélyével került felhasználásra. A Szu-22-eseknek a felszálló mezőre történő felgurulás előtt is volt még egy ellenőrzési pontjuk, ami a MiG-21-eknek nem volt – itt ellenőrizte egy sorállományú műszaki katona a Szuhoj állítható szárnyállítását (30°-nak kellett lennie), és a fékszárny helyzetét (szintén felszálló helyzetben, 15° kellett lennie), az orrsegéd-szárnyat, annak épségét, helyzetét. Ez közös repülési váltásoknál gyakran okozott torlódást több leszálló repülőgép esetében.

<sup>952</sup> 32.) sz. kép – Közös repülési váltás alatti munka a központi töltőzónában. A repülési váltáson résztvevő két repülőgéptípus ismételt felszállásra történő előkészítése. A fénykép Petre Dezső nyá. őrgy. fényképparchívumából való.



33.) sz. kép: Taszár repülőtér zónái 345°-os leszállóiránynál <sup>953</sup>



34.) sz. kép: Önálló repülési váltásra kiállt Szu-22-es repülőgépek az indító zónában, harci és gyakorlóharci repülőgépekkel. <sup>954</sup>

<sup>953</sup> 33.) sz. kép – Taszár repülőtérének légi felvételén a repülőtér üzemeltetési zónáinak elhelyezkedése. A fénykép Kontsag Sándor nyá. t.zls fényképparchívumából való, s az engedélyével került felhasználásra.

<sup>954</sup> 34. számú kép – Petre Dezső nyá. örgy fényképgyűjteményéből, s az ő engedélyével került felhasználásra.





35.) sz. kép: A taszári repülésvezető-helyettes munkapontja, a leszálló pálya északi részén.  
955

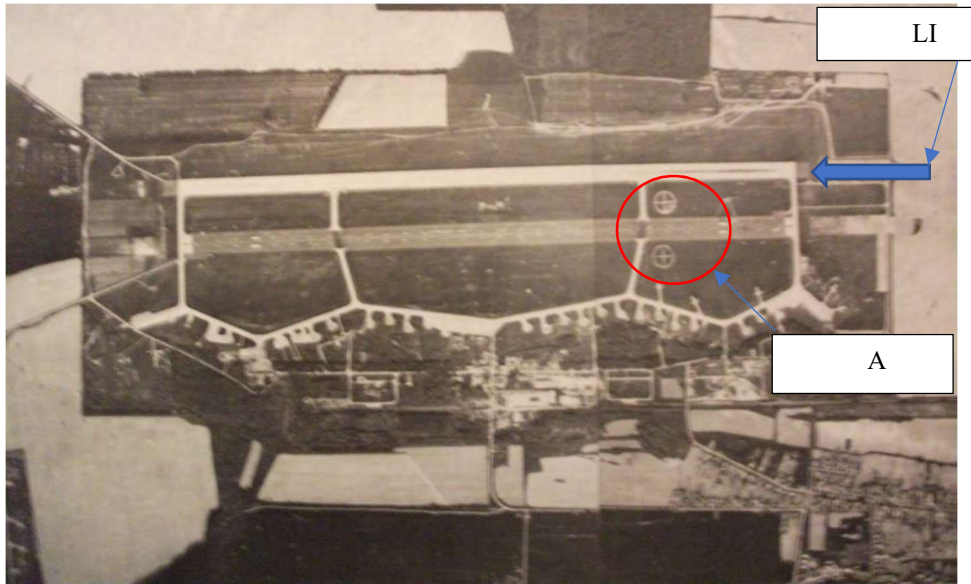


36.) sz. kép: Az új ügyeletes mérnöki munkapont – ez már jóval kulturáltabb a réginél.<sup>956</sup>

---

<sup>955</sup> 35. számú kép – Petre Dezső nyugállományú őrnagy fényképarchívumából való, s az ő engedélyével került felhasználásra. Ez a szolgálat ilyen formában a merev szárnyú repülőgépek repüléseinél létezett.

<sup>956</sup> 36. számú kép – az új ügyeletes mérnöki munkapont, a központi zónától délre. Tágasabb, kényelmesebb, mint a régi az un. „vastorony” ahogyan mi hívtuk. A fénykép Petre Dezső nyá. őrgy. fényképarchívumából került felhasználásra az ő engedélyével.



37.) sz. kép: a 345°-os leszállóiránynál a 300m-es guruló utak előtt felfestett cél-körök nagyon jól látszanak még több mint 5000m-es magasságból is.<sup>957</sup>



38.) sz. kép: A műszaki állomány a töltőzónában készíti elő – tölti fel üzemanyaggal – a repülőgépet ismételt felszállásra. A NIR UB-blokkot kinn az indítózónában töltik majd fel SZ-5K rakétákkal<sup>958</sup>

<sup>957</sup> Az 37. sz. ábra – Taszár repülőtér légi felvétele Kontsag Sándor, nyá. tzl. fénykép gyűjteményéből való, s az ő engedélyével került felhasználásra. Erre a két „felfestett” (valójában mésszel kiszórt) cél-körre gyakoroltuk a repülőtér fölötti foto bombvetést és a foto lövészetet minden feladatunk végrehajtása után, ha azt a repülőtér feletti légi helyzet megengedte.

<sup>958</sup> 38. sz. kép – a fénykép Katona István fényképparchívumából való.





39.) sz. kép: a 03-as oldalszámú repülőgép vizuális és rádiótechnikai felderítési feladatra történő felszálláshoz gurul ki a felszálló mezőbe a század RHGY idején. Felderítő konténerrel – **KKR-1TE** – a törzse alá függesztve, s a szárnyak alatt póttartályokkal<sup>959</sup>



40.) sz. kép: Máté László őrgy. a német repülésvezető kollégájával a taszári repülésirányító toronyban – akivel együtt végezték Szovjetunióban a Gagarin repülőparancsnoki akadémiát – fogadják az áttelepülő német repülőgépeket.<sup>960</sup>

<sup>959</sup> 39. sz. kép – a fénykép Katona István fényképtárából való.

<sup>960</sup> 40.számú kép – A német és a magyar repülésvezetők fogadják a Taszár repülőtérre települő német Szu – 22M4-es repülőgépeket. A fénykép Máté László őrgy fényképtárából való, s az ő beleegyezésével került felhasználásra.



41.) sz. kép: Laage repülőtere, az áttelepülésünk fogadó repülőtere<sup>961</sup>



42.) sz. kép: a magyar parancsnok – Balogh Imre alez. – repülés előtti eligazítása. A rgv. -k alakzata mellett a CSRP. repüléstechnikai szemlézője – Éberhardt György őrgy. – figyeli a parancsnok eligazítását. A rgv. alakzatban jobb oldalon pedig a szd.pk. politikai helyettese, Vígh Antal alez. A háttérben a magyar Szu–22M3-as harci repülőgép mellett NDK. Szu–22M4-es repülőgépek látszanak.<sup>962</sup>

<sup>961</sup> 41. számú kép – a légi-felvétel Katona István nyá. őrgy fényképgyűjteményéből való.

<sup>962</sup> 42. számú kép – Repülés előtti eligazítás Laage repülőtéren. A fénykép Katona István nyá. őrgy fényképparchívumából való.