

Doktori (PhD) értekezés

Katona István

2023.

Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Hadtudományi Doktori Iskola

Katona István:

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

PhD Értekezés

Témavezető

.....

Dr. Csengeri János
egyetemi docens

Budapest, 2023

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	7
A tudományos probléma	10
Hipotézisek	12
A kutatási célok.....	13
A kutatás módszerei	13
1. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század harci technikai eszköze és állománya	15
1.1. A 101. Önálló Felderítőrepülő-századnál rendszeresített, a Magyar Néphadsereg felderítő-repülőgépe, a Szu-17M3 repülőgéptípus (exportváltozata a Szu-22M3)	15
1.2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század állománya az 1983. és az 1984. évi állománytáblák alapján.....	36
1.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század fegyverzet-technikai szolgálata.....	44
1.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század törzse, s a század állománya kiképzésének eszmei-politikai/ biztosítása (az 1983-as állománytábla helyesbítő íve szerint)	50
1.5. A Felderítőrepülő-század hadtáp szolgálata.	52
1.6 A fejezet részösszegzése	59
2. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század fegyverzet-technikai eszközének beszerzése, a repülőgép-vezetői állománya kiválasztása, s annak átképzése	59
2.1 A Szu-22M3 repülőtechnika beszerzése, s annak előzményei.....	59
2.2 A Szu-22M3 vadászbombázó repülőgéptípus beszerzési körülményei:	63
Lényegesnek tartom fentieket figyelembe véve a beszerzésre irányuló következtetésem ismertetését:	72
Ugyancsak lényegesnek tartom ismertetni a Magyar Néphadsereg repülőerejének VI. és VII. ötéves tervidőszakára vonatkozó fejlesztési beszerzéseire vonatkozó következtetéseimet:	77
2.1. Föltétlenül szükségesnek tartom elmondani a következtetéseimet a Szovjetunióban végrehajtott átképzésről, mivel ez meghatározó, szerves része volt a 101. Önálló Felderítőrepülő-század életének:.....	88
2.2. A fejezet részösszegzése:.....	89
3. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század berendezkedése Taszár repülőtéren, s a rendeltetésszerű jártasságának megszerzése	91
3.1. A 101. önálló felderítőrepülő-század berendezkedése Taszár repülőtéren ..	91
3.2. Tervezett bemutatkozásunk elmaradása az 1985-ös díszszemlén	116

3.3.	Hadműveleti repülőtéri áttelepülésünk Mezőkövesdre 1985-ben (A századunk nagy távolságú manőverének begyakorlására kiképzettségünk új szintjén.).....	126
3.4.	Az 1986-os nagytávolságú nemzetközi diszlokációs, hadműveleti-harcászati gyakorlattal egybekötött lövészetünk a Lengyel Népköztársaságban	140
4.	<i>A 101. Önálló Felderítőrepülő-század nagytávolságú diszlokációja, s Varsói Szerződés szintű együttműködése a Német Demokratikus Köztársaság Népi Nemzeti hadseregének 77. vadászbombázó repülőezredével.....</i>	160
4.1.	Az 1987-es kiképzési évünk és a nagy távolságú áttelepülésünk Laage repülőtérré 160	
4.2.	Az 1987-es kiképzési évünk és a nagytávolságú áttelepülésünk Laage repülőtérré – II. rész magyar felderítő-repülőgépek a német légtérben	182
5.	<i>A 101. Önálló Felderítőrepülő-század tevékenysége a rendszerváltozás idején s integrációja a Kapos Honi Vadászipülő-ezred állományába</i>	196
5.1.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1988-as kiképzési éve.....	196
5.2.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1989-1990-es kiképzési évei a rendszerváltozás időszakában	209
5.3.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1989-1990-es kiképzési éveire, és a rendszerváltozás idejére vonatkozóan lényegesnek tartott következtetésem:	227
5.4.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszűnése – integrálása a Kapos Honi vadászipülő ezred állományába.....	229
5.5.	A 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszűnésére vonatkozó következtetésem:	242
6.	<i>Összegzés:.....</i>	246
6.1.	Összegzett következtetések:	257
6.2.	Új tudományos eredmények	257
6.3.	Ajánlás: ajánlom az elvégzett munkámat a hasonló rendeltetésű harceszközök beszerzése előtti tanulmányozásra a beszerzési feladatot végző állomány részére, mely anyagból kellő következtetésekkel és valóságlátással az ország gazdasága részére s a honvédelem számára hasznos és előnyös információkat nyerhetnek az előttük álló beszerzéshez.	257
6.4.	A kutatás eredményének gyakorlati felhasználhatóságáról: Javaslatom az elkövetkezendő beszerzésekkel kapcsolatban – mert úgy gondolom a témám ehhez ad majd támpontokat az utókornak – bármilyen repülőeszközt is kívánnak hadrendbe állítani a Magyar Honvédségnél a munkám alapján érdemes átgondolni és megfogadni a következőket:.....	258
–	A legdrágább mindig az emberi élet! Így ha mód van rá, minél több és minéfejtettebb, korszerűbb drónokat hadrendbe állítani a felderítéshez.	258
	<i>Hivatkozott irodalom jegyzéke</i>	258

Az értekezés benyújtójának a témakörből készült publikációs jegyzéke270

Bevezetés

A 101. Önálló Felderítőrepülő század (a későbbiekben 101. Ö. Fre. szd.) létrejötte, megalakulása egy különleges, átmeneti történelmi időszakban történt, a hidegháború kétpólusú világrendszerének idején. Ebben a sajátos időszakban a szembenálló két világrendszer /a történelmi háttér részletezése nélkül a NATO és a Varsói Szerződés, (a későbbiekben VSZ) /mindegyike rettegéssel tele gyanakvással figyelte a másik fél minden lépését, „mozdulatát”. A kialakult helyzetben mindkét fél kifelé békét hirdetve, valójában egymást túllícitálva igyekezett a hadiiparát fejleszteni – nehogy a másik fél valamiféle számottevő előnyre tegyen szert – s készült a háborúra. Így amikor az Amerikai Egyesült Államok (a későbbiekben USA), a NATO vezető tagállama hihetetlen nagy költségvetési háttérrel meghirdette az u.n. „csillagháborús tervét”, a Szovjetunió (a későbbiekben SZU, a VSZ vezető állama), elérkezettnek látta az időt a szövetséges tagállamok fegyverzetének modernizálására. A Magyar Néphadseregben (a későbbiekben MN), ez a MN Honvédelmi Miniszterének (a későbbiekben HM) 00085sz. direktívájával indult el ez a fejlesztés az 1980-as évek elején. S hogy milyen nagyságrendben kellett gondolkodnia a magyar hadvezetésnek – csak és kizárólag a légi erőre vonatkoztatva (a teljesség igénye nélkül) – egy ötéves tervciklus alatt 4 db első osztályú nagysebességű katonai repülőteret kellett volna létrehoznia, melyek közül már egy is több tíz milliárdos nagyságrendű összeget tett ki (az 1980-as év árszínvonalán). Történt mindez, amikor a magyar népgazdaság már akkor is – 1983-ban – jelentős nagyságrendű hitelekkel élt. Ebben az időben került beszerzésre és rendszerbe állításra a MN-ben a Szu–22M3-as vadászbombázó repülőgép, a hadseregfejlesztés első lépcsőjeként, majd ezt követték volna további fejlesztések is. Így a beszerzett harmadik generációs vadászbombázókból került hadrendbe állításra a 101. Ö. Fre. szd, melyet később két Szu–25-ös csatarepülő századdal, valamint egy VR–3-as pilótánélküli századdal kiegészítve Felderítőrepülő-ezreddé kellett volna felfejleszteni. Legalábbis ez volt a terv. Ennek a témakörnek a feldolgozására vállalkoztam, mivel az elmúlt 25 év alatt senki sem kívánt vele foglalkozni, s mert számomra az egész hadsereg fejlesztéssel kapcsolatban voltak megmagyarázatra szoruló kérdéseim.

Munkámban bemutatom a 101. Ö. Fre. szd. történetét fejezetenként, kronológiai sorrendben, a repülőgép-vezető (a későbbiekben rgv.) állomány kiválasztásától kezdve, a Szovjetunió belső átképzés, majd a hazai – taszári – berendezkedés és átképzés mozzanatait. Ismertetem a levéltári adatok alapján a Szu–22M3-as repülőgéptípusnak a magyarországi hadrendbe állítását, a Szu–22M3-on a rgv. állomány repülőtechnikai helyreállítását, s az első harctevékenységgel egybekötött nagytávolságú diszlokációját, majd a szd. első repülőharcászati gyakorlatát (a későbbiekben RHGY), melyet két lépcsőben, államhatárokon átnyúló diszlokációval, az első lépcsőben Magyarországon (a későbbiekben MO-on), a második lépcsőben Lengyel Népköztársaságban (a későbbiekben LNK-ban) hajtott végre a 101. Ö. Fre. szd. mellyel megszerezte a szd. teljes rgv. állománya a repülőgéptípuson a rendeltetésszerű jártasságát, mely után a szd. egyből elkezdte adni Taszáron a harckészültségi szolgálatot (a későbbiekben HKSZ). Szintén levéltári adatok, s az rgv. munkatársak interjúi, visszaemlékezései alapján bemutattam a Német Demokratikus Köztársaság (a későbbiekben NDK) 77. vadászbombázó ezrede (a későbbiekben vb. re. e) egy szd-ának látogatását és tevékenységét MO-on, majd a 101. Ö. Fre. szd. viszontlátogatását a NDK Népi Nemzeti (a későbbiekben NN) hadseregének

77. vbo. re. e-nél, s az ottani tevékenységét, tapasztalatszerzéseit, idegen hadmáveleti területen, s tenger fölötti harctevékenységekben. Ezek után levéltári adatok alapján bemutattam egy VSZ szintű, a szövetséges tagországokkal végrehajtott RHGY-t, s a rendszerváltoztatás éveiben – 1989–1990 évek – a 101. Ö. Fre. szd. életét, egy nyílt nemzetközi repülőnappal, s végül a szd. integrálódását a 31. H.vre. e. állományába. Külön megemlítem, hogy az események jobb érthetősége érdekében minden fejezetem /a szd. életének főbb eseményei/ elején kitekintést végzek a nemzetközi eseményekre, majd a belföldi történéseket vizsgálom meg röviden, s ezekbe helyezem el a 101. Ö. Fre. szd. életének eseményeit.

Így a 101. Ö. Fre. szd. volt harc kiképzési alosztályvezetőjeként, elsőként kutattam a századom történetét, s elemeztem a MN első különleges rendeltetésű repülőalakulatát, melyet később rendkívüli csapásmérő ezreddé 101. Felderítőrepülő ezreddé (a későbbiekben 101. Fre. e.) terveztek fejleszteni. Átélttem a felderítőrepülő-század élete minden eseményeinek részletét a típus átképzéstől a rendszerváltoztatáson keresztül a 31. Harcászati Repülőezredbe (a későbbiekben 31. hc. re. e.) történő integrálásáig, a 101. Ö. Fre. szd. megszűnéséig. Kutatásaim alapján foglalkoztam munkámban a 101. Ö. Fre. szd. s a Szu-22M3 repülőgéptípus taszári berendezkedésének és egyedi működésének tapasztalataival, körülményeivel. Elemzéseim első a Szu-22M3-as repülőgéptípuson történt magyar rgv-k RHGY-n szerzett tapasztalatairól, a RHGY-al egybekötött nagytávolságú, több államhatáron átnyúló diszlokációs manőverek végrehajtásáról, valamint a külföldi, ismeretlen terepen, földfelszínen – tengeren – és környezetben végrehajtott csapásmérési feladatokra történő felkészülések tapasztalatairól. A 101. Ö. Fre. szd. aktív rgv-ként repülve, csapásmérési és felderítési feladatokat végrehajtva vettem részt minden nagytávolságú és hazai diszlokációs manőverekben, 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 biztosítottam az Ö. Fre. szd. sikeres szereplését, a feladatainak végrehajtását. HKSZ szolgálatot adtam az Ö. Fre. szd. harcászati szolgálatba történő bevonásának kezdetétől, a század Kapos harcászati repülőezredbe történő integrációjáig.

A kutatásaimat a doktori iskolám második évének első szemeszterétől, 2016-tól, 2020 év első szemeszterének 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.

Megtapasztaltam az idő múlásának roncsoló hatását az emberek emlékezetében – sőt ezt megdöbbenéssel fedeztem fel több, volt századbeli kollégámnál, rgv. társamnál is – s evvel azt a tényt is, hogy az események lassan feledésbe merülnek, s egyes fontos dolgok később lényegtelennek, elhanyagolhatónak tűnhetnek. Az emlékek halványulásával torzulnak, vagy

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

A jelen időszakban még a 101. Ö. Fre. szd. életének eseményei még szinte kézzel fogható közelségben – alig több mint 25 évnnyire – vannak! Így ezeket most még a történetekhez hűen, a valóságnak megfelelően lehet feldolgozni. Addig, 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 nyerhetők vissza az időnek az emlékezést megsemmisítő, törlő tevékenysége ellenére. Így az átélt események megfogalmazása, melyek az egyének átélt szubjektív tapasztalatai, visszaemlékezései alapján, s a levéltári adatok összevetése alapján most lehet a teljes és hiteles.

Beosztásomnál fogva a harckiképzés területét érintő minden eseményről a századparancsnok után nekem volt a legtöbb információ, s a történésekre a legnagyobb rálátásom.

A rendszerváltással megváltoztak az országunk államközi kapcsolatai, ennek megfelelően MO. államközi szerződéses kötelezettségei úgyszintén. Megszűnt a VSZ, a KGST, s nemzeti érdekeink újabb politikai irányultságot követeltek meg 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 a MH keretein belül a kialakult helyzet alapján hihetetlen méretű technikai és humán erőforrás vált szükségtelemmé, melyek leépítése meg is történt.

2) A MH-t érintően gyakran az ésszerűtlenségig elmenő – érthetően a leváltott rendszer gyűlöletéből fakadóan – döntések, intézkedések születtek, vagy kerültek előtérbe;

3) A MH infrastruktúrái egy része értékesítésre került, vagy pedig privatizáció alá esett. Az elavult technikai eszközei leselejtezésre, értékesítésre kerültek, s olyan esetek is előfordultak, amikor azok, /sajnos pontosan a 101. Ö. Fre. szd. technikájával/ megsemmisültek, vagy pedig értelmetlenül az enyészetté váltak;

4) Az esetek többségében nem készültek tudományos igényvel bíró tanulmányok, értékelések, vagy emlékeztetők az adott technikákról, az infrastruktúrákról, illetve az adott munkaterületeken összegyűlt szakmai tudásról, s így módon az addig megszerzett, értékes, hosszú évtizedek alatt felhalmozódott tapasztalatok lassan feledésbe merülnek, vagy ami még rosszabb, az egyes munkaterületekről, technikai eszközökről, szakmai eljárásokról téves megállapítások, félrevezető vélemények terjednek el.

5) A MH állományában, s a Magyar Néphadseregénél (a későbbiekben MN) 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 lassan feledésbe merülni, elfelejtődni, megsemmisülni.

Tudományos probléma

1997-ben a Szu–22M3 repülőgéptípust kivonták a MH hadrendjéből, a rgv. állományát és a műszaki üzembentartó állományát – akit lehetett nyugállományba küldtek, vagy pedig beiskolázták őket különböző tanfolyamokra, továbbképzésekre, akiknek volt nyelvismerete missziós feladatok ellátására vezényelték – a fennmaradó állományt leépítették. Gyakorlatilag így az alakulat – a 101. Ö. Fre. szd. – megszűnt létezni, mind a technikája, mind pedig a szemályi állománya. Az általa végzett feladat, amelyre rendszeresítették, az viszont továbbra is megmaradt. Tehát a 101. Ö. Fre. szd. megszűnésével egy hiány, szinte vákuum keletkezett. Azaz magyarul nem volt olyan alakulat, alegység, amely ezt a feladatot képes lett volna ellátni. Gyakorlatilag a szárazföldi csapatoknak – tudomásom szerint – jelenleg sincs hatékonyságban, sokoldalúságban, mint amelyet a Szu–22-es típus képes volt szolgáltatni. Sajnos ez a probléma a MH-ban a mai napig fennáll. A típus oly módon került kivonásra, hogy a feladatkörének pótlására semmilyen harceszközt nem rendeltek. Véleményem szerint a típust legalább addig kellett volna hadrendben tartani, amíg a feladatkörének pótlására beszerzésre nem került ezt a hiányt pótolni képes megfelelő harceszköz. Ráadásul a Szu–22-es úgy került kivonásra, hogy a géppark több mint felét¹ – igen drága pénzen – felújították,² s a felújítás után csak az áttelepülést hajtották velük végre Pápa repülőterére, s ott kihúzták őket a szabad ég alá. Sajnos a Szu–22-es feladatkörét a jelenleg szolgálatban /hadrendben/ álló Grippenek sem képesek pótolni

¹ Teljesen felújították a 2; 3; 4; 10; 14-es oldalszámú harci repülőgépeket, s a 08UTI /ezt Bjeloruszsiában, a 09UTI-t a Pestvidéki Gépgyárban, s az oroszoktól kaptunk vissza egy teljesen felújított harci/Szu–22M3 hajtómávet, miután a MH kivonta a típust a hadrendből. Forrás: Csókás Gábor volt zászlós, 2023.04.25.

² A Pestvidéki Gépgyár/PG/ megkapta a Szu – 22M3 repülőgépekfelújítási jogát is, tehát a felújításokat már Magyarországon tudtuk végezni. Egyedül a gyakorló harci/UTI/ repülőgépek felújításánál kellett még Bjelorusz segítség. Forrás: Csókás Gábor volt zászlós, 2023.04.25.

(legalábbis egy felszállásból nem). A Grippeneket vadászrepülőgép feladatkörre vásárolta a MH, s nem arra a feladatkörre tervezték, ami a Szu-22-es feladatköre volt. Igen komoly problémának tartom még, mellyel a levéltári kutatásaim alkalmával találkoztam. A repülési idő nyilvántartása „Titkos” minősítésűnek számított, s a levéltári kutatásaim alkalmával sehol sem tudtam fellelni a Szu-22M3 repülőgépek repülési idejeinek nyilvántartásait. Egyszerűen nem volt fellelhető. Kerestem a repülési idők nyilvántartását, hiszen a hajtóművek és egyáltalán a repülőgépek nagyjavítását a repülési üzemidő alapján kellett végezni, de nem találtam semmit sem. Így aztán a repülési idő nyilvántartását Balogh Imre nyá. altbgy és a saját harckiképzési alosztályvezetői nyilvántartásom alapján voltam kénytelen a dolgozatomba beírni³. Mindemellett előfordulhattak még olyan irattározásra szánt iratok, események, melyek dokumentálása, főleg az Ö. Fre. szd. integrációja után, s annak életére vonatkoztatva lehetnek 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, repülőgéptípus 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 fényképmellékletek, névtévesztések, illetve az események dátumelírásai a század eseményei megadásánál, amelyek helyreigazításra szorulnának.

A több irányú, – 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 századnál repült rgv. nevét hibásan adták meg, illetve olyan rgv is említésre került, aki nem is repülte a Szu-22M3-as repülőgéptípust, MiG-21-es repülőgépet repült. Sőt, olyan újságcikkkel is találkoztam, melyben a Szu-22M3-as repülőgép kabinja helyett más repülőgép 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 repülőgéptípus alkalmazásának vizsgálata. E kutatómunka ezidáig nem történt meg, ezért jelen értekezésemben, a kutatói alkalmasságomat

³ Megjegyzem ez az adat ugyanolyan hiteles, mint az időmérő könyveké, hiszen a pénzügyi elszámolásainkat ezek alapján végeztük, s ezek az időmérő naplóból származtak, mint másolatok.

is bizonyítani kívántam. Ezeket a tényeket szem előtt tartva végeztem el a repülőszázad és a rendszeresített repülőgép alkalmazásával kapcsolatos tudományos kutatásaimat.

A szervezeti és technikai történeti vizsgálataimon keresztül rámutatok néhány olyan körülményre, illetve következményre, amelyek alapvetően befolyásolták a magyar légierő (vagy egyes repülő alakulat) későbbi életét, szervezetét. Véleményem szerint (amit tudományos vizsgálattal kívánok alátámasztani) a repülőszázad megszüntetése a MH. még a jelen állapotára is hatással van.

Kutatási hipotéziseim:

A kutatásaim kezdetét megelőzően – sőt még a doktori iskolai tanulmányaim előtt, az aktív repülésem időszakában – már a disszertációm megírását megelőzően megfogalmazódott következő feltételezésekből kiindulva:

Az első hipotézisem: H1: Feltételeztem, hogy a MN a Szu–22M3-as típust gazdasági megfontolások alapján szerezte be – ismerve és átélve – a MNK akkori nehéz népgazdasági viszonyait és nem hadműveleti-harcászati követelmények/szemponatok miatt került sor az M3-as repülőgéptípus beszerzésére az M4 modifikáció ellenében.

A második hipotézisem: H2: Feltételeztem, hogy a 101. Ö. Fre. szd. felderítőrepülő-század kiválását és felderítőrepülő ezreddé szervezését nem a taszári 31. Hc. Vre. e-be történő integrálódása pecsételte meg.

A harmadik hipotézisem:H3: Feltételeztem, hogy a 101. Ö. Fre. szd. ezreddé szervezését megghiúsító döntés egyéb okai lehettek: a Szu–22-es repülőgéptípus további beszerzésének elmaradása az egykori Magyar Néphadseregben, valamint az általános költségcsökkentés az 1990-es évek elején a MH-ben.

A negyedik hipotézisem: H4: Feltételeztem, hogy a Szu–22 repülőgéptípus kivonásával a mai napig nem pótolta a légifelderítő (információ gyűjtő), s valamint jelentős mértékű levegő-föld harctámogató (csapásmérő) képességét veszítette el a MH szárazföldi csapatainak.

Az ötödik hipotézisem:H5: illetve kutatási célom – Szu–22M3 repülőgéptípus magyarországi történetének vizsgálata, a 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1983-as megalakulástól, az 1991. évi megszűnéséig – is bizonyítottam, a levéltári kutatásaim végigvitelével.

A kutatási célok

A disszertációm tudományos célkitűzése a 101. Ö. Fre. szd. történeti, valamint az állományába tartozó Szu–22M3 repülőgéptípus alkalmazási körülményeinek vizsgálata 1983-tól 1991-ig.

Az alap kutatásaimra épülő disszertációmban a következő célok elérését tervezem:

- Bemutatom a 101. Ö. Fre. szd. történeti, valamint az állományába tartozó Szu–22M3 repülőgéptípus alkalmazási körülményeit, az 1983-as évi átképzéstől, az 1984-es rendszerbe állítástól /a szd. megszűnéséig/, az 1991-es integrációjáig
- Bemutatom a Szu–22M3 repülőgéptípust, s a parancsnoki rgv. állománya kiválasztását
- Ismertetem a 101. Ö. Fre. szd. Taszár repülőtéri beilleszkedését
- Képet adok a 101.Ö. Fre. szd első, RHGY végrehajtásáról, s a hajózó állomány rendeltetésszerű helyreállításáról a Szu–22M3-as típuson
- Bemutatom a 101. Ö. Fre. szd. több országhatáron átnyúló diszlokációját, s az idegen környezetben, a szövetséges csapatokkal történő együttes harcászati feladatokra történő felkészülést és végrehajtást
- Ismertetem a 101. Ö. Fre. szd. megszűnésének menetét
- Elemzem a Szu–22M3 repülőgéptípus kivonása, valamint a 101. Ö. Fre. szd. hadrendből történő kivonásának következményeit

A kutatás módszerei

Analízis:

- a Honvédelmi Levéltár, Központi Irattár anyagai, dokumentumai felhasználásával;
- a személyes tulajdonokban megmaradt rgv. térkép-vázlatok, felkészülési füzetek felhasználása;
- a még élő – sajnos már többen elhunytak – rgv-k személyes tapasztalatai, élményei, elbeszéléseinek elemzése, a tulajdonukban megmaradt jegyzetfüzetek, térkép-vázlatok.

Visszaemlékezések:

- a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka, parancsnokhelyettesei, szakág-vezetői, rgv-i, a szd. fegyverzet-technikai szolgálata, a mérnök-műszaki állománya tagjainak visszaemlékezései, beszámolóí, véleményei;
- Külső szemlélők, más repülőszázad rgv-i, polgári alkalmazottai interjúi, az általuk elmondottak elemzéseí.

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

1.1. A 101. Ö. Fre. szd.-nál rendszeresített, a MN. felderítő-repülőgépe, a Szu-17M3 repülőgéptípus (exportváltozata a Szu-22M3)

Magyarország légtere védelmét ellátó repülőgépek⁴ 1945 után, elsősorban a Szovjetunió repülőgépgyáraiból kerültek ki. Mindez magától értetődő volt, hiszen Magyarország a II. világháború befejeztével az egyik győztes fél, a Szovjetunió érdekszférájába került. Majd a Varsói Szerződés (a továbbiakban: VSZ) létrejöttével,⁵ s Magyarország VSZ irányába történő elköteleződése után a MN. megvásárolhatta a korának megfelelő legkorszerűbb harci repülőgépeket is. Ezek a repülőgépek a Mikoján tervező irodában készült MiG repülőgépcsalád termékei, tagjai voltak. Az első generációs szuperszónikus repülőgépek, a MiG-15, a MiG-17, a MiG-19, s később a második generációs MiG-21 repülőgéptípus különböző modifikációit, majd később (1979-ben) egy századnyi, már harmadik generációs MiG-23-ast is vásárolt⁶ a MN. (A rendszerváltás után pedig – kárpótlás jogcímén – MiG-29-es repülőgéptípust is kapott az ország, a MH.). Ebbe a sorba – a Magyarország légtérének védelmét ellátók sorába állt be az 1983-ban beszerzésre került a szintén harmadik generációs Szu-22M3-as vadászbombázó – felderítőrepülőgép feladatkörrel – repülőgéptípus, a HM 00085 számú direktíva⁷ hadsereg fejlesztési programjával, a VSZ Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoka (a továbbiakban: EFEF) ajánlása⁸ alapján. Ez a Szuhov tervezőirodának a Szu-7-es repülőgép típusból többféle

⁴ Ezt a feladatot – a magyar légtér védelmét – először a szovjet Vörös Hadsereg repülőgépei látták el, majd ezt a feladatot fokozatosan átadták a szovjetek a Magyar Néphadseregnek.

⁵ A Varsói Szerződés, (a továbbiakban 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.

⁶ A MiG-23-as repülőgéptípust 1979-ben szerezte be a Magyar Néphadsereg (1 repülőszázadnyit), s a repülőgéptípusra kiválasztott állomány 1979-ben volt kinn a Szovjetunióban átképzésen. Az új repülőgéptípus még 1979 őszén leszállításra került a Magyar Néphadsereg részére, s el is kezdett repülni. Cseporán Mihály nyugállományú alezredes, a volt MiG-23 repülőszázad parancsnok helyettesének visszaemlékezései alapján. Pápa,

⁷ 00085. számú direktíva – HL-KI HM parancsok 1980–1989. 13. d. (1981. 04. 16.)

⁸ HL-KI HM Titkárság 1980-1989. 8d. 166e. A VSZ EFEF hivatalos átírtára Czinege Lajos hadseregtábornok részére, a Magyar Néphadsereg Honvédelmi miniszterének 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 Szovjetunió marsallja, a VSZ EFE főparancsnoka és N. Ogarkov a Szovjetunió 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.

változtatásokkal és módosításokkal kialakított Szu-17-es repülőgéptípus – export változata Szu-22 (Fitter) – nagyon nagy szériaszámot⁹ és többféle modifikációt megért változata. Igaz, hogy a Magyar Néphadsereg csak egy századnyi repülőgépet vásárolt és állított hadrendbe ebből a repülőgéptípusból, de mióta létezett magyar légierő, vitathatatlanul ez a repülőgéptípus volt a leghatékonyabb repülőgépe. Ez a típus mind csapásmérés, mind felderítés és mind pedig sokoldalúság szempontjából minden eddigi, a MN-ben rendszeresített repülőgéptípust felülmúlt.

A MN. ezt a repülőgéptípust felderítőrepülőgép feladatkörrel állította hadrendbe a VSZ EFEF ajánlása alapján, az addig hadrendben álló, a MN-ben a 101. Fre. e-ben felderítőrepülőgépként rendszeresített és szolgáló L-29-es kiképzőrepülő-gépei helyett.

A repülőgéptípus típus egy vadászbombázórepülőgép, s ezt a vadászbombázót felderítőrepülőgéppé a függesztményként rászerezhető speciális konténerek tették igazi felderítőrepülőgéppé. A speciális konténerein kívül a típus rendelkezett még önvédelmi és támadó (csapásmérő) fegyverzettel is.

A Szu-22M3-as repülőgéptípus szárazföldi csapatokat támogató, atombomba-vetésre és szuperszonikus bombavetésre is alkalmas harcászati vadászbombázó repülőgép. Erről a típusról, amit tudni kell, a történetével együtt a következő. A Szovjet Szu-22M3 sugárhajtású, változtatható szárnynyilazású harcászati vadászbombázó. Rendeltetése a szárazföldi csapatok harcának támogatása, illetve annak érdekében végrehajtott felderítés és csapásmérés volt. A Szu-17 típusjelzést a Szovjetunióban hadrendbe állított gépekre használták, míg a Szu-20 és 22 az exportra gyártott gépeket jelölte.

A Szovjet 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. Mint a sokcélú front repülőgépekkel szemben a következő követelményeket támasztották: a légvédelemmel szembeni nagyobb manőverezőképességet földközelen, a leszállásnál és felszállásnál a repülőgép rövidebb felszállási és kifutási hosszánál 1000-1200m-t jelöltek meg, a kis terhelhetőséget, a rövidebb hatótávolságot 700-800 km-t jelöltek meg 1tonna bombaterheléssel jelölt meg a megrendelő Szovjet hadvezetés¹⁰, s nehezményezték a típus kizárólagos, nagyméretű és jó minőségű felszállómezőről történő alkalmazhatóságát is. Háború esetén

⁹ Ebből a változathból 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 Magyar Néphadsereg 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 Magyar Néphadsereg (Ebből a modifikációból 9db építettek.)

¹⁰ Viktor Markovszkij- Igor Prihodcsenko: Isztrebitel-Bombarovcsik Su-17: Moskwa, 2004, Izdatyelszkij Centr „Ekszsprint” /Aviaciónnűj Fond/ 3.p.

harceviszonyok között az ellenséges erők várhatóan elsősorban a felszállómezőket igyekeznek megsemmisíteni, így lehetetlenné tenni a repülőgépek alkalmazását. A felmerült problémák, a megfogalmazott kifogások kiküszöbölése, s az igények kielégítése céljából a Szuhov tervezőiroda a Szu-7-es félszárnyai külső kétharmadának 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 repülőgép félszárnyainak tövébe oldalanként egy-egy NR-30 típusú gépágyút építettek. A törzs alatt pedig 4 fegyverfelfüggesztő csomópontot alakítottak ki. A félszárnyak alatt 3-3 ilyen csomópontot hoztak létre, így a repülőgépen összesen 10 függesztési csomópontot hoztak létre.¹¹ 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 repülőgép egy harmadik generációs, egyhajtóműves, Tumanszkij R-29BSz-300 hajtóművel szerelt, középszárnyas egy személyzetű. A változtatható szárnynyilazású, három fokozatban fixen állítható a szárny. A szárnynyilazások:

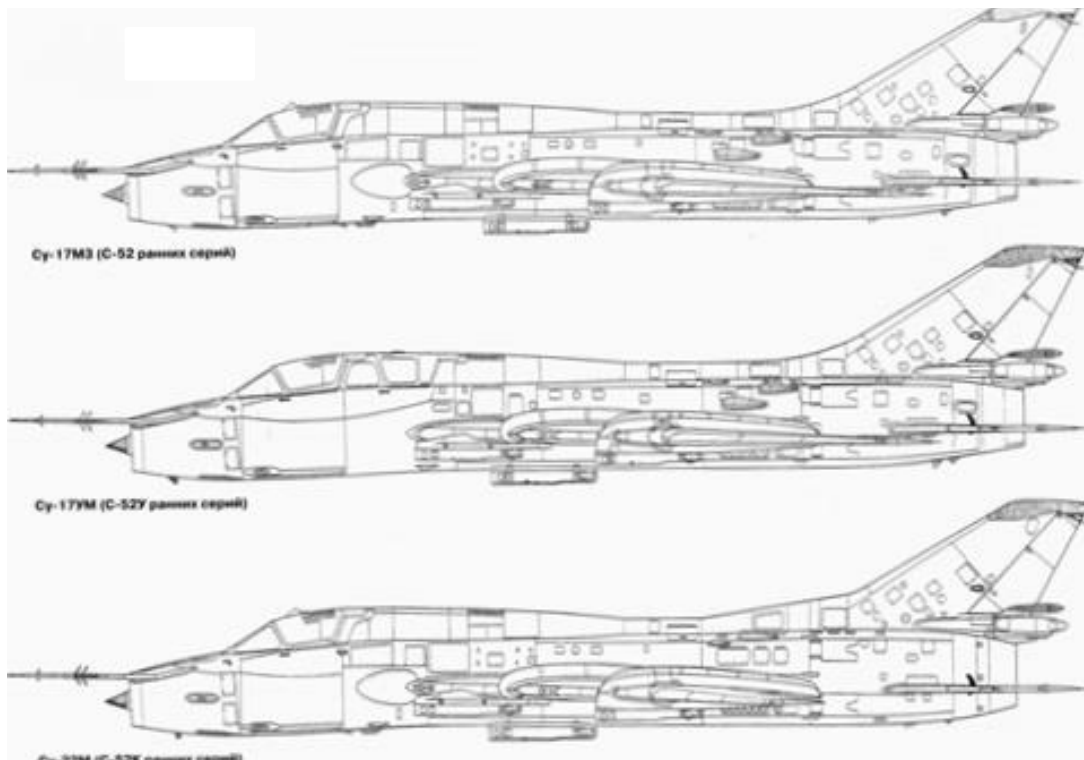
- 63°-os szárnynyilazás, (földön történő gurulásoknál, maximális és azt megközelítő sebesség elérésére volt alkalmazásban)
- 45°-os szárnynyilazás (feladatszabás szerinti, valamint műrepülési feladatok, légiharc feladatok, útvonalrepülési feladatok, felderítési feladatok, csapásmérési feladatok, általában minden kiképzési feladatok végrehajtásakor volt alkalmazásban)
- 30°-os szárnynyilazás (felszállásra történő kigurulásnál, felszállásnál a futómű behúzásáig, futómű kiengedése után a leszálláshoz történő bejövétel végrehajtásához a leszállásig, alkalmanként kisebb sebességű légcél 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 sokoldalúan alkalmazható repülőgép. A változtatható szárnynyilazás, s a viszonylag nagy rendelkezésre álló tolóerő rendkívüli mozgékonyt és a lehetőségek széles választékát biztosította a feladatvégrehajtás tekintetében, különösen kis és földközeli magasságokon egy jól képzett pilóta számára. Ezekhez a tulajdonságaihoz hozzáadódott még a repülőgép rendkívül jó kormányozhatósága, s az úgynevezett „jóindulata”. Ezen a tulajdonságok összessége a rgv-k között nagyon szerethetővé tették ezt a repülőgéptípust. Tapasztalt és jól képzett pilóták kezében igen veszélyes fegyvernek bizonyulhatott háborús körülmények között. A közel-keleti háború tapasztalatai bizonyították a repülőgéptípus nagy túlélőképességét,

¹¹ 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);

(„живучесть”¹² – ahogyan ezt a Szovjet oktatók tanították az átképzésen) ugyanis több alkalommal sérült hajtóművel és hiányos függőleges vezérsíkkal, s a repülőgép törzsén több lött találattal is haza tudott repülni és le is tudott vele szállni a pilótája.

1.1.1. A Szu–17M3 (export változata a Szu–22M3) repülőgéptípus



1. számú ábra: A Szu–17M3 Fitter¹³

Szu–22M3 (Szu–17M3) vadászbombázó repülőgép főbb harcászati technikai adatai¹⁴:

- Hajtómű: 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.

¹² Живучесть – azaz túlélőképesség. Az átképzés alkalmával találkoztunk olyan repülőtisztékkel, akik annak idején MiG–21 repülőgép típuson oktattak bennünket 1975-ben, s ők meséltek az afgansztáni harci tapasztalataikról, s ott került szóba a Szu–22M3 repülőgéptípus túlélőképessége.

¹³ A Szu–22M3 vagy a Szovjet belföldi széria Szu–17M3-as modifikáció röntgen rajza – Katona István nyugállományú (a továbbiakban nyá.) repülő őrnagy (a továbbiakban őrgy) fénykép gyűjteményéből. Forrás: Viktor Markovszkij-Igor Prihodcsenko: Isztrebitel-Bombardirovcsik Su-17, Moszkva, 2004, Izdatelszkij Centr „Ekszprint”, 22-23.old.

¹⁴ A Magyarországon szolgálatot teljesítő repülőgép harcászati technikai adatai, a teljesség igénye nélkül, a típusátképzésen kapott adatok alapján.

- A hajtómű maximális fordulatszáma: n_m : 8.772ford/perc - levegő fogyasztása 105kg/sec
- A hajtómű üzemanyag fogyasztása:
 - Iskolakörön: 35kg/perc;
 - Földön: 20kg/perc;
 - Maximális fogyasztása.
 - kismagasságon:6,4kg/km
 - nagymagasságon: 4,2kg/km
- Hajtómű tolóerő
 - maximális üzemmódon: 8.000kg;
 - teljes FORSZÁZSON (utánégető) üzemmódon: 111.500kg
 - Hajtómű tolóerő: 83,6 kN / 127 kN (utánégetővel)
- Szárny fesztávolság:
 - 30°-os állásban (28 fokos nyílazás): 13,68 m s: 38,5 m²
 - 63°-os állásban (62 fokos nyílazás): 10,2 m s: 34,5m²
 - Szárnyfelület (m²): 40 m²/ 34,5 m² (szárny 63°-on), 38,5m² (szárny 30°-on)
- Szárny „V” beállítása: – 3°
- A repülőgép hosszúsága (m): 19,06 m
- A repülőgép 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
- Súly/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
- Leszálló sebesség (km/h): 265 km/h
- Kifutás hossz. normál (m): normál: 850m – teljes kifutási hossz: 1.150-1500m
- 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 450km függesztmények (póttartályok) nélkül

A Szu-22M3 felderítőrepülőgép irányított rakétafegyverzete:

H-23M Levegő-Föld osztályú rakéta, rendeltetése a vizuálisan észlelhető kisméretű mozgó és álló földi célok megsemmisítése 2db függeszthető a repülőgépre a szárny külső függesztési csomópontjaira (3-as, 4-es), a hozzátartozó DNG-2E vezérlő berendezése pedig az 5-ös (jobbszárny belső). A rakéta indítása egyesével, vagy kettesével történt. A rakéta tömege: 287kg, a harczi rész súlya:111kg, a rakéta tömege:207kg. Maximális indítási távolsága: 8km-10km.

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

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

H-29L¹⁵: Levegő-Föld 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 repülőgéptípus rendszerből történő kivonásáig nem érkezett meg az utólag megrendelt indítósín, pedig ez lett volna a "legütősebb" irányított rakétafegyverzete a típusnak. A rakéta indítási távolsága: 10km, a harczi rész súlya: 300kg, a rakéta tömege:645kg.

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

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 löállások elleni támadások végrehajtására, illetve azok megsemmisítésére hagyományos, valamint irányított rakéták indításával kis- és közepes magasságon végrehajtani képes vadászbombázó.

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

Sz-8 NIR levegő-föld rakétafegyverzet rendeltetése a páncélozott földi célok megsemmisítése. B-8M1 blokkból indítható, melyből 4db függeszthető a repülőgépre,

¹⁵ 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 repülőgép rendszerből történő kivonásáig nem érkezett meg az indítósín. A rakétákat viszont a meghatározott időszakonként leellenőrizték és minden karbantartási munkálatokat elvégezték rajtuk

ekkor 80db Sz-8-as volt a repülőgépre függesztve. Egy darab rakéta tömege: 11,65kg, indítási távolsága:1800m, a harci rész tömege: 3,6kg, a páncéltörő képessége (45°-os becsapódási szögnel) 400mm, repeszek száma: 400db, egyenként 3g

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

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

A repülőgép bombafegyverzete:

A repülőbombák főbb alkalmazási módszerei a Szu-22M3 repülőgépen a 101. Ö. Fre. szd. állományában: bombavetés;

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

A speciális (nukleáris) bombafegyverzete – RN-24; RN-28; valamint 244N (5kt-30Kt)¹⁶ nukleáris bombák vetésére volt képes. Hivatalosan ugyan nem volt a kiképzési tervében a101. Önálló Felderítőrepülő-századnak az atombomba vetése, de a század állományának egy része begyakorolta (nem hivatalosan)¹⁷ a nukleáris bombavetést, az úgynevezett „vállon át”¹⁸ történő bombavetést.

A Szu-22M3 repülőgép hagyományos bombafegyverzete¹⁹:

P-50-75 Gyakorló repülőbomba, rendeltetése a hajózó állomány kiképzése és gyakoroltatása bombavetési feladatok végrehajtási jártasságának fenntartására. A bombával volt biztosított a repülőgép-vezetői állomány bármely évszakban történő

¹⁶ László Becz - Szabolcs Kizmus – Tamás Várhegyi: Soviet Nuclear Weapons in Hungary 1961-1991, Budapest, 2002, Pytheas Könyvmanufaktúra, ISBN:978-615-00-5397-4;

¹⁷ A Szovjet repülőparancsnoki akadémián ezt tananyag volt. Kint a Szovjeteknél az akadémián végzett a század légilövész szolgálat főnöke és a század felderítő főnöke is, és Ők tanulták, náluk megvolt az anyag, a tematika.

¹⁸ Azaz a félbukfencből történő bombavetést, melynek lényege, hogy a repülőgéppel félbukfencet hajtunk végre. A manőver ugrás fázisában számított időben kioldjuk a bombát, a bomba leoldódik a cél irányába repül, a repülőgép pedig a félbukfencet végrehajtva az ellenkező irányba folytatja a manővert süllyedéssel 100m-es magasságra, s gyorsítva több mint 1000km/h-ra és elrepül a célkörzetből.

¹⁹ Amelyeket a magyar hadvezetés megvásárolt a Sz-22M3-as felderítőrepülőgéphez;

kiképzési feladatainak gyakoroltatására szolgált – nálunk nappal és éjjel – 16 000m magasságig és 1200km/h repülési sebességig. (A vízszintes repülésből végrehajtott bombavetés minimális biztonságos magassága, amely az egyéni feladatot végrehajtó repülőgép személyzete számára még biztonságos 250m.)

Az OFAB típusú, fékező berendezéssel ellátható 100 és 250kg ürméretű repesz-romboló repülő 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, repülőterek objektumainak, romboló hatással, s repeszekkel történő megsemmisítése.

OFAB-100-200 – TU-100-200 fékezőberendezéssel ellátott – OFAB-100-200 repesz repülőbombát 50-100m közötti magasságról csak késleltetett

OFAB-250-270 ürméretű repesz-romboló OFAB-250 3M kombinált működésű repülő bomba²⁰ rendeltetése az ellenség harci technikájának a nyílt terepen, vagy tábori erődítmény jellegű fedezékben elhelyezett élőerők, valamint az ipari vállalatok berendezései, vasutak, hidak, raktárak, repülőterek 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 250m–16 000m magasságon, 1400km/h sebességig, vízszintes repülésből vagy manőverrel végrehajtott bombavetésnél. A kazetta tartalma: 42db PTAB – 2,5M bomba.

FAB-500 SN – 500kg ürméretű romboló repülőbomba. Repülőterek, ipari létesítmények, raktárak, vasutak, hidak és egyéb technikai létesítmények, egyéb infrastruktúrák megsemmisítésére használatos. Teljes súlya: 513kg, robbanótöltetének tömege: 221kg.

ZAB-500 S – Az ellenség harci technikájának /nyitott állóhelyeken lévő repülőgépek, gépjárművek stb.), lőszerraktárainak és élő erőinek tűzzel való megsemmisítésére használt 500kg ürméretű gyújtóbomba, amely az év bármely szakában, alkalmazható, ha a környezeti hőmérséklet magasabb, mint –25 °C és a hótakaró vastagsága kisebb 20cm-nél. A bomba súlya: 428kg, a bombában alkalmazott OM – 68 tömege:195kg

A Szu-22M3 felderítőrepülőgép önvédelmi fegyverzete:

²⁰ Repülőbomba – repülőgépről, 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) Budapest, Zrínyi kiadó, 2015

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

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

Az R-60-as levegő-levegő osztályú önirányított rakéta, melynek rendeltetése az ellenséges repülőgép megsemmisítése közelharcban nappal és éjjel egyszerű időjárási viszonyok között. A maximális rakéta indítási távolság: 1,5–8km, a maximális túlterhelés: 30 – 40g-ig.

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

Az NR-30:²¹gépágyú, a bal és jobb szárnytőbe fixen beépítve. Rendeltetése, földi és légi célok megsemmisítése tüzérségi tüzellel. Lőszerjavadalmazás 80-80db, tűzgyorsaság:

850lövés/perc, űrméret 30mm. Valamint lehetséges volt még 2db SZPPU-22-01

gondola GS-23-as gépágyúval a 3,4 függesztési csomópontra történő függesztéssel. A gépágyú függőleges síkban kitérítendő +0° 30' -től, 32° mely 3 üzemmódban működött: „0°/nulla/ üzemmód, „rögzített” és „program” üzemmódokban. A gépágyú űrmérete: 23mm, tűzgyorsasága 3000-3400lövés/percenként, lőszerjavadalmazás: 260-260db.

A KDSZ – 23 berendezés a Szu-22M3 repülőgép önvédelmi rendszeréhez tartozó berendezés, melynek feladata a repülőgép védelme forszázs (utánégető) nélküli üzemmódon az infrafejes rakéták ellen, hamis infra célok előállításával és a rádióvezérlésű lövedékek, valamint a levegő-levegő rakéták ellen²². A berendezést a pilótafülke mögött a jobb oldalon helyezték el, 2x6db-os tartóban. A tartók 6 db speciális patronnal tölthetők PPI-50 infrafejes rakéták ellen, 6 másodperces égésidővel, 1db patron 1kg súlyú. PRP-50 patronnal rádióvezérlésű rakéták ellen. Ennek a töltetnek a súlya 0,85kg/db, s az effektív visszaverő dipol felület minimálisan 100m²

²¹ Dohos Dénes Szakdolgozat: Repülőfedélzeti löfegyverek bemutatása a II. világháborútól napjainkig a Magyar Honvédség vonatkozásában. 4. fejezet. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Szolnok, 2018.

Még: (Alexander Nuyelman - Aron Abramovics Richter) Nuyelman-Richter NR-30-as repülőgép fedélzeti gépágyú. A Szovjet OKB-16 tervezőirodánál kifejlesztett 30 mm-es repülőgép fedélzeti gépágyút főként a Szovjet Hadsereg és a VSZ repülőcsapatai számára kifejlesztett katonai repülőgépeken rendszeresítették. <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=NR-30-as+fed%C3%A9lzeti+g%C3%A9p%C3%A1gy%C3%A1gy%C3%BA>.

²² A KDSz-23 patronjainál a kívánt indítási variációt a repülés előtti előkészítés keretében kellett beállítani az adott harci feladat függvényében.

A felderítőrepülőgépre szerelhető felderítő és speciális konténerek:

A Szu-22M3 felderítő konténer – a KKR-1TE²³ konténer:

A konténerei közül az egyik a KKR-1TE (Konténer Komplexnoj Razvédki)²⁴, a komplex felderítő konténer. A másik egy zavaró konténer, az SZPSZ-141, amely a rádiólokátorok zavarásával biztosított egyféle zavartalan munkavégzést a felderítendő munkaterület fölött tevékenykedő Szu-22M3-as repülőgépek, valamint a Honi Légvédelmi és a Szárazföldi csapatok egységei számára. Valamint volt még egy függeszthető konténer, amely viszont már igazi támadó fegyverzetek közé tartozott, az a KMGU-1, aknatelepítő konténer.

A KKR-1-es, amely a rendeltetése szerint is igazi felderítő konténer²⁵. Ez egy összetett rendszerű felderítő konténer. A Szovjetek 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 Magyar Néphadsereg 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 Szovjet hadsereg részére kifejlesztett AFA-39-ezzel az eszközzel függőleges, vagy ferde síkban készíthető 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 felderítőrepülőgép magasságának 0,7szerese függőleges beállítás esetén és kétszerese ferde beállítás esetén. Kis magasságú (380-500m) vagy közepes (5000m) 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 felderítőeszköz mindegyike nappali alkalmazású volt.

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

²³ Létezett még – amelyeket a magyar hadvezetés nem szerzett be: a KKR-2A változat, amely a felderítési adatokat képes volt a felderítési 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.)

²⁴ 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 Szovjetek érthető módon.

²⁵ Ezek az adatok az átképzési tanfolyamon leadott, a Szovjet átképzést végző oktatók adatai alapján, az átképzési füzetből való adatok (K.I.)

felderítő repülőgép-vezető (a továbbiakban rgv). Az alkalmazott magasságtartomány 300 m és 1000 m között, a sebességtartomány pedig 750 km/h és 1000 km/h között volt.

A felderítőkamerák mindegyikére igaz volt, a tény mely szerint magasság és a sebességtartomány optimális megválasztásával készülhettek a legmegfelelőbb légifelvételek. Ezeket a 101. Önálló Felderítőrepülő század pilótái (a későbbiekben Ö. Fre. szd.) a feladatszabás idején kapták meg s a megadottak szerint készültek a feladat végrehajtására. A 101. Ö. Fre. szd. általában 200 m és 1000 m magasság, illetve 500 km/h és 1000 km/h sebességtartományban végezte a felderítési feladataikat.

A közepső 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 felderítő konténer hátsó harmadában elhelyezett berendezéssel az ellenséges lokátorok helyeit lehetett meghatározni – az SZRSZ-13-tangázs rádió-elektronikai felderítő berendezéssel – kilenc spirálantenna és két tölcsérantenna érzékelt az ellenséges lokátorok elektromágneses besugárzását, s a konténer rádió-elektronikai felderítőberendezései 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 felderítő konténer helymeghatározásához felhasználták még a repülőgép tehetetlenségi irányszög (IKV) rendszerét is, amely segítségével már nagyon jó helymeghatározásra nyílt lehetőség.

A KKR-1-es felderítőkonténerből 5 db-ot rendelt a 101. Ö. Fre. szd. részére a Magyar Néphadsereg vezetése, az SZPSZ-141-es zavarókonténerből pedig 3 db-ot. Tudni kell a beszerzéseinkről, hogy a beszerzett kiegészítők a Szu-22M3-as „felderítőrepülő” gépeinkhez” mind export változatúak voltak. A hadsereg vezetésünk ugyan kérhetett volna hozzá hőkamerákat és lézer letapogatókat is, mely felszerelések akkor modernnek, 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 Szovjetektől, ilyen eszközöket kapott – az alapfelszereltségűt. (Export változatot, azaz „lebutított”, vagy finomabban fogalmazva nem teljes képességű harceszközt.) A Szovjetek által használt felderítőkonténerek, 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 így végezték az üzemanyag számításait²⁶. A feladataink végrehajtása során az alkalmazható maximális túlterhelést 3,5 g-re korlátozták a KKR-1 konténerrel, maximális megengedett sebesség pedig 1500 km/h lehetett a repülési feladataink alkalmával.

²⁶ Üzemanyag számítások – minden útvonal és felderítési- valamint harcalkalmazási feladatok végrehajtásánál a rgv-nek kötelezően el kellett végezniük az üzemanyag fogyasztást a feladatvégrehajtás teljes idejére.

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

A KKR-1TE felderítő konténer mellett a másik nagyon fontos eszköze volt a Szu–22M3-as felderítőrepülőgépnél az SZPSZ-141 zavaró konténer, melynek rendeltetése a feladat végrehajtása során az ellenséges rádióelektronikai eszközök zavarása volt. A hazai, a VSZ tagállamaival közösen lebonyolított hadgyakorlatainkon is sikeresen alkalmazta a Ö. Fre. szd. a konténert. (Sőt olyan eset is volt, amikor a gyakorlat sikeres folytatásához parancsot kapott a Fre. szd. a zavaró konténerek kikapcsolására.)²⁷

Az SZPSZ – 141 zavarókonténer (egy db volt függeszthető belőle a szárny belsőre, a másik oldalra ilyenkor pedig egy UB blokkot kellett függeszteni aerodinamikai ellensúlyként)²⁸

Az SZPSZ-141-es konténerben zavarandó frekvencia modulokat lehetett cserélni – így a feladat végrehajtása előtt ismernie kellett a repülőgép-vezetőnek a feladatvégrehajtás útvonalán található ellenséges zavarandó rádiótechnikai eszközöket, illetve azok frekvenciáit, s a megfelelő modulokat kellett berakatnia a zavaró konténerbe. Léteztek még különbözőképpen kialakított SZPSZ-141-es konténerek más-más feladatkörrel (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 konténerek²⁹

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

- AD-2,5 RT 2,5kg tömegű (fokozott repeszhatású) aknák;
- RTM 1,7kg tömegű, harckocsi és páncélosok elleni aknák;
- PPFM 0,08 kg tömegű gyalogság elleni taposóakna,³⁰

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

Az első Szu–22M3K vadászbombázók 1983-ban érkeztek meg, „törzskocsira” szerelt állapotban Magyarországra, és 1984-től repültek a taszári 101. Ö.Fre. szd.

²⁷ Több repülőgépvezető 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.

²⁸ Aerodinamikai ellensúly – Itt a konténer által létrehozott légellenállás kiegyenlítése miatt volt erre az ellensúlyra szükség.

²⁹ A két konténer egymástól csak a hossz méretében különbözött

³⁰ Taposóakna – szárazföldi aknahadviselésben a céltárgy közvetlen nyomására működő gyújtószerkezetű akna; HM Zrínyi Nonprofit Kft. KÉSZ Budapest, Zrínyi kiadó, 2015

kötelmében. A megvásárolt repülőgépek között három Szu-22UM3K kétüléses 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 sugárhajtóművet építették be. A Szovjet hadvezetés a Ljulka Al-21 hajtóművel szerelt Szu-17-es repülőgépeit sokáig nem engedte külföldi értékesítésre, csak az 1980-as évek elejétől, Szu-22M4-es megnevezéssel. A Szu-22M3-asként rendszeresített vadászbombázók (felderítő-repülőgépek) H-23 (APU-68U indítósínre függesztve), H-25ML és MP rakétákkal álltak rendszerbe.

A Szu-22M3-as üzemeltetési szakutasításában³¹ 69 féle ajánlott függesztési variációt adott meg az orosz nyelvű eredeti szakutasítás. Így a feladatnak megfelelően igen nagy választékunk és lehetőségünk volt a legmegfelelőbb fegyverzet kiválasztásában, amellyel az adott feladatot megoldhattuk.

Minden elfogultság és túlzás nélkül el lehet mondani: a típusra kiválasztott rgv-k a kiválasztási szempontoknak megfelelően³² nagyon jó rgv. „alapanyagok” bizonyultak, a létrehozott Fre. szd. rendeltetésszerű feladatainak ellátására. A hazai gépátvételtől számított nem egészen 27 hónap alatt elérte a század hajózó állománya a rendeltetésszerű feladatvégrehajtási szintjét. Ez azért is nagy szó, mivel a típusra került rgv-k egyike sem volt vadászbombázó, vagy felderítő rgv. szakképzettségű. A 101. Ö. Fre. szd. vezetésének szakértő kezei alatt a szakmájukat jól ismerő, a tudásukat alkalmazni tudó felderítő rgv-ké váltak a típusra kiválasztott I. osztályú repülő hajózók. Ez bebizonyosodott a Fre. szd. század repülőharcászati gyakorlata, a nemzetközi (VSZ. szintű) repülőharcászati gyakorlatok, valamint a század nagytávolságú diszlokációval egybekötött légi-földi lövészetek kitűnő és jó minősítéssel történt végrehajtásával. A 101. Ö. Fre. szd. egy nagyon jó harci szellemű, minden időjárási viszonyok között bevethető igazi harci századdá kovácsolódott alegységgé vált. Igen komoly ütőerőt képviselt nemzetközi szinten is. Amennyiben sikerült volna a Szu-22M3 mellé a Szu-25-ös csatarepülőgépeket is „odarakni”, a VR-3-as pilótanélküli felderítőrepülőgépekről nem is beszélve, túlzás nélkül el lehetett volna mondani, Magyarországnak a történelmünk folyamán még egy soha nem látott képességű harciezrede jöhetett volna létre a felállításra tervezett 101. Felderítőrepülő ezreddel. Ezt az ezredet még 10-15 évig fenn lehetett volna tartani (hiszen a repülőgép állomány több mint felét már felújította a MH.), s a magyar hadvezetés ráért volna csak ezután gondolkodni a hadsereg fejlesztésén, modernizálásán (2015 körül), amikor a nemzetgazdaságunk kezdett volna „talpra állni”, helyre jönni.

³¹ A Szu-22M3 repülőgép légi üzemeltetési szakutasítása; A Magyar Honvédség kiadványa, Budapest, 1994 (Re/202 – 219-225.old)

³² A repülőgép-vezetői kiválasztás szempontjai voltak: 40 év alatti életkor, minimum 500 repült óra nagysebességű repülőgépen, és képzettség szintjén I. osztályú repülőgép-vezetői kiképzettségi szint.

1.1.2. A VSZ többi szövetséges tagállamaiban rendszeresített Szu–22-es repülőgéptípusok

Tiszában vagyok veled, hogy nem a témám része, s nem is tartozik szorosan hozzá, de érdekesnek és érdekesnek tartom egy rövid kitekintést tenni arra vonatkozóan, hogy melyik szövetségesünk rendelkezett hasonló harmadik generációs repülőgépekkel, mint amilyeneket a MN. rendszeresített a VSZ EFEF ajánlása³³ alapján. Sajnos, konkrét adatok hiányában számszerű, pontos repülőgép darabszámokat én sem tudok megadni,³⁴ csak nagyságrendileg a MN-ben rendszeresített géplétszámhoz viszonyított becsült adatokat.³⁵ Autentikus adatok hiányában – nem szívesen ugyan – a Wikipédia nemzetközi internetes forrás adataira hivatkozom, mely közel sem fedi a valóságot,³⁶ 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 rendszeresíthetett:
24db Szu–22M4 és ehhez 3db Szu–22UM3, valamint 40db Szu–25K és ehhez (mellesleg megjegyzem, nekünk, magyaroknak is kb. ekkora géplétszámot tervezett a VSZ EFEF)
6db Szu–25UBK repülőgépeket szerezhettek be.
- Csehszlovák Népköztársaság rendszeresíthetett:
47db Szu–22M4 és ehhez 8db Szu–22UM3 repülőgépeket.
- Lengyel Népköztársaság rendszeresíthetett:
90db Szu–22M4 és ehhez 21db Szu–22UM3K repülőgépeket.
- Magyar Népköztársaság rendszeresített:
12db Szu–22M3 és ehhez 3db Szu–22UM3K repülőgépeket.
- Német Demokratikus Köztársaság rendszeresíthetett:
47db Szu–22M4 és ehhez 8db Szu–22UM3 repülőgépeket.

³³ A Magyar Néphadseregnek megtett VSZ EFEF ajánláshoz hasonló, minden szövetséges ország katonai és pártvezetése kapott, csak más és más nagyságrendű, darabszámút, az elkövetkezendő háborúban tervezett feladatainak megfelelően.

³⁴ A forrásirodalmak mindegyike más és más adatokat adott meg a rendszeresített darabszámokra vonatkozóan.

³⁵ Az áttelepüléseink során a lengyelországi Pila, s az NDK beli Laage repülőterekre, az ott szolgálatot teljesítőktől sem tudunk meg a gépmennyiségekre vonatkozó pontos adatokat. Egyszerűen még nekünk, a szövetségeseinknek sem árulták el.

³⁶ Ezek többnyire műholdas felderítési adatok, viszont a mind a lengyel, mind pedig a demokratikus német hadsereg rendelkezett a Szu–22-es repülőgép számára ajánlott különleges óvóhelyekkel, melyekbe nem csak a technika, de a fegyverzetek javadalmozása, a légibomba és a rakétafegyverzet, s repülőgép kiszolgáló személyzete úgy szintén elhelyezést nyertek. Ezért a pontos repülőgép darabszám ismerete szinte lehetetlen volt.

- Román Népi Demokratikus Köztársaság

Szu–22-es repülőgépeket nem vásárolt, de voltak VR–3-as pilótanélküli felderítő repülőgépei.

Mindezek alapján feltételezhetően összességében a VSZ tagállamai részéről nagyságrendileg 208db Szu–22M4-es + 12db Szu– 22M3-as azaz, 220db Szu–22-es típusú harcászati vadászbombázó repülőgép – a Szovjet Hadsereg vadászbombázóit nem számítva – önmagában is igen komoly csapásmérő erőt képviselt, még akkor is, ha terv szerint nem egy, hanem két hadművelleti irányban tevékenykedtek volna. Ezekhez hozzájött még 43db Szu–22UM3-as típusú kétüléses – gyakorló harci vadászbombázó, melyek csapásmérő képesség szempontjából szinte semmiben sem különböztek³⁷ az együlésesektől. Így ez a megközelítőleg 260-270db harcászati vadászbombázó repülőgép 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 repülőgéptípus Magyarországon először 1984. március. 21-én délelőtt 10.00-kor szállt fel. Nappal egyszerű időjárás viszonyok (EIV) között Balogh Imre őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka és Máté László őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. felderítőfőnök, a parancsnok felderítő helyettese, a 08-as oldalszámú Szu–22UM3-as gyakorlóharci repülőgép berepülésére szálltak fel Taszár repülőtéren.³⁸ A felszállás előkészítésénél jelen volt Bada Gyula alezredes³⁹ a MN. Repülőfőnökségének repülőszemlélője, aki gyakorlatilag engedélyezte/ MiG–21 a két repülőgép-vezető (a továbbiakban rgv.) felszállását egy igen hosszú 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. szemlélője az első ülésben ülve, evvel repüléstechnikai oktatási jártasságot adva a két 101. Ö. Fre. szd. parancsnoki beosztású rgv-jének) s majd csak ezután szállhattak fel a Szu–22-es repülőgéppel.⁴⁰

³⁷ Valamiben azért mégis – a gyakorló harci repülőgépbe tölthető üzemanyag mennyiségében.

³⁸ Balogh Imre őrgy – nyá. altbgy – a 101. Ö. Fre. szd pk-a és Máté László őrgy – nyá. alezds – a 101. Ö. Fre. szd felderítőfőnöke, a 101. Ö. Fre. szd. pk. felderítő helyettesének „Hajózáskönyve” alapján, 2018. 05. 23. Veszprém, és 2018.05.22. Kaposvár.

³⁹ Bada Gyula alezds – a Magyar Néphadsereg Repülőfőnökség Kiképzési Osztály szemlélője. MiG–21-t repült repülőgépvezető.

⁴⁰ Egyikőjük leellenőrizte a másikat hátsó ülésből – nem egészen szabályosan, de mivel ilyen egyedi eset még nem fordult elő a MN légierejében, a MN Ref-ség ezzel próbálta megoldani a kialakult helyzetet.

A Szu–22M3 repülőgéptípus 1984. április 12-én állt rendszerbe – az addigi felderítő repülőgép szerepét betöltő L–29-es repülőgéptípus egyidejű rendszerből történő kivonásával – a Magyar Néphadsereg Légierőjében, Taszár repülőtéren, önálló felderítőrepülő-századként. A 101. Ö. Fre. szd. megnevezéssel, és MN 1929 hadrendi számmal, a 31. Kapos Harcászati vadászrepülő ezreddel közösen települve, a Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének parancsa⁴¹ alapján.

1984-ben a 101. Ö. Fre. szd. a teljes állományával befejezte az átképzését és a rgv. állománya helyreállt a repüléstechnikai kiképzettségi szintjének megfelelően, a Szu–22M3 repülőgéptípuson, majd 1986-ban a rendeltetésének megfelelő kiképzettségi szintjét is elérte a Lengyel Népköztársaság területén végrehajtott éleslövészet teljesítésével. A repülőgéptípus 1987-től a dél-szláv válság időszakában napi szinten harcászati szolgálatot teljesített Taszár repülőtéren, a MiG–21-es vadászrepülőgépekkel együtt, kiegészítve azokat.

A magyar légierő 12 darab Szu–22M3 (harci) és 3db Szu–22UM3 (gyakorló harci) rendszeresített a Szu–22M3-as harcászati vadászbombázó repülőgép típusból, felderítő repülőgépként, mely repülőgéptípus 1984 és 1997 közötti időszakban /13 évig/ állt hadrendben a MN légierőjében. NATO-kódja: „Fitter-J.”

A MN-ben ezt a repülőgépet az 1971-ben megalakult Csapatrepülő Parancsnokságnak a közvetlen alárendeltségében⁴² a szárazföldi csapatok támogatására rendszeresítették felderítő repülőgépként.⁴³

Ez az újonnan felálló Önálló Felderítőrepülő-század, (a továbbiakban Ö. Fre. szd.) az új repülőgép típusával – a Szu–22M3-al – a Csapatrepülő Parancsnokságnál, (a továbbiakban CSRP) a már hadrendben – L–29-es kétüléses repülőgépekkel – szolgálatot teljesítő 101. Felderítőrepülő-ezred állománytáblájában⁴⁴ kiegészítésként – állománytábla módosításként – jelent meg először 1983-ban.

⁴¹ 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

⁴² A 101. Felderítő Repülőezred állománytáblája helyesbítő ívének 3. oldalán, a VI. pont Felderítőrepülő Század megnevezés mellett zárójelben megjegyezték: „Az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében”

⁴³ Háborús helyzetben az 5. hadsereg át-alárendeltségébe került volna a 101. Önálló Felderítőrepülő-század.
⁴⁴ 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. A helyesbítő ív módosítja a megnevezést Felderítő repülőezredről, felderítőrepülő ezred-re, majd a 37. oldal VI. pontjában a felderítő repülőszázadot (eredeti írásmóddal K. I.) az MN CSRPK közvetlen alárendeltségébe helyezi. Az egész VI. pont a felderítőrepülő-századról szól. A helyesbítés 1983. augusztus 1-én lépett hatályba, s jóváhagyásra 1983. Május 20-án terjesztették fel.

A repülőgéptípus szolgálati ideje alatt összesen 3 repülőgép semmisült meg, (egyik sem rgv. hibából):

1. A 06-os oldalszámú Szu–22M3-as harci repülőgépből Vámos József őrgy. a 101. Ö. Fre.szd megfigyelőszolgálat főnöke katapultált sikeresen, 1988. március 17-én, nappal egyszerű időjárási viszonyok között (NEIV). Légtérrepülésből hazatérve Kaposhomoknál hajtómű meghibásodás miatt a repülőgép az iskolakör harmadik fordulója után kigyulladt. Vámos József őrgy. a katapultálás következtében semmilyen sérülést sem szenvedett, a repülőgép megsemmisült.
2. A 07-es oldalszámú Szu–22UM3-as gyakorló harci repülőgépből Lőrincz István alez. a 101. Ö. Fre. szd légilövész szolgálat főnöke és Racskó Mihály őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. 2. raj rajparancsnoka katapultáltak sikeresen oktatói ellenőrzésre történő feladat végrehajtása közben 1995. május 25-én, nappal egyszerű időjárási viszonyok között felszállás után azonnal. A repülőgép hajtóműve idegen tárgyat szívott be, mely következtében a repülőgép kigyulladt.⁴⁵ 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 repülőgép megsemmisült.
3. A 16-os oldalszámú – (13-as gyári számú) – Szu–22M3-as harci repülőgépből Katona István őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. harckiképzési alosztályvezetője katapultált sikeresen, 1995. szeptember 13-án, nappalból éjszakába történő átmeneti repülési váltásában. Katona István őrgy. repülőgépeének ütközött kiképzési repülési feladatuk végrehajtása közben a pápai 14-es oldalszámú – (13-as gyári számú) – MiG–23UB repülőgéppel Katovics Balázs szds. és Mizsei Mihály szds. A MiG–23UB repülőgép olyan mértékben sérült az ütközés következtében, hogy az, a hazatérésnél a pápai repülőtérre történő leszállás közben a pápai távoli irányadó állomás (TIRA) közelében lezuhant és teljesen kitért, a két pilótája a gépben égett, életüket veszítették. A repülőgép teljesen megsemmisült. Katona István őrnagynak a katapultálás következtében három gerinccsigolyája kompressziósan törött. Másfél hónapos kórházi ápolás és két évi rehabilitáció után felépült.

⁴⁵ Ezt állapította meg a repülőeseményt vizsgáló bizottság.

A rgv. állományából 10 fő rgv-nek és 36 fő mérnök-műszaki (a továbbiakban mm.) szakembernek 1983.08.01-én kezdték el és hajtották végre az elméleti átképzését a MN HM 0662/1983 számú parancsa⁴⁶ alapján a krasznodári repülőbázison. A három hónapos átképzésre a magyar rgv-k 200 óra összes repülési időt kaptak.



1. számú kép:⁴⁷ a Szovjetunióban végrehajtott átképzésünk során az elsőként kirepült magyar pilóta, a Szu-22M3-as repülőgéptípuson, Balogh Imre őrgy. századparancsnok volt.

A gyakorlati repülést a Szu-22M3 repülőgéptípusra a repüléstechnikai átképzést a rgv. állomány 1983. szeptember. 8-án kezdte meg, a „KYJIII Cy-22”⁴⁸ szerint, 10/10-es borultság,⁴⁹ 1 200 méteres felhőalap,⁵⁰ 5000 méteres felhőtető⁵¹ és 10 kilométeres vízszintes látás⁵² mellett. Két repülési váltás után Balogh Imre őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd.

⁴⁶ HL-KI. MN HM1980-1989. 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. 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 Szovjetunióba az Egyesített Katonai Repülő-műszaki Tiszti Iskola /Krasznodar/ Szu-22M repülő 3 hónapos tanfolyamára. (Repülőgépvezető. szakra: - szakmai szám: 10431 10 fő repülőgépvezető, mm. szakra: - szakmai szám: 10441 36 fő mm.);

⁴⁷1.) számú kép – az átképzésen Balogh Imre őrnagy első önálló repülése a Szu – 22M3 repülőgép típuson. A kép Katona István nyá. őrgy tulajdona. Forrás: Balogh Imre nyá. altbgy, a 101. Ö. Fre. szd. volt pk-a

⁴⁸ „KYJIII Cy-22” – a szovjetek által használt átképzési szabályzat a Szu-22-es repülőgéptípusra. (Ez a szabályzat – a „KULP- Szu-22” – szakmai fordítás szerint: a „Szu-22-es repülőgépvázaképzés szabályzata”

⁴⁹ A magyar repülési szabályzatunk – az URV-71 (Utasítás a Repülés Végrehajtására) – a felhőzet mennyiségét, azaz a borultságot tizedekben adta meg, s mi repülőgép-vezetők 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.

⁵⁰ Felhőalap – a szabályzatunk – az URV-71 – szerint a felhőzet alját nevezzük így.

⁵¹ Felhőtető – a szabályzat szerint ezen a felhőzet tetejét értjük.

⁵² Vízszintes látás – a repülési szabályzat által alkotott fogalom, mely szerint azt a látástávolságot hívjuk így, amekkora távolságra egy egészséges látóképességű ember vízszintesen ellát, azaz, ameddig az embernek az időjárási viszonyok megengedik a tereptárgyakat látni (felismerni) a földön vagy a levegőben. Leegyszerűsítve, amilyen távolságra a repülőgépvezető. vízszintesen ellát. (Létezik ferdelátás is, mint meteorológiai fogalom, melyet mi repülőgépvezető-k használtunk.)

parancsnoka – elsőként már iskolakörön egyedül repült a Szu–22M3-as repülőgéptípussal, majd ezután, sorban minden rgv.

1983. szeptember 25. után már harci alkalmazás típusú feladatokat repült az átképzős magyar állomány. Az átképzésre kapott – 200 óra, fejenként 20 óra – repülési időt nem teljesen kihasználva, eseménymentesen és eredményesen fejezték be az átképzésüket 1983. október 28-án. Az elvégzett átképzésről a krasznodári Egyesített Katonai Repülő-Műszaki Főiskola parancsnoka minden átképzésen részt vett repülőgép vezető számára az elvégzett sikeres átképzésről tanúsítványt állított ki.

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

Rgv szakmai számon /10431/ a következő vettek részt az átképzésen⁵³ Krasznodarban, az Egyesített Katonai Repülő-Műszaki Tiszti Iskolában:

A 31. Honi Vadászrepülő-ezred (Taszár) állományából:

- 1) Balogh Imre őrgy., a megalakuló 101. Ö. Fre.szd. parancsnoka, akit egyben a Honvédelmi Miniszter (a későbbiekben HM) az átképzésen résztvevő állomány csoportparancsnoki teendői ellátásával is megbízott;
- 2) Guti István fhdgy., a 101. Ö. Fre. szd. 3. felderítőraj rajpk;
- 3) Katona István szds., a 101. Ö. Fre. szd. harckiképzési alosztályvezetője;
- 4) Lőrincz István szds., a 101. Ö. Fre. szd. légilövész szolgálat főnöke;
- 5) Máté László őrgy., a 101. Ö. Fre. szd. századparancsnokának felderítő helyette;
- 6) Racskó Mihály szds., a 101. Ö. Fre. szd. 2. felderítőraj rajpk;
- 7) Vámos József szds., a 101. Ö. Fre. szd. megfigyelő szolgálat főnöke;

A 47. Honi vadászrepülő-ezred (Pápa) állományából:

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

Az 59. Honi Vadászrepülő-ezred /Kecskemét/ állományából;

- 9) Éberhardt György őrgy., a CSRP. kik. Oszt. feld. rep. szemlélője;
- 10) Vincze Péter fhdgy. – a 101. Ö. Fre. szd. 1. felderítőraj rajpk.;

Ahogy a rgv. állomány a Szu–22M3 típuson befejezte az átképzését, s 1983. november 2-án megérkezett az átképzését befejező állomány hazaszállítására érkező An–

⁵³ HL-KI. MN HM Parancsok 1980-1989. 0651-0700. A Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének 0662/1983.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. /Az átképzési parancs szerint K. I./

26-os szállító repülőgép, már a típus átképzésre kerülő (MMSZ) állományának a második csoportjával a fedélzetén, így a 101. Ö. Fre. szd. állományának átképzése folyamatos volt. Az új csoport ugyanúgy megkapta az átképzését, mint az első csoport, amelyik a hajózó állománnyal egy időben érkezett, s képeztek át őket az új repülőgép típusra. Az ő átképzésük 1983. november 3-tól 1984. január 24-ig tartott.

1.1.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század előkészítő törzs⁵⁴

A 101. Ö. Fre. szd. előkészítő törzsét Balogh Imre őrgy., a század parancsnoka hozta létre a saját, valamint a század törzs munkájának megkönnyítése érdekében. Az előkészítő törzs kompetenciája az átképzős első csoport kiutazásától a Szovjetunióba, – amelyben Balogh Imre őrgy, a repülő helyettesei, s a fegyverzet-technikai szolgálat főnöke is kiutazott – az átképzés végrehajtásáról történő haza érkezésükig tartott.

Tagjai:

Vezetője: Simon Dénes őrgy. a 101. Ö. Fre. szd. törzsfőnöke;

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

– Kiss Imre fhdgy. a 101. Ö. Fre.szd. elhárító tisztje /Ő a BM – a Belügy

Minisztérium – állományába tartozott/;

– Murbán Géza hdgy, instruktor, politikai munkás, a politikai tiszt helyettese;

Amíg a HM parancsban kijelölt állomány a típus átképzését végezte a krasznodári repülőbázison, addig otthon Taszáron az „előkészítő törzs” – Simon Dénes őrgy. törzsfőnök (a továbbiakban: töf.) vezetésével – mindent megtett a 101. Ö. Fre.szd. zökkenőmentes „felállásáért.” Fogadta az újonnan a századhoz vezényelt hivatásos állományt, eligazította, elszállásolta őket, s eljárt az átképzést végző századparancsok (a továbbiakban: szd.pk.) és vezető beosztású tisztek nevében az időközben beérkezett parancsok és intézkedések alapján, Balogh Imre őrgy. szd.pk. eligazítása alapján, melyet közvetlenül a kiutazás előtt tartott az előkészítő törzs részére. A századhoz vezényelt hivatásos állomány 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

⁵⁴ 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 századhoz érkező sorállomány elhelyezését, képzésük beindítását hivatott megoldani a 101. Ö. Fre. szd parancsnokának az átképzésre történő kiutazását megelőző utasításai szerint. Balogh Imre nyá. altbgy, Dr. Kiss Imre nyá. ezds. és Katona István nyá. őrgy. visszaemlékezései alapján.

törzs tagjai a saját munkaterületeiken is igyekeztek tevékenykedni. Vígh Antal őrgy. a sorállomány gondjai, az elhelyezésük, az eszmei-politikai képzésükben is tevékenykedett, Kiss Imre fhdgy. pedig a sorállomány megbízhatósági vizsgálatait, büntetlenségi vizsgálatait végezte⁵⁵ ez idő alatt. Így az előkészítő törzs parancsnoka – Simon Dénes őrgy, tőf. – idejében jelezte a típus átképzésről hazatérő Balogh Imre őrgy. szd.pk -nak a taszári ezredparancsnok – Gógös Ottó alez, a 31. Honi Vadászrepülő-ezred parancsnokának – jogtalan lakáskiutalásait az ezred állománya tagjai részére, a 101. Ö. Fre. szd. állománya részére fenntartott lakáskontingensből.⁵⁶ S ezzel el is kezdődtek az ellentétek az egy repülőtéren elhelyezett két külön parancsnokságnak – Csapatrepülő Parancsnoksághoz (a továbbiakban: CSRP), a 101. Ö. Fre. szd, valamint a Honi Légvédelmi Parancsnoksághoz tartozó 31. honi Vadászrepülő-ezred – alárendelt alegységek között, melyek mindvégig megmaradtak egészen Taszár repülőbázis bezárásáig.

Az 1983. november 2-án Balogh Imre őrgy. – a 101. Ö. Fre.szd. pk-a CSRP jóváhagyással, saját hatáskörben egy hét pihenést biztosított az átképzésről hazaérkezett állomány részére. A szd. pk, a század parancsnokhelyettesi állományát, s a mmsz vezetőállományát visszatartotta a pihenőről, s velük együtt a szd pk. körbejárta, megszemlélte, a 101. Ö. Fre.szd. rendelkezésére bocsájtott épületeket, körleteket, objektumokat. Minden parancsnokhelyettes, szakág-vezető a saját szakterületének megfelelő részét birtokba vette, átvette.

A hazaérkezett állományt az előkészítő törzs – a század tőf, Simon Dénes őrgy, és a századparancsnok politikai helyettese, Vígh Antal őrgy, és Kiss Imre fhdgy, a század elhárító tisztje fogadta, a taszári repülőter magassági állomásán.⁵⁷ 1983. november harmadik hetében megérkeztek Taszárra az első An-12-es repülőgépek⁵⁸ fedélzetükön a

⁵⁵ A 101. Önálló Felderítőrepülő-század kiemelt rezsimalakulat besorolással rendelkezett a technikai eszköze miatt, – a Szu-22M3 repülőgép – s a vizsgálatokat ennek megfelelően végezte Kiss Imre fhdgy.

⁵⁶ Ehhez tudni kell, hogy ebben az időben a Magyar Néphadsereg égető lakásproblémákkal küzdött majdnem minden helyőrségben, de ugyanekkora probléma volt a létszámhiány is. Ezek gyakori napirendi pontjai voltak a Katonai Tanács üléseinek is.

⁵⁷ Magassági állomás – a repülésirányító torony előtt megépített, vagy vele egy tömbben megépített, olyan többnyire földszintes épület, melyben a repülést és a repülőgépvezetőket 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.

⁵⁸ An-12-es repülőgép – a Szovjet légierő közepes teherszállító repülőgépe. Az USA C-130-as (Hercules) repülőgépével azonos kategóriájú repülőgép négy légcsonvaros gázturbinával felszerelt felsőszárnyas katonai teherszállító repülőgép Először 1957-ben repült, majd 1959-ben állt szolgálatba. Az irkutszki, a voronyezsi és a taskenti repülőgépgyárak építették őket – 1248 db-ot – az Antonov tervezőiroda terméke.

megvásárolt Szu–22M3-as repülőgéptípusokkal törzs-kocsira⁵⁹ szerelt állapotban. Velük együtt megérkezett a garanciális gyári összeszerelő csoport⁶⁰ is – 12 fővel – és a vezetőjükkel Tyuljajevvel. Minden Szu–22-es repülőgépet 1db An–12-es szállító-repülőgép hozott a saját tartozékaival együtt. Nem sokkal később a gyári berepülő pilóta is megérkezett az egyik An–12-es szállító-repülőgéppel, Pagrban Szergej ezredes.⁶¹

A beosztott rgv. állománynak az a része, amelyik a Szovjetunióban nem volt átképzésen, Taszáron kellett megkapja az átképzését az új repülőgéptípusra, szovjet 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 érkezett 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 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.sz. 1983-as induló állománytáblája a 101. Fre.ezd. állománytáblájának a módosítása, illetve helyesbítése alapján kiadott állománytábla volt.⁶² Ez alapján a 101. Ö. Fre.sz. parancsnoksága a következőképpen épült fel:

Parancsnokság:

Főkonstruktor V.N. Gelprin. Kína ezt a repülőgéptípust J-8-as néven építette. Szerzte a világban több polgári légitársaság még jelenleg is üzemelteti. /K. I./

⁵⁹ Repülőgép törzs-kocsi – amelyben repülőgép törzse a függőleges vezérsíkkal – szétszerelés nélkül – egyben egy faláda-szerű konténerben van rögzítve, s a láda oldalára kerülnek a szárnyak felerősítésre./K. I./

⁶⁰ Gyári garanciális összeszerelő csoport – Ez olyan műszaki szakember gárda volt, amelyik a gyári előírások alapján összeszerelte a repülőgépet – a 101 Ö.Fre.sz. MMSZ szakemberei nélkül – mert a gyár csak így vállalt garanciát a repülőgépek 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 repülőgépet, majd ezek után adta át a repülőgépet a repülőgépgyár a magyaroknak. A gyári berepülő-pilóta berepülése után – ha minden rendben volt – minden repülő-szakágnak össze kellett állítania egy átvételi technológiát, mely szerint a magyarok átvették a gyártól a berepült, a berepülő-pilóta által átvételre javasolt repülőgépet. Ezt az átvételi technológiát a 101 Ö. Fre. sz. műszaki szakemberei állították össze, s amely technológiát a CSRP megfelelő szakemberei hagytak jóvá, s az így átvett gépet még a magyar pilóták – akiknek volt berepülési jogosultságuk – berepülték, s csak ezután kezdhették el a repülőgépen a repüléseket.

⁶¹ Pagrban Szergej ezds gyári berepülő pilóta – többek között ő volt az, aki Máté László őrgy-nak elmagyarázta a Szu–22M3 repülőgéptípusnak a berepülési apróbb fogásait, a berepülési szabályzat mellett. Máté László nyá. alezds visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2020.09.16-án.

⁶² HL-KI. HM MN VK SZCSF (Honvédelmi Minisztérium Magyar Néphadsereg Vezérkar Szervezési Csoportfőnökség) 1980-1989. 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív a 5/5 számú állománytáblához a 37. oldal: felvenni: felderítő repülőszázad (MN CSRPK közvetlen alárendeltségében) 010/332/1983 Budapest, 1983, május 20-án.

- szd.pk: Balogh Imre őrgy;⁶³
- szd.pk. helyettes (a továbbiakban:h) Vígh Miklós őrgy;
- szd. pk. politikai (a továbbiakban: Pol.) h: Vígh Antal őrgy;
- feld. főnök /a szd.pk. feld. h./: Máté László őrgy;
- megfi. szolg. főnök: Vámos József szds;
- lé. löv. szolg. főnök: Lőrincz István szds;
- személyügyi tiszt: Tolnai Tibor fhdgy;
- nyilvántartó-gépíró;

Később, 1984-ben az állománytábla szerinti szervezeti felépítésben⁶⁴ már „Vezető szervek”-ként szerepelt, s ezen belül:

- Parancsnokság (a fent felsoroltak szerint maradt);
- Törzs: Simon Dénes őrgy, a 101. Ö. Fre. szd. tőf;
- Vezetési pont: Székely Kálmán szds;⁶⁵
- Ügyviteli részleg: Karabencsov Józsefné;
- Fegyverzet-Technikai szolgálat: Mikula László mérnök (a továbbiakban: mk.) őrgy. fegyverzet-technikai szolgálat főnök, (a továbbiakban: fvt. szolg. főnök) 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.): Péntes Lászlóné, polgári alkalmazott (a továbbiakban polg. alk.).

1.2.1. Harcbiztosító alegységek

- Híradószakasz;
 - Híradócsoport;
 - URH rádióraj;

⁶³ HL-KI. MN SZFCSF 1980-1989. Parancsok 0951-01000 869 d. A Magyar Néphadsereg Személyügyi főcsoportfőnökének 0957. számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. Ez a parancs rendelkezett a beosztásokba helyezésről, a kinevezésekről, a Szovjetunióban átképzett repülőgépvezető. parancsnoki, s egyes a technikai szolgálat mmsz állományára vonatkozóan. /Kinevezési parancs/

⁶⁴HL-KI. HM MN VK SZCSF 1980-1989. 481 d. 739 óe. 5/5 számú állománytábla, Felderítőrepülő-század „B-M” Budapest, 1984. február 27-én. Nyilvántartási szám: 005/56/1984.

⁶⁵ Székely Kálmán szds. – a taszári Honi Vadászrepülő-ezred állományából került a 101. Önálló Felderítőrepülő-század állományába a század megalakulásakor.

- Mérnök-műszaki szolgálat – Mikula László mk. őrgy, mmsz főnök⁶⁶ (A MN SZFCFSF 01593.számú megbízásával ezt a beosztást is ellátta a techn. szolg. főnöki beosztása – a szd pk fegyverzet-technikai (a továbbiakban: fvt.) h. beosztása – megtartása mellett.)
 - Műszaki ellenőrző szolgálat (MESZ);
 - Repülést biztosító csoport;
 - Műszaki üzemeltető szolgálat (MÜSZ);
 - Javítószolgálat (a továbbiakban: jav.szolg.);
 - Kiszolgáló gépjárműszakasz;
- 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.) – Vigh Zoltán hdgy
- 1-3. felderítő repülőraj;

1.2.3. Kiszolgáló alegységek:

- Segélyhely;
- Szállítószakasz;
 - 1-3. szállítóraj;
 - Repülő üzemanyag-töltő raj;
- Ellátó szakasz (A hdtp. főnökön keresztül a szd. pk. irányítása alatt volt)
 - Hajózó étkeзде;
 - Tiszti étkeзде;
 - Élelmezési ellátó raj;
 - Raktárak;

⁶⁶HL-KI. MN SZFCFSF parancsok 1980-1989. 871 d. A Magyar Néphadsereg Személyügyi Főcsoportfőnökének 01593.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. Budapest, 1983.december 08.

- Gépjármű javítóraj (a továbbiakban: gjmű. jav.raj.) A technikai szolgálat főnökéhez (a továbbiakban: t.szolg. f.) tartozott.
- Raktárak. A t. szolg. f-hez tartoztak
 - Repülőműszaki anyagraktár;
 - Fegyver anyagraktár és műhely;

1.2.4. Elhárító szerv: Kiss Imre fhdgy, elhárító tiszt (a BM állományához tartozott).

Míndezek alapján a 101. Ö. Fre. szd. parancsnokságához tartozott:

- Balogh Imre őrgy. – a 101. Ö. Fre. szdpk;
- Vígh Miklós őrgy. – a 101. Ö. Fre. szdph;
- Vígh Antal őrgy. – a 101. Ö. Fre.szd. politikai (a továbbiakban: Pol.) tisztje, a szdph. Pol. h-e;
- Máté László őrgy. – a 101. Ö. Fre. szd. feld. főnöke, a szdph. feld. helyettese;
- Vámos József szds. – a 101. Ö. Fre. szd. megfi. szolg. főnöke;
- Lőrincz István szds. – a 101. Ö. Fre. szd. lé. löv. szolg. főnöke;
- Murbán Géza hdgy – a 101. Ö. Fre. szd. Pol. instruktora /Pol. munkás/;
- Tolnai Tibor fhdgy – a 101. Ö. Fre. szd. személyügyi tisztje;
- Krista Istvánné kinevezett polg. alk., nyilvántartó-gépíró (őt a fe.-techn. szolg. nyilvántartó gépíróőjének vették fel, de ő végig – a szd. fennállásáig – a parancsnoki előtérben látta el a feladatát).



2. sz. kép: 101.Ö.Fre.szdz hajózó állománya a parancsnoki rgv. állománnyal (a fénykép 1985-ben a mezőkövesdi áttelepülésünk után készült)⁶⁷

(a fénykép 1985-ben a mezőkövesdi áttelepülésünk után készült)⁶⁸

2. sz. kép: a 101. Ö. Fre.szdz hajózó állománya a parancsnoki rgv. állománnyal
(a fénykép 1985-ben a mezőkövesdi áttelepülésünk után készült)⁶⁹

A 101. Ö. Fre.szdz. hajózó állománya, a taszári magassági-állomás épülete előtt.
Első sor, balról jobbra, Máté László őrnagy, a 101. Ö. Fre. szd. feld. főnöke, a pk feld. helyettese, Lőrincz István őrgy, a 101. Ö. Fre.szdz. lé. löv. szolg. főnöke, Balogh Imre őrgy a 101. Ö. Fre. szdpk, (Ő a képen itt már alezredes), Kovács László szds, a 3. f. 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, Guti István szds, a 3. f. raj rajpk, Kánya Lajos szds (Ő később, az LNK-ban történő lövészetünk után repüléstechnikai okok miatt letiltásra került a repülésről, majd le is szerelt).

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

Ennek az állománynak 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 repülőgéptípuson történő repülésnek.

⁶⁷ A 2.) számú kép az Ö. Fre. szd. rgv. állománya a hajózó parancsnoki állománnyal együtt. Katona István nyá. őrgy fényképarchívumából való. (saját fénykép)

⁶⁸ A 2.) számú kép az Ö. Fre. szd. rgv. állománya a hajózó parancsnoki állománnyal együtt. Katona István nyá. őrgy fényképarchívumából való. (saját fénykép)

⁶⁹ A 2.) számú kép az Ö. Fre. szd. rgv. állománya a hajózó parancsnoki állománnyal együtt. Katona István nyá. őrgy fényképarchívumából való. (saját fénykép)



3.) számú kép: 1995-ös fénykép,⁷⁰ amelyen János Béla őrgy és Szvath Tamás fhdgy-on kívül minden rgv. rajta van a felderítőrepülő-századhoz beosztott rgv. állományából⁷¹

3.) számú kép: 1995-ös fénykép,⁷² amelyen János Béla őrgy és Szvath Tamás fhdgy-on kívül minden rgv. rajta van a felderítőrepülő-századhoz beosztott rgv. állományából⁷³

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, Gutti István őrgy, Herter György őrgy, Iváncsik Gábor őrgy;

A század rgv. állományából:

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

⁷⁰ A 3. számú fénykép Katona István nyá. őrgy fényképparchívumából való. (saját tulajdon)

⁷¹ Kánya Lajos szds, és Turcsán János fhdgy is a képen vannak civilben. Ők ekkor már nem repültek, de a fénykép elkészítéséhez bejöttek a repülőtérre.

⁷² A 3. számú fénykép Katona István nyá. őrgy fényképparchívumából való. (saját tulajdon)

⁷³ Kánya Lajos szds, és Turcsán János fhdgy is a képen vannak civilben. Ők ekkor már nem repültek, de a fénykép elkészítéséhez bejöttek a repülőtérre.

1.2.5. A harcoló alegységek:⁷⁴

- Repülő harckiképzési alosztály – összesen 22 fővel:
 - Katona István szds – rep. harckik. alov.
 - Repülésvezető – indulásnál a beosztás betöltetlen volt;
 - János Béla őrgy – programozó megfigyelő;
 - Farkas Györgyi kinevezett polgári alkalmazott – repülési nyilvántart /1984-től betöltött hely/;
 - Statisztikus – betöltetlen beosztás /tisztes rendfokozatú/;
 - Légi-fénykép kidolgozó-kiértékelő részleg – 8 fővel/indulásnál a beosztások betöltetlenek voltak/;
 - Rádiótechnikai kiértékelő részleg – 2 fővel/indulásnál a beosztások betöltetlenek voltak/;
 - Kiértékelő részleg:
 - Vígh Zoltán hdgy – részlegvezető;
 - Kiértékelő: Szántó Rudolf ftörm;
 - Kiértékelő: Kiss András őrm;
 - Műszerész: indulásnál betöltetlen volt;
 - Kidolg./gk.vez./: indulásnál betöltetlen volt;
 - Kiértékelő részleg – összesen 6 fővel;
- 1 – 3. feld. rep. raj:
 - Első feld. rep.-raj: Vincze Péter fhdgy 1. feld.rep.-raj rajpk;
 - Szeiber József fhdgy 1. feld.rep.-raj kísérő rgv;
 - Herter György fhdgy 1. feld.rep.-raj gp. pk;
 - Roszik György fhdgy 1. feld.rep.-raj kísérő rgv;
 - Második feld. rep.-raj: Racskó Mihály szds 2. feld.rep.-raj rajpk;
 - Somogyi János fhdgy 2. feld.rep.-raj kísérő rgv;
 - Bellér József fhdgy 2. feld.rep.-raj gp. pk;
 - Kánya Lajos fhdgy 2. feld.rep.-raj kísérő rgv;
 - Harmadik felderítőrepülő-raj: Guti István szds 3. feld.rep.-raj rajpk;
 - Iváncsik Gábor szds 3. feld.rep.-raj kísérő rgv;

⁷⁴ A beosztások a MN személyügyi Főcsoportfőnökének a 0957sz. parancsa alapján – 1983. Augusztus 01-i hatállyal

Kovács László szds 3. feld.rep.-raj gp. pk;

A 101. Ö. Fre. szd. hajózó állományához 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 parancsában⁷⁵ kaptak beosztást a századnál.)

A Szu-22M3 repülőgép típust repülte még a két repülő-szemlélő: Éberhardt György őrgy. (Ő a század megalakulásától kezdve a beosztása szerint CSRP Szuhó repülőszemlélője, s az átképzésen is részt vett velünk Krasznodarban) és Gál István alez., a légvédelmi és repülőparancsnokság szemlélője volt a repülőgéptípusunkon. (Ő 1988-ban került ebbe a beosztásba és egy rövidített átképzési programmal⁷⁶ kapta meg a jogosultságát a repülőgép típuson történő repülések végrehajtására.)

A 101. Ö. Fre. szd az induló állománytáblája⁷⁷ szerint a század szervezeti felépítése következőkből áll: parancsnokság, törzs, technikai szolgálat. MMSZ, műszaki ellenőrző szolgálat (MESZ), műszaki üzemmentartó szolgálat (MÜSZ). Sárkány-hajtómű üzemmentartó csoport, műszer-elektromos üzemmentartó csoport, rádiótechnikai üzemmentartó csoport, fegyver üzemmentartó csoport, felderítő és zavaró berendezést üzemmentartó csoport, karbantartó csoport, javító szolgálat, fegyver anyagraktár és műhely. Hadtáp szolgálat, ellátó szakasz, szállítóraj, üzemanyagtöltő raj, élelmezési ellátó raj, egészségügyi szolgálat. Segélyhely. Ejtőernyős szolgálat. Repülő harckiképzési alosztály, 1-3 felderítő repülő raj. Az állománytábla létszáma békeidős része – „B” – szerint 147 főben, míg a háborús – „M” – szerint 152 főben került a katonai vezetésünk által meghatározásra.

A repülőgéptípus utolsó magyarországi felszállását és repülését Kovács László őrgy – a 101. Ö. Fre. szd. harckiképzési alosztály, repülésvezetője – a 15-ös oldalszámú repülőgéppel hajtotta végre a MH. légierijében, 1997. február.02-án Pápa repülőtéren történő átrepülésével. 1997. szeptember 01-el a Szu-22M3 repülőgéptípust kivonták a MH hadrendjéből.

⁷⁵ HL-KI. MN CSRPK 010/Szü/90.sz parancsa a személyi állományra vonatkozóan. Börgönd, 1990. január. 31.

⁷⁶ Gál István alezds elméleti felkészítését és a gyakorlati típusátképzését az Ö. Fre. szd állományából Racskó Mihály szds az – állománytábla szerinti – 2. feld. raj. pk végezte.

⁷⁷ HL-KI. MN VK SZCSF 1980-1989 454 d. 706 öe. A felderítőrepülő-ezred 5/5 HIV 1983. helyesbítő ívének 3. oldalától a 101.Fre. szd-ra vonatkoztatva, az ezred állománytáblájának 37. oldalára felvenni VI. fejezet: felderítő repülőszázad (eredeti írásmóddal K. I.) / Az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében/

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

Ahogy az ideiglenes – 1983. május 20-án Csorba József MN. Vezérkara Szervezési Csoportfőnökség (MN VK SZCSF) megbízott csoportfőnöke által jóváhagyott – állománytábla⁷⁸ szerint, itt is a harmadik pontban a fegyverzet-technikai szolgálat szerepel. Itt, helyszűke miatt név szerint mindenkit sajnos nem szerepelhet. Az állománytábla 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 állománytáblája, s ennek a 3. pontja a fvt.szolg. Mivel a fvt. szolg. e szerint az ideiglenes állománytábla szerint is 100 főből állt, csak a parancsnokok, a szolgálati ág főnökök, azok helyettesei és a csoportparancsnokok megnevezésére szorítkozom.

- Fegyverzet-technikai szolgálat:
 - Szolgálat főnök: /a parancsnok Fvt. helyettese/ 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 szolgálat főnök: Grób Csaba hdgy.;
 - Gépjármű szolgálat főnök: Szendrei László alhdgy.;
 - Fegyverzeti főnök: Környei László hdgy.;
- Mérnök-műszaki (mmsz.) szolgálat:
 - Szolgálat főnök /Fvt. szolg. főnök 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. mérnök: Dobor István mk. szds;
 - Fegyver szolg. vez. mérnök: Bánki István mk. alezds;
 - Konténer szolg. vez. mérnök: Mocsnik Lajos mk. fhdgy;
 - Rádió szolg. vez. mérnök: Matók János mk. fhdgy;
 - Kiszó. gjmű. szpk. Szendrei László alhdgy;
- ❖ Műszaki Ellenőrző Szolgálat (MESZ):
 - Szolgálat Főnök: Indulásnál a beosztás nem volt feltöltve;

⁷⁸ HL- KI. MN VK. SZCSF. 1980-1989 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív az 5/5. számú állománytáblához Felderítő Repülőezred „B/M”

- EMO főellenőr: Fejes Tamás szds;
 - Fegyveres főellenőr: Petre Dezső szds;
 - Rádiós főellenőr: Dankó György hdgy;
 - SHM főellenőr: Kunfalvi László szds, megbízás alapján;
- ❖ Műszaki Üzembentartó Szolgálat (MÜSZ):
- Szolgálat Főnök: Deutsh Károly őrgy;
 - Sárkányhajtómű Üzembentartó Csoport /Szolgálat főnök helyettes/
 - Csoportparancsnok: Reisinger Zoltán fhdgy;
 - Műszer Elektromos Üzembentartó Csoport:
 - Csoportparancsnok: Veres József fhdgy;
 - Rádiótechnikai Üzembentartó Csoport:
 - Csoportparancsnok: Gál József fhdgy;
 - Fegyver Üzembentartó Csoport:
 - Csoportparancsnok: Csongrádi Imre hdngy;
 - Felderítő és Zavaró-berendezést Üzembentartó Csoport:
 - Csoportparancsnok: Veres József fhdgy;
 - Karbantartó Csoport;
 - Csoportparancsnok: Lukács Ferenc hdgy;
- ❖ 3/A/c) Javító Szolgálat:
- Szolgálat főnök: Zöld István fhdgy;
 - EMO Műhelyparancsnok: Bukta Sándor hdgy;
 - Fegyver Műhelyparancsnok: Pásztor Gábor hdgy;
 - Rádió Műhelyparancsnok: Orbán József szds;
 - SHM Műhelyparancsnok: Bors Gyula szds;
- ❖ 3/A/d) Oxigéntöltő állomás:
- Technikus: Virágh József törm;
- ❖ 3/A/e) Akkumulátortöltő állomás:
- Technikus: Somogyi Árpád törm;
- ❖ 3/A/f) Ejtőernyős szolgálat:
- Szolgálat főnök: Fehér István hdgy;
 - Szolgálat főnök helyettes: Nagy Sándor tzls;
- Fegyverraktár és Műhely: Egyesített Műszaki Állomás (EMÁ)

- Állomásparancsnok: Ezt a beosztást 1986-ig Bánki István mk. alezds látta el a beosztást is a saját beosztása megtartása mellett, majd – 1986-ban⁷⁹ – a CSRP EMA létrehozásával Szép Csaba alhdgy került kinevezésre a műhelyparancsnoki beosztásba;

A helyesbített állománytábla – 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 század munkáját többnyire a rgv-k által nyújtott teljesítmény és tevékenység alapján ítélték meg, minősítették. A mmsz. állomány hiába tette ki szívét-lelkét, ha a repülőtechnikát kezelő, harcfeladat során alkalmazó rgv. képtelen volt értékelhető teljesítményt nyújtani, a század értékelése nem megfelelő volt. Evvel az egymásrautaltsággal mind a rgv-i, mind a mmsz. állomány tagjai tökéletesen tisztában voltak. A munkájukat semmiféleképpen nem lehetett külön választani.

Az átképzésen résztvevő állomány minden egyes tagja igyekezett az elvárásoknak maximálisan megfelelni, s a leendő parancsnokuk előtt bizonyítani. Ebből a szempontból a típus átképzésen a közösen együtt eltöltött három hónap⁸⁰ – el lehetett mondani – meghatározó volt a század életében. Ez után az átképzés után a századparancsnoknak – egyáltalán bármelyik parancsnoknak – elég volt csak kérnie valamit, azt az állomány parancsként fogadta. Nem voltak kérdések, ellenvetések, megjegyzések, csak végrehajtás. Egy szóval a parancsnoki állomány kivívta a beosztottak tiszteletét mind szakmai, mind emberi, erkölcsi szempontból.

Nem jelentettek problémát a hazaérkezés utáni nehézségek, mivel az emberek tisztában voltak vele, a parancsnoki állomány 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 ígérete ellenére sem voltak meg a század 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 század tagjait, főleg úgy, hogy a fvt. szolg. vezetője és a századparancsnok napi szinten közöttük volt, „együtt élt, együtt

⁷⁹ 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 beli lövészzettel vált égetően szükségessé az EMA élére a CSRP részéről is kinevezni a 101. Ö. Fre. szd. részére egy parancsnokot, fel kellett tölteni ezt a parancsnoki helyet is. HL-KI MN CSRP 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 005/1986 számú intézkedése az INGUL-A műszaki előkészítő állomás szolgálatba állítására.

⁸⁰ HL-KI. MN 1980-1989. 862 d. 1389 öe. 1983-as HM parancsok. A MN HM 0662/1983.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. (Az átképzési parancs)

lélegzett velük”, s őszintén elmondhatták a napi gondjaikat, s a beosztott állomány érezte, egyenrangú partnerként kezelik őket.

Az időszakos és az egyes zóna energiaellátó rendszerének hibái megnehezítették, megkeserítették az állomány munkáját, majd felháborító volt a garanciális csoport számára biztosított, illetve nem biztosított munkakörülmények.⁸¹ A novemberi fagyban, hidegben és hóban a szabad ég alatt kellett a megérkezett repülőgépeket összeszerelniük. Ugyan a szibériai hideggel semmiképpen nem hasonlítható össze a magyarországi 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 parancsot a Szu–22-es hangár felépítésére, s akkor máris normális munkakörülmények között történt volna a repülőgépek összeszerelése.

A műszaki szakembereink nem csupán automatikusan a parancsot végrehajtó 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,⁸² és Deutsch Károly őrgy is a rendszeres újítók közé tartoztak.

A legelső alkalom, amikor a 101. Ö. Fre. szd állománya „elindult” a harci alakulattá válás útján, a krasznodari légi-bázison történt átképzés⁸³ – egy hajózó csoport egy mmsz. szakember csoporttal, majd még egy mmsz. csoport – majd ezt követte a magyarországi Taszár légi-bázison történő berendezkedésünk. A taszári nehézségek – az infrastruktúra hiányosságai, valamint a taszári repülőezred vezetésének kellemetlenkedései, akadály gördítései – bármekkora megpróbáltatás is volt közelebb hozta a század parancsnoki és beosztotti állományát egymáshoz. Ezt követték ezen a téren a század következő későbbi feladatai, a magyar katonai együttműködő repülőterek – Kecskemét, Pápa – „bepülései” majd az igazi nagy feladata a Mezőkövesd hadműveleti repülőtérré történő áttelepülése volt a századnak, amikor szinte tábori körülmények és viszonyok között kellett a repülések tervezéseit, a repülési felkészüléseit végrehajtani.

⁸¹ Kellott volna egyfajta technikai protokoll szerinti összeszerelési körülményt biztosítani a gyári garanciális összeszerelő csoport számára, melyet sajnos a magyar katonai vezetésnek nem sikerült létrehozni, mire megjöttek a gépeket összeszerelni.

⁸² Tamási Béla hadnagyként került egyből a 101. Ö. Fre. szd-hoz, majd később a Nemzeti Közszolgálati Egyetemen tudományos fokozatot is szerzett, s 2018-ban Dr. Tamási Béla ezdsk-ént tragikus hirtelenséggel hunyt el, aktív állományból.

⁸³ Lásd a 0662/1983.számú átképzési parancsot.

Majd 1986-ban a repülő harcászati gyakorlattal – RHGY – egybekötött éleslövészet Magyarországon, s ugyan-ezen gyakorlaton a Lengyel Népköztársaságba (LNK), Pila repülő-bázisra történt áttelepülés és éles légi és földi-lövészeti feladatai végrehajtása szintén egy olyan megmérettetése volt a Fre. szd.-nak, melynek sikeres végrehajtásával megszerezte a rendeltetésének megfelelő jártasságát a 101. Ö. Fre. szd. és igazi harci egységgé kovácsolta az alakulatot. Erről az előljáró az értékelése⁸⁴ 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 hajtott végre.” Majd a 37. oldalon az előljáró minősíti is a feladat végrehajtását:

„Összességében a fegyverzeti és technikai szolgálat (mérnök-műszaki üzembentartó 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. állománya – nem szétválasztva, megosztva a mmsz. és a rgv. állományt – így lett ütőképes egységes egészzé az alakulat.

Az 1987-es kiképzési évünkben a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) Nemzeti Népi (NN) hadserege légierijének 77. Vadászbombázó Ezrede egy repülőszázadának fogadása, majd ugyanebben az évben az NDK belső áttelepülésünk⁸⁵ szintén a 101. Ö. Fre. szd. harci egységét erősítette, s kovácsolta a századot ütőképes harci egységgé. A VSZ-en belüli szövetséges – de mégis csak idegen századdal történő közös munka, közös harci feladatok végrehajtása – munkát, közös csapatmozgást volt hívatott gyakoroltatni. A század állományát az NDK Laage repülőbázison tett vizontlátogatása szintén nagyon sok hasznos tapasztalatot adott mind a mmsz, mind pedig a rgv. állománynak. Az idegen környezetben végzett tervező-szervező munka és a harci feladatok végrehajtása a valóságost megközelítő körülmények között – a tényleges 100méteres magasságon

⁸⁴ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d. 3906 öe. A 101. felderítőrepülő-század komplex repülő-harcászati gyakorlatának értékelése. Nyilvántartási szám: 00351/1986.

⁸⁵ 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.

végrehajtott útvonalrepülések, majd a tenger fölötti repülések végrehajtása a rádió magasságmérő alsó méréshatárán, s a tengeri célra történő éleslövészet – felbecsülhetetlen tapasztalatot adott mind a harc feladatok tervezésében, mind pedig azok végrehajtásában, a repülőparancsnoki, a technikai szolgálat parancsnoki állományának, s a rgv. munkában. Így vált a 101. Ö. Fre. szd. állománya olyan egységes, minden időjárási körülmények és különleges harci viszonyok között bevethető harci egységgé, melynek igazán csak a VSZ EFEF lehetett tisztában, tudatában, a magyar hadvezetés nem biztos. Nagyon nem voltak tisztában a repülőgéptípus igazi harci lehetőségeivel, s avval sem, hogy mire képes egy ilyen repülőtechnika egy minden időjárási viszonyok között teljesen kiképzett rgv. állománnyal.⁸⁶ 1987-től viszont már ennek semmilyen jelentősége nem volt a nemzetközi politikai, a belpolitikai 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 felderítőrepülő-ezreddé, nem került beszerzésre a két Szu-25-ös bombázórepülő-század, s a VR-3-as pilótánélküli felderítő eszközök. Szintén ezek a körülmények vezettek a 101. Ö. Fre. szd. integrációjához⁸⁷ a 31. Harcászati Repülőezred szervezetébe, s egyben ezzel az integrációval kezdődött meg a század harci egységének szétesése, fokozatos leépülése, majd végül a felszámolásában is közrejátszott. Ezután a „Fürkész darázs” repülőszázad – a volt 101. Ö. Fre. szd. – különösen fontosabb repüléseket nem hajtott végre. A rgv. állománya csak a repüléstechnikai, valamint a rendeltetésének megfelelő szinten-tartó repüléseit hajtotta végre mind repüléstechnikai feladatokból, mind pedig harci-alkalmazási feladataiból, valamint célrepüléseket hajtott végre az ország légtérét védelmező vadászipülőgép egységei számára. Csak a legminimálisabb, és legszükségesebb repülési idő felhasználásával, 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 állománytáblát.⁸⁸ Ezt 1987-ben egy jelentéktelen, szinte nem érzékelhető módosítás követte, s ezután már a század rendszerből történő kivonásáig semmilyen változtatás nem történt az állománytáblában. Az 1984-es – szinte végleges – állománytábla fvt. szolg-ra vonatkozó része a következő:

⁸⁶ A 101. Ö. Fre. szd. repülőgépezető állományából 10 fő volt aranykoszorús első osztályú minősítésű, s az állomány majd minden tagja képes volt csökkentett időjárási minimum viszonyok között fel- és leszállni a Szu-22M3-as repülőgéptípussal.

⁸⁷ 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. Ö. Fre. szd. megszüntetésére és beépítésére a 31. Harcászati Repülőezred szervezetébe.

⁸⁸ HL-KI. HM MN VK SZCSF 1980-1989. 481 d. 739 öe. 5/5 számú állománytábla „B-M”

3.) Fegyverzettechnikai szolgálat:

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

1.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század törzse, s a század állománya kiképzésének eszmei-politikai/ biztosítása (az 1983-as állománytábla helyesbítő íve szerint)

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

Az új szervezet állománytáblája hasonló lehetett a rendszerben álló 101. Fre. e-hez, hiszen 1983. május 2-án aláírt és 1983. május 20-án Csorba József ezredes megbízott szervezési csoportfőnök által jóváhagyott állománytábla helyesbítő ívé⁸⁹a Fre.szd-nál az 1. pontban szereplő Parancsnokság után a 2. pontban a Törzs következik:

- egy fő törzsfőnökkel, őrgy. rendfokozattal, Simon Dénes őrgy;
- egy fő szolgálatvezetővel, tiszthelyettesi rendfokozattal, Boncz József fő tőrm.;
- egy fő vegyivédelmi technikus, tiszthelyettes – nem került kinevezésre;
- egy fő M. kieg tiszthelyettes, Alma Dénesné zls. (1984-ben került kinevezésre);
- egy fő írnok-rajzolóval, tisztési rendfokozattal;
- egy fő ügykezelő, gépíróval kinevezett polgári alkalmazottal, Krista Istvánné;

⁸⁹ HL-KI. MN 1980-1989 MN VK SZCSF 454 d. 706 öe. – Helyesbítő ív az 5/5. számú állománytáblához felderítő repülőezred „B-M” Nyilvántartási szám: 010/332/1983. 3. oldal VI. felderítőrepülő-század, 2. pont.

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 század vezető hajózó állománya és a rajparancsnokok a Szovjetunióban 1983. augusztus 01-én megkezdték az átképzést, Taszáron, Magyarországon a 101. Ö. Fre. szd. vezető szervének a feladatait a század törzs vette át, Simon Dénes őrnagy irányításával. Simon Dénes őrnagy a 101. Ö. Fre. szd. törzsfőnöki beosztása előtt Taszáron szolgált az ezredtörzsben hadművelési főtisztként, a taszári vadászrepülő-ezred törzsfőnökének helyetteseként. Így az új beosztásában nagyon jól jött a helyismereti- és a kapcsolat rendszere, amelyet maximálisan ki is használt az újonnan felálló szervezete érdekében. Azonban már itt elkezdődtek a „súrlódások.” Ugyanis a 31. Honi Vadászrepülő-ezred 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 ezredbeli kollégák, hogy a 101. Ö. Fre. szd. teljes állománya Kaposvár városában kap lakást. Voltak, akik az ezred állományából – ahogyan ezt megtudták – egyből, minden áron át akartak jönni az új szervezethez a kaposvári lakás miatt.⁹⁰ Ugyanis az állománytáblánk – különösen a harcoló alegységeké – nem volt teljesen feltöltve. Így volt, aki bármit megtett volna azért, hogy egy kaposvári lakáshoz jusson. Így került utólag a Fre. szd állományába János Béla őrnagy első osztályú rgv, először az állománytábla szerint nyilvántartóként, majd repülésvezetőként, aktív rgv. beosztásba. Ez utóbbi Balogh Imre őrgy. hathatós kiállításának eredményeként, mivel János Béla a repülésvezetői beosztása nagyban elősegíthette, felgyorsíthatta a rendeltetés szerinti jártasságunk megszerzését.

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

Balogh Imre őrgy. a típus átképzésre történő kiutazása előtt – a rgv. parancsnoki és vezetői állományával – kijelölt egy előkészítő törzset, amelynek a vezetője Simon

⁹⁰ A helyőrségben ugyanis már évek óta folyamatos probléma volt a lakás ellátás, a nem kielégítő lakáshelyzet. Ezt az ezredparancsnok, aki egyben Taszár helyőrség parancsnoka is volt szinte minden fórumon jelentette az előljárók felé.

Dénes őrgy. volt, a tagjai pedig Vígh Antal őrgy, s a későbbiekben – 1983 szeptemberében – csatlakozó Kiss Imre fhdgy, a 101. Ö. Fre. szd. elhárító tisztje, valamint a fennmaradó törzs állománya voltak.

A Helyesbítő ív IV. felderítő repülőszázad fejezetének 1-es pontja, a Parancsnokság (eredeti írásmóddal K. I.) állományában, a század vezetésében a harmadik helyen szerepelt a századparancsnok politikai helyetteseként Vigh Antal őrgy, Ő a 101. Ö. Fre. szd. állományának politikai képzéséért, neveléséért volt a felelős. Ahogyan Simon Dénes, úgy Vígh Antal is az ezrednél dolgozott politikai munkásként, mielőtt a 101. Ö. Fre. szd-hoz került beosztásba.

Míg a század állománya a Szovjetunióban az átképzését hajtotta végre a miniszteri parancs szerint, ők Simon Dénes őrgy. és Vigh Antal őrgy, valamint Kiss Imre fhdgy elhárító tiszt irányították a század szervezete felállításának folyamatát.

Vigh Antal őrgy által a 101. Ö. Fre. szd-nál vezetett politikai biztosítás külön szakmai csoportot ugyan nem kapott állománytábla szerint, viszont a beosztása státuszában a harmadik meghatározó beosztású személy volt a századnál. Ő politikai munkással, úgynevezett instruktossal⁹¹ dolgozott, akinek sok esetben helyettesítenie is kellett a század politikai helyettesét, Vigh Antal őrgy-ot.

Az első ilyen politikai nevelőtiszt a 101. Ö. Fre. szd-nál Murbán Géza hadnagy volt, majd egy idő után, amikor Murbán hdgy szakmai beiskolázásra került, őt Géczi Dezső hdngy követte ebben a beosztásban. Vigh Antal őrgy alezds-é történt előléptetése után 1988-ban nyugállományba került, s a feladatkörét rövid időre Máté László őrgy, a 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának felderítő helyettese vette át, eredeti feladatkörének megtartása mellett. Később az instruktori beosztásban Géczi Dezsőt, ebben a feladatkörében Turonyi István szds váltotta.

1.5. A Felderítőrepülő-század hadtáp szolgálata.

A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085. számú direktívája 39. oldalán a csapatrepülő 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

⁹¹ Instruktor – nevelő, vagy felügyelőtiszt

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 két éves 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 számú HM direktíva által előírt fejlesztéssel kapcsolatos teendőket a CSRP hadtáp szolgálata is megkapta. Ahogyan az új harceszközzel történő fejlesztésekről a CSRP a 00085 számú HM direktívában megkapta az ötéves tervelőirányzatot, úgy a CSRP is értesíthette (sőt, értesítette is) a fejlesztéssel érintett szakterületeit is.

Így a CSRP Hadtáp helyettesének, az 1983-as évi feladattervében,⁹²– az 1983-as kiképzési év operatív naptári tervében – a 14. oldalon benne foglaltatik feladatként 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 feladatok végrehajtásáról szóló jelentésében, a jelentés 4. oldalának 2. pontjában beszámol az 1983-as év fejlesztéséről. Megemlíti a „Mátra-III.” feladatot, mely szerint csökkentett állománnyal megalakult a 101. Ö. Fre. szd. Taszáron. Valójában a 101.Ö. Fre. szd. szempontjából – ez volt a „Mátra-III.” feladat lényege. Ekkor a feladat szervezésével, végrehajtásával, s az evvel kapcsolatos intézkedések, feladatok köthették le a CSRP Hadtáp Helyettesét (CSRPK HTP H), ezekkel sok dolga lehetett az 1983-as kiképzési időszakban.

A CSRP az 5. oldal második bekezdésében új állománytábláról jelent, s ez lehetett az az állománytábla módosítás, mellyel a 101. Felderítőrepülő-ezred állománytáblájába belekerült a VI. fejezettel a Fre. szd. Ezt az alegységet az állománytábla a CSRP közvetlen alárendeltségébe helyezi.⁹³

Megjelent ebben a CSRPK HTP. H „Operatív” tervben a Szu–22M rendszerbe állításának hadtáp biztosítása is, 1983 októberétől, majd egész évben folyamatos feladatként. Ugyanitt a táblázatban kicsit lentebb a 14. oldalon, majd alább ugyanezen a helyen, a Fre. szd. hadtáp biztosítási rendszere kidolgozását szabta végrehajtandó feladatául a beosztott állományának 1983.július.01-től szeptember 31-ig.

⁹²HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 öe. A Csapatrepülő Hadtápszolgálat Feladatterve az 1983-as évre, 041/1983.

⁹³ HL KI. MN 1980-1989. VK SZCSF 454 d. 706 öe. Helyesbítő ív az 5/5. sz. állománytáblához. 3. oldal.

A hadtáp szolgálat ezen „Operatív terv” 21. oldalán, már az 1984-1985-ös kiképzési évek üzemanyag számvetésének elkészítését irányozta elő. (az 1983-as kiképzési év tervezésénél!) Itt bizony, már az új felálló szervezeteknél lévő új harci technikákkal is keményen foglalkozni kellett, és azok összes vonzataival (Pl:kiszolgáló technikai eszközök üzemanyag fogyasztását is figyelembe véve). Érdekességképpen megjegyzem, a 101. Ö. Fre. szd. éves repülőgép üzemanyag felhasználása a taszári repülőezred éves felhasználási keretének majdnem egynegyede volt. Ez kb. 5 és 6000t közötti nem kevés mennyiség, és ez még csak a repülőgép üzemanyag! Ezen kívül még volt egy néhány olyan dolog, amely a 101. Ö. Fre. szd. gördülékeny, zökkenőmentes működéséhez szükségeltetett.

Az 1983-es CSRP Hadtáp Szolgálat feladat tervében,⁹⁴– melyet szintén Dr. Csordás Lajos ezredes terjesztett fel, és ugyanúgy Kocsis János vezérőrnagy, a CSRP Pk hagyott jóvá 1983. január 05-én, – ezek a feladatok már sokkal konkrétabb formában jelennek meg, a hadtáp szolgálat részére megszabott feladatok között.

A II. Fejezet, 1983. évi fő feladatoknál. 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”* (Eredeti írásmóddal K.I.)

Ezeket a feladatokat eseménymentesen ugyan meg lehetett oldani, de zökkenőmentesen aligha, hiszen a 101.Ö. Fre. szd. egy repülőtéren települt a 31. Harcászati Vadászpilóta-ezreddel. Így a Fre. szd. helyzete igen sajátos volt. Igaz, kisebb létszámú volt ugyan az alegység, de fontossága és a jelentősége tekintetében ez egyáltalán nem jelenthette a Fre. szd. egyes területeken történő szükségszerű mellőzését. Még akkor sem, ha mindezt a taszári 31. Honi Vadászpilóta-ezred parancsnoka nem így gondolta, és e gondolatmenet mentén is tevékenykedett. Tette mindezt az miatt, a felsőbb utasítás miatt, mely szerint az egy bázison települő egységek, alegységek egy hadtáp szolgálatot kapnak, melynek parancsnoka – teljesen logikusan és ésszerűen – az adott bázis, repülőtér vagy helyőrség parancsnoka.

Innentől kezdve az adott repülőtér parancsnokának, akihez tartozott a hadtáp szolgálat, a parancsnoki alkalmassága volt a biztosíték a dolgok, az események zökkenőmentes és gördülékenyen menetére, történésére, vagy éppen az ellenkezője

⁹⁴ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 öe. Csapatrepülő Hadtápszolgálat Feladatterve 1983. évre 4. old. II. fejezet 2. bekezdés.

történt a parancsnoki hozzá nem értés, vagy éppen a nem megfelelő hozzáállás miatt. A 101. Ö. Fre. szd. hadtáp szolgálata az 1983-as állománytábla helyesbítő ívén⁹⁵ 22 fővel szerepelt ebből 1 fő akadémiás hely, őrnagyi rendfokozattal a többi tiszthelyettes, tisztos és honvéd. 1984 és 1987 között ez a létszám már csak 1 főre csökkent, a hadtáp főnökre – a 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának hadtáp helyettesére – több nem volt. Az összes állomány ugyan megvolt, de a 31. Honi Vadászrepülő-ezred állományába át- alárendelve. Tehát ha anyagigényünk volt az állománnyal együtt kellett igényelnünk.

Nos, így azután a mi esetünkben, a 101. Ö. Fre. szd. esetében a lehető legkevesebb dolog történt úgy, ahogyan annak, történnie kellett volna. (Ezt azért is állíthatom ilyen magabiztosan, mert megelőzője voltam az eseményeknek.) Sajnos, előfordult olyan eset is, amikor a dolgok menetének helyreigazításához, a CSRP, Schmidt István vezérőrnagynak személyesen kellett Taszárra eljőnnie és kiigazítani a helyes iránytól eltérő történéseket. Tette mindezt a 31. Harcászati Vadászrepülő-ezred parancsnokára, Gögös Ottó alezredesre történő személyes ráhatásával, a rendfokozat és a beosztás erejével. (Mivel legtöbb esetben ez másképpen nem ment.) Az ezredparancsnok 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 alezredest sem lehet hibáztatni, hiszen ilyen és hasonló esetekben az előjáróknak a teendőket és a végrehajtandó parancsokat, intézkedéseket és utasításokat sokkal pontosabban, körültekintőbben, teljesen egyértelművé téve kellett volna megfogalmazni, – akár kiegészítő intézkedések kiadásával is – hogy elejét vegyék az ehhez hasonló eseményeknek, figyelembe véve az adott bázison települő másik alegység érdekeit is!

A 101. Ö. Fre. szd. 1983 évi megszervezésekor még ugyan nem volt saját állománytáblája, az csak majd 1984-ben jelent meg.⁹⁶ Ellenben a szervezés, mint olyan, az folyt. Minden bizonnyal a MN. Vezérkar Szervezési Csoportfőnöksége 1983. május 20-án jóváhagyott állománytábla módosítása⁹⁷ harmadik oldalán található módosítás alapján: „37. oldal felvenni: IV. felderítő repülőszázad /az MN CSRPK közvetlen alárendeltségében/” (Eredeti írásmóddal K.I.) Ezen állománytábla 6. oldala 4. pontjában

⁹⁵ HL-KI. MN VK SZFCS. 1980-1989. 454 d. 706 öe. Az 5/5. sz. állománytáblához helyesbítő ívének 3. oldalán.

⁹⁶ HL KI. MN 1980-1989 VKF SZCSF 481 d. 739 öe. Felderítőrepülő-század „B-M” Budapest, 1984. február 27. Jóváhagyva.

⁹⁷ HL KI. MN 1980-1989 VKF SZCSF 454 d. 706 öe. 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.

meghatározottak szerint szervezhatték meg a 101. Ö. Fre. szd. hadtáp szolgálatát, úgy ahogyan azt teheték a 37. oldaltól kezdődő módosítások szerint az egész felderítőrepülő-század esetében. Így az 1983-ban kiadott és jóváhagyott módosított állománytábla szerint a 101.Ö. Fre. szd. hdtp. szolgálata a következő: a negyedik pont teljes egészében a Hadtáp szolgálaté volt. Ezen a helyesbítő íven – mint ahogyan azt fentebb említettem – a hadtáp szolgálat 22 fővel rendelkezett.

Ebben egy fő akadémiát végzett hely, őrgy rendfokozattal – ő volt a hadtáp főnök, azaz a 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának hadtáp helyettese. Ezt a beosztást a századnál először Futó László fhdgy töltötte be két évig. 1983-ban Parádi István őrgy végzett az akadémiai tanulmányaival, s beosztásba került a 31. Honi Vadászpilóta-ezrednél, az ezredparancsnok hadtáp helyetteseként, majd 1987-ben a 101.Ö. Fre. szd-hoz került szintén a parancsnok hadtáp helyettesének. Futó László fhdgy ekkor került beiskolázásra a Szovjetunió-beli akadémiára, Monyinói akadémiára, repülőhadtáp tagozatra.

Parádi István őrgy ezt a beosztást 1991-ig töltötte be. Ezután már csupán egy hadtáp szolgálat volt, hiszen a 101. Önálló Fre. szd. összevonásra került a 31. Harcászati Vadászpilóta-ezreddel, s ekkor már okafogyottá vált a század számára külön hadtáp helyettesi beosztást fenntartani.

A 101. Ö. Fre. szd. hadtáp főnökének viszont nem volt akkora állománya, mint a Taszáron települt, mindkét alakulatot kiszolgáló hadtáp szolgálatnak. Számára csak egy ellátó szakasz, valamint különböző ellátó rajok álltak rendelkezésére a feladatai ellátásához. Ezekkel együtt a 101. Ö. Fre. szd. hadtáp szolgálatának felépítése ugyanolyan volt, mint a nagy, teljes hadtáp szolgálat felépítése, csak éppen ellátó szakasról és nem ellátó századról beszélhetünk. Az ellátószakasz működő szervezete pedig rajokból állt. Az ellátó szakasz törzse egy fő tiszthelyettes szakaszparancsnokból és egy fő tiszthelyettes raktárvezetőből, valamint egy fő tiszt raktárosból, azaz három főből állt. A 101. Ö. Fre. szd. parancsnok hadtáp helyettesének elég különleges volt a helyzete, mivel szakmailag nem volt alárendelve a tászári repülőbázison települt hadtáp szolgálat parancsnokának, hanem közvetlenül a Csapatrepülő Parancsnok hadtáp helyettesének. Az ezredparancsnok eligazításain viszont mindig ott kellett lennie, ha repülésekre, vagy bármilyen, a 101. Ö. Fre. szd-nál fellépő igényeknek eleget kívánt tenni. Elviekben a század igényléseit ugyanis az ilyen eligazításokon, vagy feladatszabásokon tudta megtenni. A 101. Ö. Fre. szd. szd. pk-a egy-két alkalommal el is engedte a hadtáp helyettesét az ezredparancsnok eligazítására – de mivel ez nem bizonyult eredményesnek, az ezredtörzs és az ezredparancsnok hozzáállása miatt – úgy döntött, hogy teljesen

főleg az eligazításon annyi embernek részt vennie, majd ő intézi a repülési anyagszükséglet igényét is a századnak, melyet majd a hadtáp helyettesével valósít meg. (Az alapelgondolás ugyanis az volt, hogy az önálló alakulat parancsnokának kevésbé mernek majd ellent mondani, míg a hadtáp helyettesét simán elutasítják, hiszen ő előzőleg az ezrednél szolgált, s az ezredparancsnok beosztottja volt.) Így az ezredparancsnok eligazításain – főleg, ha maga az ezredparancsnok tartotta – rendszerint Balogh Imre őrnagy vett részt. Ez lett a gyakorlat. Később már Vígh Miklós őrnagy és Máté László őrnagy is részt tudott úgy venni az eligazításokon, hogy át tudta „verni” el tudta érni a 101. Ö. Fre. szd. igényeit. Mindez a Csapatrepülő Parancsnok, Schmidt István vezérőrnagy látogatása után volt, amikor az ezredparancsnok – Gógös Ottó – ezredes csak az ő személyes parancsára volt hajlandó egyes igényelt anyagokat átadni, illetve megadni a 101. Ö. Fre. szd. részére.

1.6) Az I.) fejezet részösszegzése:

Ebben a fejezetben bemutatam a 101. Ö. Fre. szd kötelékében szolgálatot teljesítő Szu–22M3-as repülőgéptípust, a Szovjetek Szu–17M3⁹⁸ repülőgéptípusát, melynek alaptípusa a Szovjet hadseregben rendszeresített fő harcászati csapásmérő erő volt az 1960-as évek közepétől. Majd a MN HM parancs alapján bemutatam a 101. Ö. Fre. szd átképzős repülőhajózó és repülőműszaki állományát⁹⁹, az átképzés idejére létrehozott előkészítő törzset. Az 1983-as évi¹⁰⁰ és az 1984. évi¹⁰¹ állománytáblái alapján pedig a 101. Ö. Fre. szd. a parancsnoki és hajózó állományát, valamint a harcbiztosító, a harcoló, a kiszolgáló alegységeit és az elhárító szervét. Mindezek után az 1983-as állománytábla helyesbítő íve szerint részletesen a 101. Ö. Fre. szd. fvt. szolgálatát, a század kiképzésének eszmei-politikai biztosítását és a század hadtáp szolgálatát.

A 101. Ö. Fre. szd-nál rendszeresített – a Szu–22M3 – repülőgéptípust a típusátképzés idején a Szovjetek által leadott átképzési anyag szerint mutattam be, az átképzős állományt a MN HM parancsa alapján, az előkészítő törzset a századtörzs tagjai visszaemlékezései, míg a század többi szolgálatát az 1983-as állománytábla helyesbítő íve alapján.

Igyekeztem teljesen objektíven visszaadni a 101. Ö. Fre. szd. harci, csapásmérő erejét, sugallva evvel az alegységben rejlő erőt és lehetőségeket. Megemlítem még a VSZ

⁹⁸ Viktor Markovszkij-Igor Prihocsenko: Isztrebítel-bombardgyírovcsik, Szu – 17, Moszkva, 2004, Izdatyelszkij Centr – szérija „Ekszpint: Aviacionnij Fond” ISBN 5-94038-037-9; 3-25.p.

⁹⁹ HL-KI. MN HM parancsok 862.d. MNK HM 0662.sz. parancsa a személyi állományra vonatkozóan. Tartós vezénylés a Szovjetunióba, az Egyesített Katonai Repülő-műszaki Tiszti Iskola /Krasznodar/ Szu–22M repülő 3 hónapos átképző tanfolyamára. Bp. 1983.június.28.

¹⁰⁰ HL-KI. MN 1980-1989. 454 d. 706. öe. VK SZCSF 3.old. 2. bek. „37.old. Felvenni:” tól a 8. old-ig. Helyesbítő ív az 5/5 sz. áll. táblához FELDERÍTŐREPÜLŐ-EZRED „B–M”, BP. 1983.május, 20.

¹⁰¹ HL-KI. MN HM VK SZCSF 1980-1989. 481.d. 739. öe. 5/5 sz. állománytábla Felderítőrepülő-század „B–M” 1old.- 27. old. Bp. 1984.február.27.

tagállamaiban feltételezhetően rendszeresítésre kerülhetett Szu–22-es vadászbombázók és Szu–25-ös csatarepülőgépek, mennyiségét, összetételét.

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

2.1. A Szu–22M3 repülőtechnika beszerzése, s annak előzményei¹⁰²

A vizsgált időszak, a témám szempontjából lényegesnek tekinthető külpolitikai 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 politikai és katonai szakértők már ebben az időben szorgalmasan és megfeszített munkával próbálták felvázolni saját kormányuk, s politikai vezetésük részére a nemzetük számára az elképzeléseiknek legjobban megfelelő, legelőnyösebb hatalmpolitikai, valamint geopolitikai érdekszférákat.

Megkezdődött a versenyfutás a náci Németország által megszállt, illetve elfoglalt területek felszabadításáért majd érdekszférájukba vonásáért. Szép sorban köttettek 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 Szovjetunió 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 Magyarország nemzetközi helyzetének megerősítését.¹⁰³

Az újabb „világégést” megakadályozandó szándékkal, 1949. április 4-én Washingtonban 12 ország – Belgium, Dánia, az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Izland, Kanada, Luxemburg, Norvégia, Olaszország és Portugália – részvételével aláírták az Észak atlanti szerződés teljes szövegét. Megalakult a NATO,¹⁰⁴ amely egyből potenciális ellenfelet látott – az akkor félelmetes szárazföldi erőt mozgósító és fegyverben tartó – győztes Szovjetunióban, annál is inkább,

¹⁰² Katona István: A Szu–22M3 repülőgéptípus beszerzésének előzményei, körülményei és háttere. Hadtudományi Szemle, IX. évfolyam, 3. szám, Budapest, 2016.

¹⁰³ Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1945 – 1982, Bp. 1985, Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Gondolat Könyvkiadó, 74.o.

¹⁰⁴ NATO – Észak-atlanti Szerződés Szervezete; angolul: North Atlantic Treaty Organisation; franciául: OTAN - Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

mert az 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),¹⁰⁵ 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 EURATOM¹⁰⁶-mal együtt megalakult az Európai Közösség (EK), amely az Európai Unió 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 Szovjetunió 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).¹⁰⁷ Ez a Szovjetunió javaslatára, s vezetésével történt, 1955. május 14-én, Varsóban.¹⁰⁸

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Hegedűs Andrást,¹⁰⁹ a Magyar Népköztársaság 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 kívánczó számára!

A Magyar Népköztársaság esetében is, amit az – 5. cikkelyben létrehozott – Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoksága (EFEF) meghatározott, az bizony kőkemény kötelezettséggel bírt! Még akkor is, ha a határozat, „csak” ajánlásként jelent

¹⁰⁵ 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'

¹⁰⁶ 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,

¹⁰⁷ Varsói Szerződést, 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.

¹⁰⁸ Halmosy: i. m. 282-286.o.

¹⁰⁹ Hegedűs András - (Szilsárkány, 1922. október 31. – Budapest, 1999. október 23.) magyar szociológus, politikus, 1955–1956-ban Magyarország miniszterelnöke. A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 4. elnöke. Hivatali ideje 1955. április 18 – 1956. október 24.
<https://index.hu/belfold/2022/10/31/hegedus-andras-miniszterelnok-1956-kadar-rendszer-portre/>.

meg az adott ország hadserege, illetőleg politikai vezetése irányába. Ugyanis egyértelmű volt a szerződésen belül, hogy a „legerősebb” testvér szava – aki történetesen a II. világháború egyik győztese, a Szovjetunió volt –, illetve akarata megkérdőjelezhetetlen dominanciával bírt a szerződésben részt vevő tagállamok között. Nem volt ez másként sem a szerződés katonai doktrínájának¹¹⁰ főbb irányvonaláiban, sem pedig a haderőnemi, 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,¹¹¹ 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 Magyar Népköztársaság (a továbbiakban MNK) számára – a Varsói Szerződés (VSZ) és annak katonai irányelvei, katonai doktrínái voltak az irányadóak. Ezek szorosán „idomultak” a Szovjetunió védelmi és támadó elképzeléseihez, a már akkor nyíltan ellenségnek kikiáltott NATO-val szemben. Így, ezen irányelvek szerint történtek meg a számunkra „ajánlott” haderőnemi fejlesztések, melyeket a Varsói Szerződés EFE (VSZ EFEF) vezetése tett meg, a VSZ fejlesztési protokollja szerint.

Ha megnézzük a Szovjetunió katonai stratégiai fejlődésének alakulását, amelyeken keresztül ment a második világháború befejezésétől a Szovjetunió felbomlásáig, az orosz katonai szakirodalom öt jól elkülöníthető időszakot különböztet meg.¹¹²

Az első időszak (1945–1953): ebben az időszakban az Egyesült Államokkal és az európai NATO-államokkal szemben készültünk¹¹³ fegyveres küzdelemre, alapvetően a második világháború befejezésekor érvényben lévő stratégiai irányelvek és nézetek alapján.

¹¹⁰ Doktrína – Katonai erőket célkitűzéseik elérésében irányító alapelvek. Katonai Terminológiai Értelmező Szótár. (KÉSZ) Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

¹¹¹ 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.

¹¹² Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből – tanulmánykötet - V. A. Zolotarjov – Isztorija Vojennoj Sztrategiji Rossziji, Kucskovo pole, Poligrafeszurszi, 2000. alapján ZMNE. Bp, 2004. 17-20. o.

¹¹³ Azért használok többes számot, mert ezt mindig a Varsói Szerződéssel együtt tette a Szovjetunió.

A második időszak (1954–1960): melynek jellemzője a Szovjetunió és az Amerikai Egyesült Államok (USA) megerősödő szembenállása, a két nagyhatalom háttérében álló katonai tömbök – a VSZ¹¹⁴ és a NATO – megszilárdult egymásnak feszülése, kialakítva ezzel a bipoláris világrendszert. Ebben a periódusban szerelte fel a szovjet fegyveres erők minden haderőnemét új, korszerű fegyverzettel és atom csapásmérő eszközökkel. Ebben az időszakban már a Szovjetunió szintén rendelkezik hidrogénfegyverrel.¹¹⁵ Átszervezések történtek a csapatoknál a tömegpusztító fegyverek alkalmazásának figyelembevételével, s kidolgozták a nukleáris háború stratégiáját a különböző hadszínterekre is.

A harmadik időszak (1961–1970): melyben döntő jelentőségű volt a politikai, gazdasági, és katonai szembenállás szempontjából a keleti és a nyugati tömb országai között, ekkor volt a legkiélezettebb az ellentét, sőt ebben az időszakban a Szovjetunió katonailag be is avatkozott közvetve olyan helyi konfliktusokba, mint a közel-keleti, illetve a vietnami. Ugyanebben az időszakban romlott meg a viszonya Kínával. Ez a ciklus hozta legközelebb a világot 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. Itt már megjelennek a kozmikus katonai eszközök is, valamint elkezdődött a katonai informatikai és vezetési rendszerek mindenben prioritást élvező, versenyszerű, gyors fejlesztése. Új globális katonai stratégiát fogalmaztak meg. Alapjaiban változtak meg a fegyveres küzdelemre vonatkozó nézetek, s megszületett a korlátlan rakéta-atomháború stratégiája. A rakéták alkalmazásával kiterjedt a tér. A hadműveleti térségek közé bekerült a föld légköre, valamint a kozmikus térség is. Mindezeket felölelő, nagyméretű stratégiai hadműveleti elméletek, stratégiai tervek készültek.

A negyedik időszak (1971–1980): ebben az évtizedben a két szemben álló fél törekedett a katonapolitikai¹¹⁶ és a stratégiai egyensúly – a paritás – megteremtésére, melynek alapvető oka, a felismerése volt, mi szerint a felhalmozott atomfegyverkészletek alkalmazása mindkét fél számára – a civilizált világ – elkerülhetetlen pusztulását hozná

¹¹⁴ Igaz, hogy a Varsói Szerződés 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.

¹¹⁵ Hidrogénfegyver – A nukleáris fegyvereknek az a csoportja, amelynek energiája könnyű atommagoknak nehéz atommagok hasadási láncreakciójával megindított egyesüléséből származik. Régebben kétfázisú atomfegyvernek is nevezték. KÉSZ. Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

¹¹⁶ Katonapolitika – Az állam politikájának az a része, amely a hadügyre, az esetleges háború társadalmi-politikai 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.

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. Változó feszültséggel és enyhüléssel jellemezhető nemzetközi kapcsolatok időszaka. Az évtizedben a kialakult kiszámíthatatlan helyzetében bármi elképzelhetővé vált. A Szovjetunió számolhatott akár a NATO-országok, vagy éppen Kína vele szembeni összehangolt fellépésével is. A szocialista tábor /Szovjetunió – és vele együtt a VSZ /– ennek megfelelően alakította külpolitikáját. Sikertelennek bizonyult azonban a fő törekvése a NATO szervezetében történő bármilyen szakadás előidézése, s ezzel a saját pozíciójának erősebbé tétele. Ez az időszak a Szovjetunió számára hozott egy hosszan elhúzódó belebonyolódást egy afganisztáni háborúba, amely számára egyre kilátástalanabbá vált majd végül teljes kudarccal végződött. Szovjetunióknak ez nem a pozíciója megerősödését szolgálta a nemzetközi szintén.

Az időszak közepétől a nagy pontosságú, irányítható harci rendszerek erőltetett ütemű fejlesztése, s az új fegyverek tömeges rendszerbe állítása, valamint az erre irányuló törekvés jellemezte ezt a ciklust. Evvel együtt megváltoztak a hagyományos harceszközök alkalmazásával végrehajtott harci cselekmények jellegei is. Ennek megfelelően, értelemszerűen más eljárásokat és vezetési elveket követeltek a rendszerbe állított nagy pontosságú, új fegyverrendszerek. A lehető legpontosabban, s megbízhatóan végrehajthatóak lettek a harc feladatok, s ami a fő, sokkal rövidebb idő alatt, mint eddig. Az atom eszközökkel, s a hagyományos fegyverekkel folytatott háború megvívásának teljesen új menetét dolgozták ki tartalmilag.

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

2.2 A Szu–22M3 vadászbombázó repülőgéptípus beszerzési körülményei:

A fent leírt és ciklusonként bemutatott külpolitikai 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”¹¹⁷ lépett az 1970-es évek első felétől, majd az USA 1983-ra, a „csillagháborús”¹¹⁸ tervével olyan szintre került, hogy azt már nyugodtan, nyíltan is felvállalhatta, amitől a Szovjetunió és a VSZ tagállamai ellenében az egész világ előtt. Anonban az ellenoldal – a Szovjetunió és a VSZ – már koránt sem volt ilyen nyugodt. Ennek volt betudható többek között a VSZ-fegyverrendszerek erőltetett ütemű fejlesztése.

A VSZ tagországai között a haditechnikai eszközök gyártása szétosztásra került. Magyarországnak a kézfegyverek gyártása, repülőtechnikai eszközök javítása és a rádió és kommunikációs eszközök gyártása jutott. Ezen eszközök előállításához Magyarországnak azonban nem volt anyagi fedezete. Másik tagországból hazánk csak akkor, és úgy kaphathatott és kapott haditechnikai eszközt, ha a saját eszköz-előállítás egyenlege pozitív volt.¹¹⁹ Ezért történhetett meg – a Szovjet katonai vezetés, a VSZ EFEF ajánlás által – a Szu–22M3 repülőtechnika „ránk erőltetése,” mert az egyenlegünk akkor éppen pozitív volt. Mellesleg a magyar katonai és politikai vezetés ennek nem nagyon volt ellene.

Viszont a magyar katonai és politikai vezetés kerülni kívánt, minden nagyarányú, a magyar nemzetgazdaságot törvényszerűen rendkívül nehéz – államcsőd közeli – helyzetbe hozó fegyverzettechnikai fejlesztést. Vezetésünk egy többlépcsős megoldás mellett döntött. Az első lépcsőben beszerezték a Szu–22M3-as repülő századot – a rendeltetésének megfelelő tartozékokkal együtt – 12db harci repülő-géppel és 3db Szu–22UM3 gyakorlóharci repülőgéppel (UTI).¹²⁰ Döntésével ebben a fojtogató gazdasági helyzetben egy „lélegzet-vételnnyi” szünetet adva a nemzetgazdaságunknak, valamint egy kis gondolkodási időt a politikai és katonai vezetésünknek.

A vizsgált időszakban a MN-en belüli tiszti és altiszti káder-helyzet problémái – az állomány előregedése és a létszámhiány – már egyre nagyobb mértékben jelentkeztek és egyre égetőbbek voltak. A rendszerből elkezdtek kiöregedni az 1945 után a hadseregbe bekerült tisztek és tiszthelyettesek. Az idő előrehaladásával a meglévő katonai

¹¹⁷ Reális elrettentés doktrínája – Az Egyesült Államoknak 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

¹¹⁸ 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

¹¹⁹ Germuska Pál: Vörös arzenál. 5. fejezet, Széthulló együttműködés. Budapest,2010. Argumentum Kiadó.

¹²⁰ UTI repülőgép – kétkormányos tanuló-gyakorlóharci vadászrepülőgép (Учебно-Тренировочный Истребитель) – szakmai zsargon.

infrastruktúránk is egyre inkább elamortizálódott. Midezek a problémák szintén nyomasztó gondként neheztedtek a katonai vezetésünkre.

Példának okáért a taszári repülőter leszállópályáját tesztelő Míg-23-as repülőgép néhány felszállásával és leszállásával annyira tönkre tette azt, hogy a leszállópálya felújításra szorult.¹²¹ Evvel a témával még a HM Katonai Tanács is foglalkozott.¹²²

Az országunk szorult gazdasági helyzetéből az rgv állomány csak annyit érzékelt, hogy évről-évre egyre csökkent a rendelkezésünkre bocsátott, felhasználható repülési idő. Ennek az állapotnak – a kényszerű, takarékosági intézkedéseket megkövetelő lépéseknek – később súlyos szakmai következményei lettek. Kihatottak a repülések biztonságára, a repülőképzésre és a rgv-k szakmai előrehaladásra is. Az éves kiképzési terveink központi feladatszabásában minden évben benne volt a takarékoságra történő felszólítás és a repülési idő fajlagos kihasználtságának¹²³ növelésére történő felhívás. Csakhogy a tervező parancsnokokat kötötték a repülési szabályzatok (URV-71,¹²⁴ HVHU-75,¹²⁵ HM 029/1973¹²⁶ s a különböző üzemeltetési szakutasítások) szigorú előírásai.¹²⁷

Az 1980-as évek első fele tervidőszakának hadseregfejlesztését kiváltó főbb közvetlen okok – a teljesség igénye nélkül – a következők voltak:¹²⁸

- 1979-ben bekerült az USA fegyverarzenáljába a neutron bomba;¹²⁹
- Az 1980. január 23-án meghirdetett úgynevezett „Carter” doktrína;¹³⁰

¹²¹ Az 1970-es évek végén vásárolt új repülőgép típusának a felszállási állásszöge olyan volt, hogy a felszálló repülőgép kiömlő gázsugara a felszállások folyamán közel egy m²-es darabokat szakított fel a felszállópálya emulziós rétegéből, amely azután már porladt, és a repülőgépek hajtóművei számára – akár csak gurultak, akár felszálltak – veszélyt jelentett. Ha ezek a felvált emulziós darabkák a repülő-gépek beömlő nyílásába kerültek, annak a hajtóművei nagy valószínűséggel megsérültek, evvel több milliós, esetleg több tízmilliós kárt okozva a repülőgép hajtóművében. (K.I.)

¹²² HL KI. HM Titk.1980–1989. d., ö .e. HB 322. ülés, 1981. 04. 23-án Oláh István altbgy. hozzászólása.

¹²³ Gazdaságossági mutató, amely egy repülési üzemóra maximális kihasználtságát hívatott megadni.

¹²⁴ Utasítás Repülések Végrehajtására – URV-71, HM, Bp. 1973

¹²⁵ Honi Vadászipülők Harckiképzési Utasítása – HVHU-75, HM Bp, 1976

¹²⁶ A Honvédelmi Miniszter 029/1973 számú utasítása a Magyar Népköztársaság területe fölötti repülések szabályozására

¹²⁷ A tanulmánynak ez a része a Katona István Phd hallgató publikációjából történt „beemelése” a Hadtudományi Szemle: A taszári teljes berendezkedés – rendszerbeállítás, az osztályos harckiképzési szint helyreállítása a Szu-22M3-as típusú repülőgépen. XI. évfolyam, 1. szám, Budapest, 2018.

¹²⁸ M. Szabó Miklós: - A Zrínyi Miklós Katonai Akadémia története 1980–1989, Zrínyi Media Nonprofit Kft. Bp.2011. I. fejezet.

¹²⁹ Neutronfegyver – a nukleáris fegyverek harmadik csoportja, energiáját atommaghasadással megindított fűzési 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.

¹³⁰ James Earl „Jimmy” Carter Jr. (Plains, Georgia, 1924. október 1. –) Nobel-békedíjas amerikai politikus, Georgia állam kormányzója, az Amerikai Egyesült Államok 39. elnöke, az Egyesült Államok 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

- Az Amerikai Egyesült Államok (a későbbiekben 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,¹³¹ USA elnök javaslata a „nulla megoldásra,”¹³² melyet a Szovjetunió mereven elutasít;
- Az 1981-es lengyelországi belpolitikai események, melynek következtében az USA kereskedelmi szankciót léptetett életbe a Szovjetunió 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.

Az USA – Zbigniew Brzezinski¹³³ által javasolt –, Szovjetuniót fegyverkezési versenybe kényszerítő „gazdasági kifárasztó” katonapolitika egyre nehezebb gazdasági helyzetbe hozta a Szovjetuniót, s vele együtt a VSZ tagállamait is. Idővel, ez a politika teljességgel sikeresnek bizonyult.

Amit Magyarország 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 meg is tettük, mivel több tízéves régi fegyverek voltak a MN. rendszerében, alkalmazásban;

3) Az egységeink szervezeti felépítését a korszerű stratégiai elvárásoknak megfelelően át kellett alakítani (Melyet meg is tettünk a saját tempónkban), az új fegyverekhez igazítani. (Ezt egyrészt az eltelt idő, másrészt a VSZ által előírt – vagy

kell, akár katonai erővel is elhárít. <https://www.whitehouse.gov/about-the-white-house/presidents/james-carter/>.

¹³¹ Ronald Wilson Reagan (Tampico, 1911. február 6. – Los Angeles, 2004. június 5.) amerikai színész, politikus, Kalifornia állam kormányzója, majd az Amerikai Egyesült Államok 40. elnöke. <https://www.whitehouse.gov/about-the-white-house/presidents/ronald-reagan/>.

¹³² A „nulla megoldás”: Ronald Reagan amerikai elnök 1981 novemberében vetette fel, miszerint a Szovjetunió 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.

¹³³ Brzezinski, Zbigniew Kazimierz (1928–) lengyel származású amerikai politológus, politikus, geostratégia. Jimmy Carter amerikai elnök nemzetbiztonsági főtanácsadója volt 1977–1981 között. <https://www.britannica.com/biography/Zbigniew-Brzezinski>.

inkább – a szövetségesi elvárások miatt 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 – felderítőrepülő – (csapásmérő) ezred harcrendbe állítása volt. Azért felderítőrepülő-ezred hadrendbe állításáról szólt minden szinten a fejlesztési terv, mert a VSZ nem támadó, hanem védelmi jellegű szervezetként állítatott be nemzetközi szinten.

Ezért a Magyar Néphadsereg számára a javasolt tervezet szerint:

A VSZ EFEF javaslata szerint kívánatos lett volna egy felderítőrepülő-század, létrehozása, amely 15 db Szu–22M típusú repülőgépből¹³⁴ (12 db harci-repülőgép és 3 db gyakorló harci repülőgép) állt volna. Igaz ugyan, hogy a fejlesztés első fázisában egy Ö. Fre. szd. – a század, amely a vezetésével már ezredszintű kialakításnak megfelelően szerveződött, a későbbi beszerzési tervben szereplő fejlesztés elvárásainak megfelelően – hogy majd később két Szu–25-ös csatarepülő-század hozzáadásával felderítő, szárazföldi csapatokat támogató felderítő-ezreddé fejlődjön fel.

Ez majdnem teljesült is! Csakhogy a Szu–22M4 típus helyett az éppen raktáron álló M3-as modifikációt – ún. „átmeneti” repülőgéptípust¹³⁵ – sikerül megvennie a MN. vezetésének.¹³⁶ A Szovjetunióban, az átképzésre vezényelt állomány az átképzést az M4 típusra kezdte meg, majd egy hét után módosult az M3 modifikációra a repülőgép típus.¹³⁷ 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 azért még nagyon óvatosan hozzátenném a „nagytestvér” – a Szovjetunió – részéről

¹³⁴ Az átképzési parancsunkban, melyet a Honvédelmi Miniszter írt alá Szu–22M szerepelt. Mi repülőgép-vezetők bíztunk benne, hogy a Szu–22-es repülőgéptípusáról, a Szu–22M4-ről van szó, s mi ennek a repülőgéptípusnak a leoktatását is kértük az átképzésünkön az óraadó tanároktól, Krasznodárban. Katona István nyugállományú őrgy visszaemlékezései. Kaposvár 2021.02.17.

¹³⁵ Volt olyan repülőgépünk, amelyiknek még a feliratozása angol nyelvű volt, s festés alatt sivatagi festés volt – tehát elképzelhető, hogy a repülőgépeket nem a magyar néphadseregnek szánták eredetileg. Tyuljaev, a garanciás csoport vezetője egy baráti összejövetelel elmondta, hogy ezek a gépek – amiket a magyarok megkaptak – már két éve ott álltak a gyáruvaron. Horváth István nyá. t. zls visszaemlékezései. Kaposvár.2016.03.13.

¹³⁶ Ebből a modifikációból jóval kevesebb is épült, mint a Szu–22M4-ből.

¹³⁷Balogh Imre nyá. altbgy, a 101. Ö. Fre. szd. pk, később a magyar légierő parancsnokság parancsnoka visszaemlékezései alapján. Bp., 2016. 03.24.

az irányunkba megnyilvánuló bizalmatlanságot is.) Akkoriban a nemzetgazdaságunk akkor már részben kölcsönökből élt.¹³⁸ Alapvetően azonban nem csak ez volt az igazi ok. A két repülőgép 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 hajtóműve, valamint a műszerezettség között volt! A MN. a Szu–22M3 modifikációt vásárolta meg – Tumanszkij R-29BSz-300 hajtóművel – míg az összes többi VSZ beli szövetségünk az M4-es modifikációt – Lyulka-AL-21F3 hajtóművel rendelkezőt – kapta,¹³⁹ melyet a Szovjetunió ezidáig nem nagyon adta más országok beszerzési kérésére, csak a Tumanszkij hajtóművel szereltet, mint ahogyan azt a magyarok is kapták.

A Szu–22M3-as Ö. Fre. szd. felállítása ezred szintű szervezés szerint történt meg, s a terv az volt, hogy a rajokat később századokká fejlesztik fel.¹⁴⁰

A felállítandó felderítőrepülő-ezred számára települési helyként ugyan Jánoshalma volt tervezve, de szóba jött Szentkirályszabadja és Börgönd. Szentkirályszabadját az időjárási sajátosságai miatt elvetették, Börgöndön viszont a repülőtér elhelyezkedésére vonatkozó mérések és a műszaki munkálatok is elkezdődtek, majd ezek leálltak.¹⁴¹ A VSZ EFEF ajánlásában Jánoshalma is szerepelt, mely ha megvalósul a beruházás, nagy valószínűséggel a végleges döntés lett volna.¹⁴² A gazdasági kényszer és a praktikusság miatt Taszár mellett döntött a hadvezetésünk a már meglévő infrastruktúra miatt, amely megfelelt mind a Szu–22M3-as, mind pedig a Szu–25 repülőgép típusoknak. (Két betonos le-felszálló mező, sőt még egy füves tartlék leszálló mező is). A Hadvezetésünk Taszár melletti döntését látszott igazolni az új „Oktatási Centrum” felépítése is, mely ideális lett volna a Felderítőrepülő-ezred számára.

Azonban az időközben kialakult nemzetközi politikai és az eszközbeszerzéssel kapcsolatosan kialakult problémák, valamint az ország gazdasági helyzete miatt minden

¹³⁸ Hollósi Nándor nyá. mk. altbgy, a Magyar Honvéd Vezérkar Főnöke egykori általános helyettesének 2016.07.06-i szóbeli visszaemlékezései alapján.

¹³⁹ Evvel a hajtóművel nagyon sokáig a Szovjetunió nem adott el Szu–22-es repülőgépeket, csak saját használatra gyártotta őket. Alapvetően ez csak az 1980-as évek elején változott, a mi – a magyarok – beszerzése után. (K. I.)

¹⁴⁰ Balogh Imre altbgy, a 101.Ö. Fre. szd. pk. visszaemlékezései alapján. Veszprém, 2016. 03.24.

¹⁴¹ Bálint István nyá. ezds. Csapatrepülő Parancsnokság Harckiképzési Osztályvezető visszaemlékezései alapján. Balatonkenese, 2016.04.10.

¹⁴² Éberhardt György nyá. alezds visszaemlékezései alapján. Budapest, 2016. 05.12.

munkálat és tervezés azon a szinten, amelyen éppen tartott, meg is állt¹⁴³Börgönd és Jánoshalma¹⁴⁴ vonatkozásában is.

A magyar terv szerint két csatarepülő-század, 25-30 db, melynek a mennyisége a végére már csak 12db-ra csökkent (A VSZ EFE ajánlása 40 db Szu-25 típusú repülőgép volt) Szu-25 repülőgéppel tervezett a katonai vezetésünk. A Szovjetunióban meg is kezdődött az rgv kiképzés is a Szu-25-ös típusra is, de a beszerzés leállításakor – 1987. szeptember második felében – megszűnt, leállították a Szu-25-ös pilótaképzést is.



4.) számú kép Egy ukrán Tu-143VR pilóta nélküli harceszköz indítása¹⁴⁵

Valamint egy század pilótánélküli harceszközre is volt utalás a VSZ átiratában (ajánlásában), amely – BSZR V-3, Reisz típusú – szám szerint ebből pedig 12db-ot kellett volna hadrendbe állítanunk.¹⁴⁶ (Ez csak néhány helyen jelent meg a tervezésekben írott formában, valamint a VSZ EFEF átiratában, de a Honvéd Vezérkar légvédelmi tervező főosztályának emlékeztete szerint ez valós terv volt. (Sőt, a meg nem erősített információk szerint, a Bolgár

¹⁴³ Éberhardt György nyá. alezds, Csapatrepülő Parancsnokság, Szuhaj repülőtechnikai főszemlélő 2016. 07. 01-i visszaemlékezései alapján,

¹⁴⁴ Jánoshalma vonatkozásában semmilyen mászkai munkálatok nem kezdődtek el, minden tervezés szintjén állt meg. /Elméletileg egy első osztályú repülőteret állítottak volna itt fel. /

¹⁴⁵ 4. számú kép Katona István nyá. őrgy. fénykép archívumából.

¹⁴⁶ HL KI. MN HM Titkárság 1980-1989. 8. doboz, (d), 16. őrzési egység (őe.) VSZ EFEF átirat a Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének, V. Kulikovtól, a VSZ EFE Főparancsnokától Szovjetunió marsalljától, Moszkva, 1983.július.19.

Népköztársaság hadiipari üzemében el is kezdték ezeknek az eszközöknek legyártására történő felkészülést, azonban a magyar fél elállt a beszerzéstől, nyilván gazdasági okok miatt)¹⁴⁷

A pilóta nélküli repülőeszközök fejlesztése már az első világháború idején megkezdődött, második világháború alatt pedig a Harmadik Birodalom fejlesztőit is komolyan foglalkoztatta a pilótanélküli repülőeszköz gondolata¹⁴⁸. Az első ilyen jellegű német tudósok által kifejlesztett repülőszerkezet, amely tekinthető a pilóta nélküli repülőeszközök elődjének, a németek által London ellen be is vetett, a V-1-ek, majd a V-2 szárnyasrakéták jelentették, ami az első komolyabb lépés volt a pilóta nélküli eszközök kifejlesztésében.

A pilóta nélküli repülőgép (továbbiakban UAV),¹⁴⁹ jelenleg még elsősorban katonai feladatokra alkalmazott olyan repülőeszköz – a mai értelmezés szerint –, amely valamilyen ön- vagy távirányítással, de leggyakrabban a kettő kombinációjával rendelkezik, ezért fedélzetén nincsen szükség pilótára. Ugyanakkor, a pilóta nélküli repülőgépeket külön kell választanunk a robotrepülőgépektől. A pilóta nélküli repülőgép többször felhasználható, míg a robotrepülőgép, mint rakétafegyver, a felhasználáskor megsemmisül. Ezt azért írom így le, mert több, a témával foglalkozó tanulmányokban keveredést tapasztaltam az értelmezésben. A pilóta nélküli repülőgépek fejlődési iránya vezetett a drónok¹⁵⁰ kifejlesztéséhez.

A robotrepülőgépek Európába történő telepítése az USA részéről, amelyek a Varsói Szerződést és egész Európát (sőt az egész világot) izgalomba hozták az 1980-as évek elején, azok a Tomahawk¹⁵¹ típusú, szárazföldi indítású robotrepülőgépek voltak. Ezek telepítését – egy 1979-es NATO-határozat alapján – 1983 decembere és 1987 között hajtották végre Európában. A telepített robotrepülőgépeket többek között nukleáris töltettel is elláthatták – ennek volt betudható a nagy izgalom és a széleskörű tiltakozási hullám, – ezért a robotrepülőgépek 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

¹⁴⁷ Csizmadia Árpád mérnök alezds, a Magyar Honvédség Vezérkari Főnöksége Légvédelmi tervező főosztályának visszaemlékezései alapján, Bp, 2016. 06. 28.

¹⁴⁸ Terpez Gábor, mérnök tanár, drónszakértővel (Óbudai Egyetem Kandó Kálmán Villamosmérnöki Kar, Műszertechnikai és Automatizálási Intézet) – történet interjúm alapján. 2023.03.24. 19h 38'

¹⁴⁹ UAV, azaz, Unmanned Aerial Vehicle (ember nélküli légi jármű)

¹⁵⁰ Remotely Piloted (Aerial) Vehicle, RPV, am. „távolról irányított (légi) jármű”, vagy drón [az angol drone =here (méh) szóból]. Elsősorban katonai feladatokra alkalmazott olyan repülőeszköz, mely valamilyen ön- vagy távirányítással (leggyakrabban a kettő kombinációjával) rendelkezik. Katonai alkalmazás esetén, a harci robotok egyik fajtája. Ellentétben a robotrepülőgéppel, mely – lévén saját maga a fegyver – használatkor megsemmisül, míg a drón többször is felhasználható.

¹⁵¹ Tomahawk – földi/lehet tengeralttjáróról is/ indítású szilárd hajtóanyagú robotrepülőgép termonukleáris töltettel harci fej 123kg, W-80 200Kt termonukleáris töltettel, repülési sebesség 0,7M, hatótáv:2.400km; Vass Balázs: Repülőgépek, Helikopterek, Rakéták, Budapest, 1982. Műszaki Könyvkiadó, Alföldi nyomda, ISBN:963 10 4394 0;

– 96 db), Belgiumban (3 üteg – 48 db), valamint Hollandiában (3 üteg – 48 db földi indítású robotrepülőgéppel).¹⁵²

Az 1980-as éveket a VSZ-en belüli széthulló együttműködés jellemezte.¹⁵³ 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 gazdasági nehézségekkel küzdöttek. Ezt azonban a Szovjetunió nem igazán vette figyelembe. 1987 januárjában a Szovjetunió olyan egyoldalú javaslattal állt elő, mely szerint egy háborús időszakban létrehozandó Gazdasági Tanács felállítását javasolja. Moszkva 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.¹⁵⁴ (A megállapítás valóban helytálló volt.) A hadigazdaságok működtetésére, s a 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 Magyarország csökkenteni kívánta a VSZ által, a számára előírt kötelezettségét. A Moszkvában 1987. szeptember 20-án a magyar Vezérkar és a Szovjetunió Védelmi Minisztériuma, valamint a VSZ EFE tárgyalásán Pacsek József altábornagy, (későbbi vezérezredes), vezérkari főnök az ország – fent említett – egyre nehezedő gazdasági helyzetére hivatkozva közölte a Szovjet Fegyveres Erők vezérkari főnökével (Sz. F. Ahromejev marsall), a VSZ EFE főparancsnokkal (V. G. Kulikov marsall), valamint a VSZ EFE törzsfőnökkel (A. I. Gribkov hadseregtábornok), hogy az előírányzott Szu–25-ös csatarepülő-ezred gépeit a magyar fél nem képes megvenni és több más új harceszköz beszerzését is elhalasztja.

Az alig három nappal későbbi, a magyar honvédelmi miniszter, Kárpáti Ferenc és a szovjet honvédelmi miniszter, D. T. Jazov (ekkor még) hadseregtábornok találkozásán a szovjet fél mélységes rosszallását fejezte ki, s elfogadhatatlannak tartotta a magyar katonai fegyverzeti kiadások csökkentését, a harceszközök beszerzésétől való elállást a magyar gazdasági helyzetre

¹⁵² Sárhidai Gyula: Robotrepülőgépek, Szárazföldi indítású Tomahawk robotrepülőgépek, Bp, 1986, Zrínyi Katonai Kiadó, Bp, 1986.

¹⁵³ Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó, Bp, 2010. 197.o.

¹⁵⁴ Germuska Pál: Vörös arzenál – Széthulló együttműködés- az1980-as évek főbb folyamatai.215.o.

való hivatkozással.¹⁵⁵ Aggályait fejezte ki a miatt is, hogy ez a magyar eljárás láncreakciót válthat ki a többi testvéri országban, ami a szövetség számára megengedhetetlen.

V. G. Kulikov marsall és A. I. Gribkov hadseregtábornok is ellenzett 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!”*¹⁵⁶ (Kádár János)

A szovjet tárgyalófelek irányunkba hangsúlyozták, hogy a felelős katonai vezetőknek a védelem kérdéseivel, nem pedig a népgazdaság teherbíró képességeivel kell foglalkozniuk.¹⁵⁷ Az okok, melyek miatt az előirányzott haderőfejlesztés a tervezett formájában nem valósulhatott meg, az időközben kialakult nemzetközi politikai és gazdasági változások sorozatában keresendő. Ezek az előállt történelmi változások, oly annyira erősek és meghatározóak voltak, hogy végül mind a Szovjetunió, mind a Varsói Szerződés és mind pedig a KGST felbomlását eredményezték.

Lényegesnek tartom fentieket figyelembe véve a beszerzésre irányuló következtetésem ismertetését:

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

A nemzetközi külpolitikai helyzet alapvetően indokolja a Szovjet, s evvel együtt a VSZ félelmét, valamint az ezzel kapcsolatos fegyverkezésre való késztetést, a VSZ szövetséges hadseregei modernizálására igyekvő törekvéseiket.

Alapvetően a kétpólusú világrendszer jellegzetes szembenállása volt meghatározó a vizsgált – 1979-1983 közötti – beszerzési időszak alatt. Ez az időszak az un. „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

¹⁵⁵Germuska Pál: Vörös arzenál – Széthulló együttműködés – az 1980-as évek fő folyamatai, 216.o. Argumentum kiadó, Bp, 2010.

¹⁵⁶ Germuska Pál: Vörös arzenál, Budapest, 2010. Argumentum kiadó. 5. fejezet- Széthulló együttműködés, 5.2. Kölcsönösen egymásra utalva, 216. oldal.

¹⁵⁷ U.o.

felépítés állt szemben egymással keményen, oly annyira, hogy Ny. Sz. Hruscsov¹⁵⁸ idején még fal a („berlini fal”) emelésével,¹⁵⁹ sőt szögessdróttal 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 Szovjetunió (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.

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 Szovjetunió 1979-ben belebonyolódott egy ideológiai támogatásba a Szovjetunióval 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.¹⁶⁰ Egy idő után azonban a szovjet politikai 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.¹⁶¹ 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

¹⁵⁸ Ny. Sz. Hruscsov – Nyikita Szergejevics Hruscsov – Szovjet kommunista politikus, államfő, a Nagy Honvédő Háború Hőse, Kalinovkában (Szovjetunió) született 1894. április 15-én és Moszkvában (Szovjetunió) 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 Szovjetunió Minisztertanácsának Elnöke. Az ő nevéhez fűződik többek között az SZKP XX. kongresszusán a desztalinizáció, a sztálinizmussal való szembenézés, az 1956-os magyarországi forradalom leverése. Ő indította el a szovjet űrprogramot, s provokálta ki a kubai rakéta válságot és ő is oldotta meg.

¹⁵⁹ Itt az egy éjszaka – 1961.augusztus.12-ről augusztus 13-ra virradó éjjel – felhúzott 160 km hosszúságú műszaki zárra, a berlini fálra gondolok, melyet az NDK és Szovjet munkások fegyveres örök mellett emeltek

¹⁶⁰Resperger 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.

¹⁶¹ Aszimmetrikus hadviselés – a fegyveres konfliktusok megvívásának új formája, melynek az alapja az, hogy a nemzetközi szintéren jelen levő fegyveres erők, csoportok jelentősen különböznek egymástól méreteikben, felszereltségükben és képességeikben. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

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 hadsereg fejlesztési, korszerűsítési programot volt kénytelen elindítani, a Nyugat, – a szembenálló fél – meglehetősen fenyegetőnek vélt lépéseit figyelembe véve.

A vizsgálódásom egyik kiindulási pontja a 00085sz. HM¹⁶²direktíva,¹⁶³ ami a VSZ EFEF javaslatán¹⁶⁴ alapszik, mely javaslat 1983. június 19-én érkezett a MN HM-ba – s a 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 Lajos¹⁶⁵ honvédelmi miniszterünk számára Viktor G. Kulikov a Szovjetunió marsallja, a VSZ EFE parancsnokától és Nyikolaj V. Ogarkov a Szovjetunió marsallja¹⁶⁶ a Szovjetunió Fegyveres Erőinek Vezérkari főnöke 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 Honvédelmi Miniszterünk kezétől. Ez vagy azt jelenthette, hogy több ilyen irányú javaslat is elhangozhatott, de azt is, hogy egy sem.)

¹⁶² HL KI. MNK HM parancsok 1980-1989. 13-as doboz (d.), a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú Direktívája, Bp, 1981.

¹⁶³ Direktíva – irányelveket megszabó, vagy egy meghatározott tevékenységet elrendelő katonai közlés. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

¹⁶⁴ HL-KI. MN HM Titkárság 1980-1989. 8. d., 16-os őrzési egység (16. őe.) Javaslat a Magyar Néphadsereg Légierőjének struktúrájára. (Orosz nyelvű)

¹⁶⁵ Czinege Lajos hadseregtábornok – magyar kommunista pártfunkcionárius, született: Karcag 1924.03.24 – elhunyt Leányfalu 1998.05.10. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztere 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.

¹⁶⁶ Nyikoláj Vasziljevics Ogarkov a Szovjetunió marsallja, a „félélmetes 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 Szovjetunió Fegyveres Erői főnöksége első helyettese, 1971-től 1991-ig az SZKP KB tagja, 1977 januárjától a Szovjetunió Fegyveres Erők vezérkari főnöke, és a Szovjetunió Védelmi miniszterének helyettese, az afganisztáni invázió ellenzője.

Kitérnek még arra is, hogy a légvédelmi csapatokat kívánatos lenne megerősíteni akár csak egy MiG–23MF típussal felszerelt vadászpilóta ezreddel is. Mindezt az 1980-1985-ös időszakra vonatkoztatva. A VSZ EFE fejlesztési javaslata – a MN légierőjére vonatkozóan – pedig az 1986-1990-es (a VII. ötéves terv) tervidőszakra vonatkozóan konkrétan a következő volt:¹⁶⁷

- 1) Az 1986-1991-es időszakban – 1990-ig – megvalósítani 40db Szu–25-ös bombázó, vagy csatarepülőgép beszerzését;
- 2) A 47. Vadászpilóta-ezrednél átfegyverezni 13db repülőgépet MiG–23Mld repülőgépre és biztosítani azok rendszerbe állítását;
- 3) Egy század erőnyi pilótánélküli felderítő-repülőgép („BCP”) VR–3-as („BP–3” „Рейс”¹⁶⁸ (azaz felszálló és visszarepülő típusú) felállítását;
- 4) Kialakítani a Légi hadsereg, 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 tartalék¹⁶⁹ repülőterünkből – Siófok, Martfű, Nagyszénás és Jánoshalma – pedig első osztályú, szilárd burkolatú le- és felszálló-mezővel rendelkező repülőteret¹⁷⁰ kellett volna létrehozunk az 1986-1990 közötti időszakban, ezek összes infrastruktúráival, amely első osztályú repülőterekké teszi őket. A repülőtereket nulláról felépítve kell elképzelni, hiszen ezeken a hadműveleti repülőtereken 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

¹⁶⁷ HL-KI. MN HM Titkárság 1980-1989. 8. d., 16-os őrzési egység (16. őe.) Javaslat a Magyar Néphadsereg Légierőjének struktúrájára, az orosz nyelvű szöveges részben és táblázatban is.

¹⁶⁸ „Рейс” (visszatérő, visszarepülő) – ezt a kifejezést használta a V. Kulikov marsall, a Varsói Szerződés tagállamai Egyesített Fegyveres Erőinek Főparancsnoka által küldött Czinege Lajos vezérezeredesnek, a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének címzett átirata a magyar haderőnemi fejlesztésről szóló átiratában. HL-KI HM Titkárság 1980-1989. 8. d. 16. őe. 1983. 06.19-i keltezéssel.

¹⁶⁹ Hadműveleti repülőter – repülőalegységek, -egységek meghatározott rendű és idejű tevékenysége számára előkészített szükségberendezésekkel és tartalék anyagkészletekkel ellátott rendszeresen karbantartott és ellenőrzött repülőteri szolgálatra alkalmassá tett terület, amely lehet szükség és félállandó jellegű, illetve füves vagy betonos leszálló és felszállópályával ellátott. KÉSZ Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

Hadműveleti tartalék repülőter – többnyire füves, állandóan karbantartott és ellenőrzött, infrastruktúra, eszközök nélküli tábori repülőteri szolgálatra alkalmassá tett terület. Használata esetén a felhasználó minden szükséges infrastruktúrát telepít a repülőterre. (Minden állandó repülőternek volt hadműveleti tartalék repülőtere, melynek méretét, körzethatárait az állandó repülőter – amelyikhez tartozott – repülőter rendjében pontosan meghatározták, s az állapotát az anyarepülőter repülőter karbantartó szolgálata ellenőrizte, s tartotta használható állapotban. (Katona István nyugállományú repülő őrgy.)

¹⁷⁰ Első osztályú repülőter – az adott repülőter minőségi besorolását meghatározta a repülőter fogadóképessége, az, hogy mekkora repülőgépeknek volt képes leszállást biztosítani (a leszálló repülőgépek súlya, méretének nagysága), nappal és éjjel a leszállást biztosítani képes műszerezettsége, időjárás viszonyoktól függetlenül.

felszálló-mező mellett egy füves tartalék leszállópálya, guruló-utak, állóhelyek, kiépített és védett fedezékekkel ellátott vezetési pont, vagy harcálláspont. Valamint ugyanilyen védett fedezék a harci technika – a repülőgépek és az azokat üzemeltető személyzet részére. Különböző kiszolgálózárok, raktárak, hangárak, készütségi épületek, zónák, repülőtér karbantartó (REKA) bázis, repülőtér őrszolgálat, s ezek infrastruktúrái. Repülésirányító torony, hajózó-pihenők, a hozzájuk tartozó szociális épületekkel, leszállás irányító torony, irodák, diszpécser, HIR-FRISZ eszközök¹⁷¹ és meteorológiai állomások, a repülések és a harci feladatok kiértékelő bázisai, linktréner, gyakorlókatapult, ejtőernyős bázis, kiépített vasútvonal a repülőtérre, kirakodó rámpák, alkatrészraktárak, üzemanyag tároló-helyek, kiépített fénytechnikai rendszer stb.¹⁷² Mindezeket öt év alatt kellett volna létrehozni.

A fentieket csak azért sorolom fel, hogy mindenkiben tudatosuljon, mi-minden tartozik bele egy új, első osztályú repülőtér¹⁷³ infrastruktúrájába. De akkor még nem is beszéltünk az adott repülőtéren települő, s az azon üzemeltetett repülő és egyéb technikákról, valamint az üzemeltető személyzetről, s a hozzájuk tartozó infrastruktúrákról.

Ha csak egy darab első osztályú repülőtérről és csak a repülőtéren települő Szu-25-ös bombázó ezredről (két repülőszázaddal), s az egy századnyi MiG-23Mld technikákat az egy század VR-3-as pilótánélküli felderítő repülőgépekkel – már csak ez több 100 milliárd forint! (Több százmilliárd forintról lett volna szó!) Ráadásul mindez még az 1980-as piaci áron!

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 Magyarország számára teszi meg!

A beszerzések első lépcsőjét a 00085.számú HM direktíva jelentette. Ez indította el az MN minden eddiginél jelentősebb fejlesztését, korszerűsítését, modernizálását, melynek

¹⁷¹ HIR-FRISZ - Híradó rendszert, és a Földi Repülésirányító Szolgálat (LUCS, KRM, GRM, RSZBN) együttesen a repülőtéren kiépített fény és rádiótechnikai irányító rendszert neveztük így.

¹⁷² A felsorolással a Kunmadarason települt, s a Szovjet hadsereg által felépített Szu-22-es repülőezred infrastruktúrájára, valamint a saját tapasztalataimra hagyatkoztam. (K. I.)

¹⁷³ Itt már nem repülőtérről, hanem légi bázisról kellene írni. A kettő közötti különbséget Csengeri János: Hadtudományi szemle, Budapest, 2016.IX. évfolyam, 1. száma, valamint a Honvédségi Szemle 144. évfolyam, 2016.5. számában.

következménye a Szu–22-es vadászbombázó repülőgépek beszerzése felderítő repülőgépek gyanánt, és a 101.Ö. Fre. szd. felállítása volt. A harci technikát működtető, üzemeltető és rgv. állományt ugyan század szervezésben állították fel, illetve szervezték, de oly módon, hogy azt a későbbiekben szükség szerint ezreddé fejleszthetővé tegyék majd. Erről árulkodott a gyorsan felállított Fre. szd. állománytáblája is, amely a még Szolnok repülőtéren L–29-es iskolai kiképző repülőgépekkel felszerelt és a feladatukat ezen iskolagépekkel ellátó és üzemeltető felderítőrepülő ezred állománytáblája¹⁷⁴ melyben felderítőrepülő-század az állománytábla mellékleteként, módosításként jelent meg, került bele. Igaz, ráírták: „Az MN Csapatrepülő Parancsnokság közvetlen alárendeltségében” az állománytábla módosítást 1983. május.2-án írta alá Korim Károly mérnök alezredes szervezési főtitost és Papp Miklós ezredes szervezési osztályvezető. Ez a módosítás 1983. augusztus 01-én lépett hatályba. Ez volt az újonnan felálló 101. Ö. Fre. szd. állománytáblája (a módosítás szerint), amely alapján a század létszáma békeidőben 147 fő, „M” időszakban 152 fő volt. Így indult a 101. Ö. Fre. szd. 1983.augusztus elsejével.¹⁷⁵

A 00085sz. 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 tisztában. A sebtében kialakított állománytábla módosítás, amelybe „belepaszították” az újonnan felálló 101. Ö. Fre. szd-ot utalhat erre is, de a MN-et már egy ideje „fojtogató” szakember hiány okozta kényszer is vezethetett ehhez.

Ugyancsak lényegesnek tartom ismertetni a Magyar Néphadsereg repülőerejének VI. és VII. ötéves tervidőszakára vonatkozó fejlesztési beszerzéseire vonatkozó következtetéseimet:

A MN-re, valamint a Varsói Szerződés (VSZ) minden tagállamára a VSZ elképzelései és annak katonai irányelvei, katonai doktrínái¹⁷⁶ voltak az irányadóak. Ezek szorosan „idomultak” a Szovjetunió 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.

¹⁷⁴ HL-KI. MN SZÜFCSF 1980-1989. 454 d. 706 öe. 5/5 HIV 1983. 3. oldal IV. pontja

¹⁷⁵ U.o. a melléklet végén

¹⁷⁶Doktrína – katonai erőket célkitűzéseik elérésében irányító alapelvek. Mérvadó dokumentum, de alkalmazásához ítélőképesség szükséges. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

A VSZ Politikai Tanácskozó Testület (PTT) Prágában 1983. január 4-5-én tartott ülésén, melyen részt vett Oláh István vezérezredes 1983.január 18-án a HM Katonai tanácsának szűk körű ülésén¹⁷⁷ – a honvédelmi miniszteren és rajta kívül még hat tábornok és két meghívott tábornok – tájékoztatta a résztvevőket a VSZ EFEF – V. G. Kulikov marsall – jelentéséről. A tájékoztatás előtt Czinege Lajos hadseregtábornok – honvédelmi miniszter – felhívta a jelenlévők figyelmét, hogy a most elhangzó tájékoztató szűk körű, s nem kapnak róla írott anyagot, 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 kérdést, hogy ismerjék, hogy ilyen kérdés konkrét megválaszolására kötelezettek leszünk a közeljövőben.*” (Eredeti írásmóddal K. I.)

Ezután Oláh István vezérezredes¹⁷⁸ beszámolójában elmondta a VSZ EFEF jelentésének kivonatos tartalmát, mely szerint:

- Eredményesen folyik a hadseregfejlesztés, 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 hadseregekben;
- Nem teljesen felel meg a követelményeknek a repülőtér hálózat, a védett vezetési pontok építésének üteme, a légvédelmi csapatok fejlesztésében terv szerint a vadászrepülők átfegyverzése, a vezetés automatizálásának minden szinten történő befejezése;
- Tekintettel a NATO fokozódó ütemű fegyverkezésére és háborús készülődésére, ezeket továbbra is figyelemmel kell kísérni;

¹⁷⁷ 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.

¹⁷⁸ Oláh István vezérezredes Hadseregtábornok, Honvédelmi Miniszter – született: Nádudvar 1926.12.26- elhunyt 1985.12.15-én Budapesten. Polgári végzettsége pedagógus, az akadémiai képzését a magyar Honvéd Akadémián végezte, majd a Vezérkari akadémiai képzését a Szovjetunió belüli Vorosilov Akadémián kapta. 1966 szeptemberétől a Magyar Néphadsereg kiképzési főcsoportfőnöke, 1966 és 1973 között, 1973-tól 1984. December 06-ig Honvédelmi Miniszter helyettes, 1984.12.06-tól 1985.12.15-ig a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztere.

- Erősíteni kell a Varsói Szerződés szervezetein belül folytatott katonai együttműködést és 1983-ig befejezni a háborús időszakban való alkalmazás egységes tervezését.

A beszámoló befejező részében az Egyesített Fegyveres Erők soron következő tervidőszakára az – 1985-1990-es tervidőszakra – vonatkozó fejlesztési javaslatait taglalta. Ezt a Politikai Tanácskozó Testület (a továbbiakban PTT) megerősítette és jóvá is hagyta. Az ülés határozata a főparancsnoki 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 állománya és létszáma nem lehet alacsonyabb, mint amilyen az 1985 évvégén lesz;
- Fokozni kell a haderőnemi egységek és magasabb egységek új egységesített fegyverre és harci technikára történő átfegyverzés ütemét;¹⁷⁹

Így tehát érthető a VSZ EFEF a magyar légierő felépítésére, fejlesztésére tett ajánlása,¹⁸⁰ melyet el is juttatott a magyar honvédelmi miniszternek, s amit a Katonai Tanács is láthatott. Ez a VII. ötéves tervidőszak fejlesztése, az 1986-1990-es időszakra előirányzott fejlesztés, a 40 db Szu–25-ös csatarepülőgép, és a 12 db BSZR VR–3-as pilótánélküli felderítő repülőgép.

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 repülőgép)

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 Szovjetunió Védelmi Minisztérium, valamint a Magyar Vezérkar tárgyalásán kifejezett mélyszégyen rosszállás a Szovjet részről, amikor Pacsek József altábornagy az országunk gazdasági helyzetére hivatkozva egyoldalúan lemondta a beszerzés legnagyobb tételét jelentő 40 db Szu–25-ös csatarepülőgép 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 Magyar

¹⁷⁹ HL-KI. HM Titkárság VIII.2. 96 d. 1983. január 18-i ülés. Az elmúlt, valamint a következő időszak feladatainak áttekintése és néhány kérdéssel tájékoztatás. Oláh István vezérezredes beszámoló tájékoztatója a VSZ Politikai Tanácskozó Testületének üléséről és a VSZ EFEF jelentéséről.

¹⁸⁰HL-KI. HM Titkárság 1980-1989 VIII.2. 8d. 16. öe. Ajánlás a Magyar Néphadsereg felépítésének struktúrájára. (Рекомендуемая структура авиации ВНА)

Honvédelmi Miniszter – Kárpáti Ferenc vezérezredes – és a Szovjet Honvédelmi Miniszter D. T. Jazov hadseregtábornok találkozásán a magyar honvédelmi miniszternek igen nehéz és kellemetlen tárgyalást kellett végigvinnie, melyen a mélységes rosszallás igen enyhe kifejezés, amely a Szovjet tárgyalófelet jellemezte a tárgyalás alatt. Az ilyen jellegű szövetségi hozzáálláshoz ők nem szoktak hozzá. Eddig minden úgy 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 belevesszük, amelyeknek a beszerzését is a magyar fél elhalasztotta.

Arról nem is beszélve, hogy az erő-eszköz, melyet a szövetséges nem tud kiállítani az adott hadműveleti térségben, azt vagy átcsoportosítással, vagy pedig saját erővel kell megoldania a VSZ-en belül a Szovjetuniónak. Így aztán nem csoda a szovjet hozzáállás, melyben a VSZ EFE és a Szovjetunió 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 Szovjet javaslatot 1987. januárban, mert háborús helyzetben akkor a beszerzést könnyen elképzelhetően a Gazdasági Tanács kötelezővé tehetné volna,¹⁸¹ hiszen akkor a jogköre feltételezhetően ezt minden bizonnyal megengedte volna.

Ami pedig a Szu–22M3-as modifikáció problémáját illeti, az tulajdonképpen a Szu–22M3R, azaz a Szu–22-es felderítő változata volt, s azt hiszem, mi magyarok így maradtunk az M3-as modifikációnál, valamint azért is, mert a repülőműszaki részről Kauffmann János mérnök ezredes vett részt a beszerzési tárgyalásokon, s ő tiszttában volt a Szu–22M3-ba épített hajtómű és a MN-ben rendszeresített MiG–23-as hajtóművének egyezőségével. Ez alapján ő úgy gondolta, alkatrész szempontjából szerencsésebb, ha a két repülőgéptípus azonos hajtóművel rendelkezik, sem minthogy még egy raktári tétellel több legyen. Ez a raktári alkatrészpótlás szempontjából akár még jó is lehet volna, sőt mivel a hajtómű típusa azonos nem elképzelhetetlen a két repülőgéptípus közötti hajtóműcsere is szükség esetén. (Ez utóbbiban sajnos tévedett! A hajtómű rögzítési csomópontjai miatt és ezen kívül még néhány különbözőség miatt is, mint például az indítóhajtómű, a segédberendezések háza stb. a két típus közötti hajtóműcsere nem jöhetett létre.)

Megjegyezném azonban, a repülőgéptípussal nem jártunk rosszul, a feladatainkat ezzel a repülőgéptípussal is kiválóan megoldottuk, mint ahogyan az a későbbiekben kiderült.

¹⁸¹ Lásd a dolgozat 28. oldalán.

2.4 A 101. Önálló Felderítőrepülő-század kijelölt állományának átképzése a Szovjetunióban¹⁸²

1983. június 28-án megjelent a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662. számú parancsa,¹⁸³ melyet még aznap fel is olvastak az érintett állomány előtt. E 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...”¹⁸⁴ (eredeti írásmóddal K.I.)

— repülőgép-vezető szakra: 10431 (szakmai számmal)”

a 31. Honi Vadászpilóta-ezred állományából: hét fő rgv,

a 47. Honi Vadászpilóta-ezred állományából: egy fő rgv,

az 59. Honi Vadászpilóta-ezred állományából: két fő rgv.

— mérnök-műszaki szakra: 10441 (szakmai számmal)¹⁸⁵

az MN Csapatrepülő-parancsnokság és az alárendelt alakulatok állományából: 12 fő repülő-műszaki képzettségű tisztet, és kilenc fő repülő-műszaki képzettségű tiszthelyettest,

a 31. Honi Vadászpilóta-ezred állományából: kilenc fő repülő-műszaki képzettségű tisztet és egy fő tiszthelyettest,

a 47. Honi Vadászpilóta-ezred állományából: három fő repülő-műszaki képzettségű tisztet és egy fő repülő-műszaki képzettségű tiszthelyettest,

valamint a Killián György Repülő Műszaki főiskola állományából: egy fő repülő-műszaki képzettségű tisztet.

Össességében 10 rgv, 25 repülő-műszaki képzettségű tiszt és 11 repülő-műszaki képzettségű tiszthelyettes, azaz 46 fő utazott ki a Szovjetunióba az új, Szu–22M3-as repülőgéptípusra történő átképzésre.

A Személyügyi Főcsoportfőnökség mellékelte a miniszteri parancshoz egy titkos feljegyzést, melyben 46 fő tiszt és tiszthelyettes Szovjetunióba történő kiutazására tesznek javaslatot. Ebben szerepel a Szovjet Fegyveres Erők Vezérkarának 10. főcsoportfőnöke visszaigazolása az 1983. augusztus 01-i tanulmányi kezdésről.¹⁸⁶ Ez alapján kéri az átképzésre kijelölt állomány beérkeztetését 2-3 nappal az oktatás megkezdése előtt.

Az átképzésre a Szovjetunióba 1983. július 27-én érkezett állomány – melynek parancsnoka Balogh Imre őrgy volt – Krasznodar légi bázisára, az Egyesített Katonai repülő-műszaki Tiszti

¹⁸² Katona Istvánnak a Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, doktoranduszhallgató publikációja szerint. Hadtudományi Szemle: A Magyar Néphadsereg korszerűsítése gyakorlati megvalósításának kezdete a 101. felderítőrepülő-század szempontjából. Budapest, 2017. X. évfolyam, 2. szám.

¹⁸³ HL-KI. MN. HM. Parancsok 1980-1989/862d. (doboz) 0651-0700. A MNK HM 0662 sz. parancsa a személyi állományra vonatkozólag. (1983.06.28.) 2015.11.11.

¹⁸⁴ HL-KI. MN. MNK. HM parancsok 0662-es sz. parancsából a személyi állományra vonatkozólag – (1983.06.28.) 1. oldal. Bp. 2015.11.11.

¹⁸⁵ A 0662-es parancs szerinti teljes, részletes, név szerinti felsorolást lásd a parancsban.

¹⁸⁶ HL-KI. MNK. HM parancsok 1980-1989/862.d. 0651-0700/ 0662 számú parancsának záradéka a szovjet kiképzőbázis kérésére vonatkozóan. HM Személyügyi Főcsoportfőnökségének titkos feljegyzése a parancshoz csatolva (1983.06.24) Bp. 2015.11.11.

Iskolára, ahol a magyar rgv-k zöme az 1960-as évektől az 1980-as évekig – többek között magam is 1972-től 1975-ig¹⁸⁷ – tanulta a repülőgép-vezetés mesterségét. Oktatásunkat a szovjetek pontosan – a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662-es számú parancsában lévő titkos feljegyzésben, záradékában a kérésüknek megfelelően – 1983. augusztus 01-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.¹⁸⁸ Ennek megfelelően az átképzési tantárgyak a következők voltak:

- 1) hajtómű – a Szu–22M3-as típus hajtóműve;
- 2) a navigáció – a típusba beépített közel – távol rádió-navigációs rendszer, az RSZBN rendszer;
- 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 szovjet 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) a krasznodári nemzetközi egyesített repülőtisztai főiskolán végzett. Így nem nagyon kellett tolmács – az átképző oktatók tudták, hogy értjük, amiről beszélnek. Szinte kivétel nélkül mindig tudunk 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 feladatkörének ellátását otthon, Magyarországon a későbbiekben minél jobban megkönnyíti. Így volt ezzel a légilövész-szolgálatfőnöktől kezdve, a megfigyelő-szolgálatfőnökig mindenki. Annál is inkább, mert az új repülőgéptípusnak megfelelő kiképzési tervet minden tekintetben a felállítandó új felderítőrepülő-század 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 repülőgéptípus egyedi sajátossága miatt teljesen új, egyedi dolgot kellett alkotni, létrehozni. (Például a típus berepülési szakutasítását – ilyenkor a gyári előírásokhoz kellett „hozzányúlni”, s annak alapján az ajánlásukból alkotta meg az érintett szakág a magyar adottságoknak, körülményeknek, a hazai lehetőségeinek legmegfelelőbb, legoptimálisabb saját módozatot.)

¹⁸⁷ A szerző – Katona István – megjegyzése.

¹⁸⁸ A követelmények szerint minden átképzésre érkezett rgv. I. osztályú hajózó minősítéssel rendelkezett.

A 101. Ö. Fre. szd¹⁸⁹ állománya technikai szolgálatának parancsnoka Mikula László mk. őrgy,¹⁹⁰ 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 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. szolgálata vezető állományának – így parancsnokuknak, Mikula László mk. őrnagynak is – a közösen végzett átképzés rálátást engedett a beosztottjai szakmai hozzáállására, szorgalmára, és segítette az emberi oldalait 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 Szovjetunióban használt – jól bevált, „bejártott” szabályzatok, leírások, ajánlások, valamint a gyári előírások jelentették alapvetően ehhez a forrásanyagot a szd. vezető állománya 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.¹⁹¹

A század vezetőállománya fejenként 20 óra összes repülési időt kapott a típus átképzés végrehajtására. A szd. pk-nak és a helyetteseinek az oktatási és a Szu–22M3-as típusra a berepülési jogosultságot is megadták,¹⁹² illetve erre szintén kiképezték őket. A többi rgv. Magyarországon szerezte meg a jogosultságát ezekre a feladatokra, 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 kiképző oktatók, mind a szovjet kiképző parancsnokok maximális elégedettséggel nyilatkoztak a magyar rgv-k átképzés alatti teljesítményéről.

¹⁸⁹ A 101. Ö. Fre. szd. az alakulatunk hadrendi megnevezése volt, azaz titkos megnevezése. A fedőszáma, azaz a nyílt megnevezése: MN 1929.

¹⁹⁰ Mikula László mk. őrgy – jelenleg Dr. Mikula László nyugállományú mérnök ezds, 2004-ben tudományos fokozatot (Phd) szerzett.

¹⁹¹ „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).

¹⁹² 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

A gyakorlati repülési átképzésnek is volt egy elméleti része, tehát az átképzős állomány gyakorlati átképzése is tanteremben kezdődött. Az első, amit meg kellett tanulni a repülési körzet¹⁹³ volt, amelyet emlékeztetőből le kellett tudni rajzolni a repülési légterekkel,¹⁹⁴ a kiképzési útvonalakkal¹⁹⁵ és a gyorsítási útvonalakkal¹⁹⁶ 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.¹⁹⁷ 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,¹⁹⁸ 1 200 m-es felhőalap,¹⁹⁹ 5 000 m-es felhő tető és 10 km-es vízszintes látás²⁰⁰ mellett.²⁰¹

Legelső feladat a repülőtér „körbejárás”²⁰² volt. A szovjet rgv oktatók, igyekeztek a repülőtér és a körzet minden sajátosságára felhívni az átképzősök figyelmét, kezdve a repülőtér ornitológiai²⁰³ helyzetétől, az időjárás, meteorológiai²⁰⁴ sajátosságokig, s csak ezután kezdhették meg az egyedül repülés előtti iskolakör repülési²⁰⁵ gyakorlataikat.

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 repülésre²⁰⁶ a rgv-t átlagosan – a mi esetünkben – gyakorló-harci²⁰⁷ 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.)²⁰⁸ A mi

¹⁹³ A repülési körzet - amelyben az adott repülőtérrel a repülés folytatódik.

¹⁹⁴ Repülési légterek - azok a légterek, ahol az adott repülőtérrel az egyszerű és a bonyolult műrepülési elemekkel a rgv-k kiképzési célból, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása érdekében végrehajtják repüléseiket.

¹⁹⁵ Kiképzési útvonalak - ahol az adott repülőtérrel az útvonalrepüléseket kiképzési, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása céljából hajtják végre a rgv-k.

¹⁹⁶ Gyorsítási útvonal - egy repülőtérnek általában egy, maximum kettő van kijelölve, illetve engedélyezve, ahol az adott repülőtérrel kiképzési, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása céljából a (hangsebesség feletti, illetve csúcsmagasságú) repüléseket (is) a rgv. állomány végrehajtja.

¹⁹⁷ 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 katapultálás esetén.

¹⁹⁸ Ez teljesen felhős égboltot jelent.

¹⁹⁹ Ez a felhőzet alját jelenti.

²⁰⁰ A vízszintes látás - amilyen távolságra ellátni vízszintesen – jelen esetben ez az érték 10 km, vagy ez fölötti érték.

²⁰¹ 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.

²⁰² Repülőtér körbejárás – ez azt jelentette, hogy a repülőtér körzetét körberepültük. 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.

²⁰³ Ornitológiai helyzet – a madarak, madárcsoportok repülési, vonulási iránya, repülési szokásai, valamint az adott időpontban való helyzete a repülőtér körzetében.

²⁰⁴ Meteorológiai helyzet – a repülőtér, a repülési körzet időjárás sajátosságai, például hogyan alakulnak ki veszélyes időjárás jelenségek, mint például köd, vihar, azok mozgási jellemzői, stb.

²⁰⁵ Iskolakör - a repülőgép leszállásához felépítendő, a leszállást segítő manőver.

²⁰⁶ Egyedüli repülés, vagy önálló repülés (egyedül repülés) – az együléses repülőgéppel történő repülést jelenti.

²⁰⁷ 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.

²⁰⁸ Ezt előírják szabályzatban - jelen esetben a KULP-Szu-22-adja meg ezt a számot, amely az adott típus sajátosságaiból 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.

átképzésünkön senkinek sem kellett adni plusz repülési felszállást, ami azt bizonyította, hogy a rgv. állomány kiválasztása repülés technikai szempontból jó volt. Mindenki a legkevesebb megkövetelt repülési számmal repült ki önállóan. (Kezdte meg az egyedüli repüléseit a Szu-22M3-as repülőgéptípuson.)

Ezután egyszerű műrepülési elemekkel (mint például „zuhanás,”²⁰⁹ „ugrás,”²¹⁰ 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.

Elsőként²¹¹ az új repülőgép típuson a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka, 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.²¹²

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 drukoltak a pilótának a leszállásnál. Nem kis élvezettel figyelték az első önálló repülést végrehajtott rgv-k felavatását²¹³is.

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. állomány között! Ha

²⁰⁹ A zuhanás – a katonai repülésben elsősorban földi célok támadásakor alkalmazott egyik manőver, melynek során a repülőgép egyenes vonalú, intenzív magasság veszttel és rendszerint sebesség növekedéssel járó, a vízszintessel meghatározott, állandó szöget bezáró pályán halad.

²¹⁰ 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 veszttel jár.

²¹¹ A szovjet kiképzőbázisokon mindig jelentősége volt annak, hogy elsőként az adott csoport repülőparancsnoka repüljön egyedül az adott repülőgép típuson.

²¹² 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.

²¹³ 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 tenyérrrel, 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 ellenőrzőtől kapott ilyen beavató ütést. Aki ezután repült ki a típuson egyedül, az már minden egyedül-repülő pilótától megkapta ezt a fájdalmasan megtisztelő, beavató ütést. Aki utoljára repült ki egyedül, volt úgy, hogy azonnal nem is tudott ráülni a fenekére, mert mindenki „anyait-apait” beleadott az ütésbe!

ez nincs meg, akkor törvénytörően, előbb-utóbb repülőesemény²¹⁴ következik be az adott repülő-alakulatnál!)²¹⁵

Az átképzés folyamán a következő feladatokat repülte az állomány: iskolakör, egyszerű és összetett műrepülő légtér, légtérrepülés helyettesítő, vagy kiegészítő műszerek alapján²¹⁶ (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-lövészet²¹⁷ 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 őrgy kaphatták meg. Itt Balogh Imre őrnagynak el kellett döntenie, hogy vagy mindenki csak az oktatói szintig jut el az átképzésben, vagy pedig a fentnevezett 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 időjárási akadályok nélkül.

A kis magasságon, és a földközelen 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-71²¹⁸ 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

²¹⁴Repülőesemény – 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.

²¹⁵Mindez a RMBT (Repülés Módszertani és Biztonsági Tanács) munkájának tapasztalatai, adatai alapján lehet elmondani. (Katona István nyá. rep. őrgy.)

²¹⁶ 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. őrgy)

²¹⁷ NIR – Nem Irányított Rakétalövedék

²¹⁸ URV-71 Utasítás Repülés Végrehajtására, szabályzat szerinti repülések felosztása magasság szerint. (URV-71. 42. oldal 98. pont).

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 időjárási feltételek (viszonyok) között végrehajtott repüléseknek számítottak. A Szu-22M3 típussal legmagasabban csak a sztratoszférában repült a szd.

Szeptember végére, 25-e után már szinte mindenki a harci alkalmazásra készült, melyeket csak egyszerű időjárási 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 megtudta a szd. pk. – ez volt a magyar átképzős csoport leállításának oka.

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 módzatokból: repüléstechnika (iskolakör, egyszerű-, összetett-, műrepülő-, valamint kiegészítő műszerek alapján történő légtérrepülések végre-hajtására), 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 végre-hajtására.

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 ábra²¹⁹ Katona István szds számára a krasznodári főiskola parancsnok által kiállított tanúsítvány (свидетельство) az átképzésről²²⁰

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

2.1. Föltétlenül szükségesnek tartom elmondani a részkövetkeztetéseimet a Szovjetunióban végrehajtott átképzésről, mivel ez meghatározó, és szerves része volt a 101. Önálló Felderítőrepülő-század életének:

A Szovjetunióban az átképzést időben, terv szerint kezdhette meg 1983. augusztus elsején – a szovjet fél kívánsága szerint²²¹ – melyre az átképzésre kijelölt állomány több mint egy féleve 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-22M²²² állott, modifikáció

²¹⁹ 2. számú ábra – a dokumentum Katona István nyá. örgy saját tulajdona.

²²⁰ A csoportunk minden átképzett rgv-je kapott ilyen tanúsítványt az átképzésről.

²²¹ 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.

²²² 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.

meghatározása nélkül, így az átképzősök – a parancsnokkal, Balogh Imre őrgy-al, 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.²²³ 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.²²⁴

Az átképzés tervszerű, pontos, jól koordinált volt Balogh Imre őrgy – 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 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.

2.2. A fejezet részösszegzése:

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

²²³ Egy hét elméleti átképzés elteltével ugyanis kiderült, hogy a magyar katonai vezetés a Szu–22M3-as modifikációt vásárolta meg, a beszerzési szerződésünk erről szólt.

²²⁴ 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.

Néphadseregben már rendszeresített MiG–23ML repülőgépek 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 a tény is nagyban befolyásolta a – látva a Szovjet Szu–22M3R bemutatóját – Szu–22M3 mellett történt döntést. 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 bemutatam és bizonyítottam a tervezett felderítőrepülő-ezred telepítési helyének kijelölését, melynél szóba került Szentkirályszabadja, Börgönd, és Jánoshalma. Ezen repülőterek egyikén tervezték telepíteni a felderítőrepülő-ezredet. Ez volt a második hipotézisem, a kutatásom második célja, melyet sikerült is bizonyítanom, s a tervezetek között is Jánoshalma szerepelt. Tehát a katonai vezetésünk Jánoshalma mellett döntött, viszont 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 a Szu–22M3 felderítő-századdal kapcsolatosan, amely hangsúlyozom ideiglenesen Taszár volt.

Az én véleményem szerint a végleges telepítési helye a felderítőrepülő-ezrednek Taszár – hiába 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 MiG–21BiSz századot telepített volna oly módon, hogy a kétszázad 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 pilótanélküli 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 repülőtéren²²⁵

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 átirata²²⁶ (1 sz. ábra) visszautasíthatatlan javaslatai – kevésbé finomkodva: az erős nyomás – alapján elkészített 00085. számú HM-direktívában²²⁷ 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. számú intézkedését,²²⁸ 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.szdz létrejöttéről. A direktívának megfelelően, a honvédelmi miniszter a 0662. számú parancsában²²⁹ 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 terveztek a szovjet kiképzők. Ezáltal is igyekeztek minél teljesebbé tenni az átképzést, tőlük telhetően

²²⁵ 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.

²²⁶ HL-KI. HM Titkárság 1980–1989. 8. d. 16. öe. (Orosz nyelvű átirat)

²²⁷ HL-KI HM parancsok 1980–1989. 13. d. (1981. 04. 16.)

²²⁸ HL-KI CSRP intézkedések 1980–1989. 287. d, 3888. ö. e, (1983. 07. 13.)

²²⁹ 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.)

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 az állomány azon részén, aki már az átképzést befejezve semmilyen hasznos elfoglaltságot nem talált magának. Szerencsére ők voltak kevesebben, mert aki tehetett, a műszaki kiszolgáló-állományból, kint az indítózónában²³⁰ 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 novemberében 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-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.”²³¹

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 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

²³⁰ 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.

²³¹ 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.

típusú repülőgépek fogadására, létre kell hozni az üzemeltetésükhöz és kiszolgálásukhoz szükséges feltételeket”²³²

A Honvédelmi Miniszter által jóváhagyott Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság Munkaterve²³³ 1983. évre (Czinege Lajos hadseregtábornok, honvédelmi miniszter helyett Csémi Károly vezérezredes, vezérkari főnök aláírásával), a 16. oldalán is rögzítette: „...elő kell készíteni a Szu–22 típuson repülő állomány és az új technika fogadását. A hajózó állomány elméleti megalapozó kiképzése után – a később kiadásra kerülő előjárói intézkedés alapján – fel kell készülni a külföldi átképzés végrehajtására és a hazai kiképzés megkezdésére.”²³⁴

A Munkaterv ezt követően, személyre szólóan szab feladatot, határidővel a táblázatos mellékletében,²³⁵ 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 intézkedése²³⁶ az 1983. kiképzési év feladatainak végrehajtására, ami nagyon konkrét feladatot ír elő a Szu–22-es típuson repülőik számára: „A Szu–22 típuson repülőik az elméleti megalapozó tanfolyam időszakában később kiadásra kerülő intézkedésben szabályzott módon tartsák fenn repülőtechnikai jártasságukat.”

Nos, az előjárói intézkedés feladatai, előírásainak a 101. Ö. Fre. szd. hajózállománya maradéktalanul eleget is tett! Csak éppen a század bázishelyének előírt taszári repülőtéren nem

²³² i.m. p.8.

²³³ Mint a 6-os – HL-KL, MN CSRP 1980-1989. 2690 d. 3896 ö. e. 1983. 01. 12. Nyt.szám: 00595/1982.

²³⁴ i.m. p.16.

²³⁵ HL- KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 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.

²³⁶ HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2686 d, 3887 ö. e. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 0010/1982. számú utasítása az 1983. évi repülő kiképzés végrehajtására.

egészen az az infrastruktúra várta az átképzésről hazaérkező állományt, mint amire számítottak. Ebben a legnagyobb problémát én abban látom, hogy egy repülőgép repülése, repültetése összetett dolog. Ha egy repülőgéptípus – bármilyen is legyen az – levegőbe emelkedik, annak a leglátványosabb része a pilóta munkája, de ugyanilyen fontos a repülőgépet kiszolgáló technikai szolgálat, a műszaki állomány munkája is. Egy repülés csakis a kettő – a hajózó állomány és a kiszolgáló mérnök-műszaki állomány – közös, összehangolt munkájával – jöhet létre. Tehát nemcsak a hajózóállomány 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, a szinoptikus,²³⁷ ...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.²³⁸

Az egyes infrastruktúra-elemek és az eszközök hiányából adódóan a század vezető állományának egy sor olyan problémával kellett szembenéznie és megküzdenie, ami elég sok nehéz és kellemetlen pillanatot, helyzetet idézett elő a Taszáron állomásozó 31. Honi Vadászpilóta-ezred vezetésével, valamint az előjárókkal. Ugyanis, az ezred vezetése magától értetődő módon ragaszkodott minden addig meglévő eszközéhez 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 ezred mindennapi életének körfogásába. Így, aztán a század 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.

A Szu–22-es századnak – a 101. Ö. Fre. szd – a leszállómezőnek az általunk a 343^o-nak megfelelő 600 m-es vége volt a fontos. Ugyanis a „beton” vége s a 600-as gurulópálya mellett helyezkedett el, s itt jelölték ki a Szuhoj század repülőgépeinek állóhelyeit.²³⁹ Ezek egyikén történt – hangár nem lévén – a leszállított Szuhoj repülőgépek összeszerelése, a szovjet gyári

²³⁷ 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.

²³⁸ A 79. oldal második bekezdésében kiemelt rész az előjárói intézkedésből

²³⁹ Állóhely – a repülőgépeknek az a helye, ahová repülések után behúzzák, lenyűgözik (kikötözik, rögzítik) őket, majd letakarják.

szerező csapat és a magyar műszaki állomány részvételével, igen mostoha körülmények között, a decemberi hidegben és fagyban.

Tehát, a leszállómező 343°-os leszállóirányánál a mező végénél lévő guruló és a 600 m-es guruló közötti területet kapta meg a Szuhószázad a guruló jobb oldalán – a jobb oldali nyelveket – állóhelyeknek a repülőgépek számára. Az egyik ilyen állóhelyen történt a Szuhó repülőgépek összeszerelése.

Némi előrelépés 1984 végén-1985 elején következett be, amikor a 343°-os leszálló-irányánál a leszállómező²⁴⁰ végétől induló utolsó gurulópálya²⁴¹ és a 600 m-es gurulókat összekötő gurulóút „Y”-ja, alsó, a betonra merőleges szárán lehetett a század hangárjához eljutni, a második „nyelven”²⁴² később felépült (1984 év vége és 1985 év elején) a Szuhószázad hangárjához, tőle délre helyezkedett el a taszári ezred, MiG–21-esek hangárja.

Az átképzés után, hazaérkezéskor, az újonnan felépített Oktatási Centrumban²⁴³ 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 repülésekre történő felkészülések minden igényét.

Az egészről, a Taszáron települt 31. Harcászati Vadászpilóta-ezred vezetése is csak annyit tudott, hogy új tantermeket kapott az ezred, javulnak a munkakörülmények, s egyből birtokba is vették az egész objektumot. Az épület tervezésénél a tervezők már a számítástechnikai fejlesztésre és annak bevezetésére, rendszerbe állítására is gondoltak. Az infrastruktúra némi módosításokkal ugyan – melyeket később szóvá is tett a 11. Ö. Fre. szd. állománya – tökéletesen kielégítette a harmadik generációs repülőtechnikát repülő és kiszolgáló állomány munkakörülményeivel szemben támasztott igényeket.

Az Oktatási Centrum földszintjén, a bejárat mellett volt az írni szoba, ahol – a „hajózási írnokok”²⁴⁴ – ellátták az épület ügyeleti szolgálatát is. Minden hajózási századnak saját, sorállományú írnioka volt, aki az adott repülőszázad parancsnokának volt alárendelve viszont az összes írniok a harc kiképzési alosztályvezető beosztottja volt. Az alosztály-vezető vezényelte őket az adott repülési váltások írnioki szolgálatába. A taszári repülő-ezrednél három MiG–21-

²⁴⁰ Leszállómező – vagy szakzsargonon beton – ahonnan a repülő gépek a felszállást, és ahová a leszállást végzik

²⁴¹ Guruló, vagy guruló mező, amelyen a repülőgépek a felszállás előtt illetve a leszállás után a gurulásaikat végzik, valamint a repülőgépek vontatását a különböző zónák között. (az indító zóna, a készen-léti zóna, az állóhelyek)

²⁴² Nyelv – repülő szakzsargon. Így hívjuk a gurulóútról leágazó guruló mellékutat.

²⁴³ Oktatási Centrum – tulajdonképpen a repülőgépezetők munkahelye, amikor nem repülnek. Itt készülnek fel a repülésekre, s minden elméleti felkészülés itt történik.

²⁴⁴ Hajózási írnokok: a hajózási századok mindenféle írásos dokumentációs munkáját elvégző sorállományú katonája. A századparancsnokok (vagy a harc kiképzési alosztályvezető) választották ki maguknak, az értelmes, szépírású, gyors felfogású, többnyire műszaki végzettségű sorkatonák közül.

es repülőszázad volt. A Fre. szd. megérkezése után a szd. elnevezése a Taszári repülő bázison, nemes egyszerűséggel egyszerűen csak „Szuhojszázad” volt. A négy rgv-i tantermen²⁴⁵ kívül – melyek az épület emeletén voltak –, volt még egy módszertani előadóterem, sőt minden repülőszázad-parancsnokának külön volt egy irodája is, s az emeleten volt még a Harckiképzési Alosztály,²⁴⁶ természetesen kellő számú szociális helységgel – WC-vel – együtt. Az épület földszintjén szaktantermek voltak – sárkány-hajtómű (SHM), elektro-műszer-oxigén (EMO), rádiótechnikai (REO), fegyverzettechnikai (fegyver) tantermek. A földszint hátsó részén külön teremben kapott helyet egy fotólaboratórium, s a kiértékelő részleg,²⁴⁷ továbbá az épület leghátuljában egy nagy teremben lett volna a „trenaszor”²⁴⁸ 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 hajózótanteremmel, 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 felderítőrepülő-századnak, s a két Szu-25-ös csatarepülő századnak, valamint az egy pilótánélküli harceszközszázad²⁴⁹ elhelyezésére.²⁵⁰ A helyzet – legalábbis a rgv. állományé – megoldott volt. Ahogyan a parancsnoki állomány hazaért és kipakolt az elhelyezésünkre biztosított helyen, az oktatási centrumban, másnap már a rgv. állomány azon része, akiket nem vezényeltek a Szovjetunióba átképzés-re, eligazításra jelentkezett, s a csapatrepülő-parancsnok munkaterve²⁵¹ értelmében, (Szóbeli utasítása alapján K. I.) még azon a héten elkezdődött az ő elméleti átképzésük is az új repülőgéptípusra.

²⁴⁵ Hajózó-felkészülési termek: itt készültek fel a repülőgépvezető-k a repülésekre, itt történtek a feladatszabások a repülésekre, s a repülési felkészülések visszaellenőrzései is, repülőszázadonként.

²⁴⁶ A Harckiképzési Alosztályon három polgári alkalmazott adminisztrátornő dolgozott, akik mindegyike, ha kellett, gépirónó is volt.

²⁴⁷ A kiértékelő részlegben történtek meg a repülés kontrolleszközeinek (teszterszalag, s a fotolövészet) anyagainak kiértékelése.

²⁴⁸ Trenaszor, vagy trenázs 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 trenázs berendezésen történő repüléseket írt elő. Ezen a berendezésen gyakoroltuk a repülés különleges eseteiben végrehajtandó tevékenységek sorrendjét is.

²⁴⁹ Ennek az alegységnek a vezetésére a Szovjetunióban kiképzett szakember is megjött 1986-ban a 101.Ö. Fre. szd-hoz.

²⁵⁰ Az eredeti tervben ugyanis ez szerepelt, mint később az kiderült egy honvédelmi miniszterek közötti levélváltásból, melyet V. Kulikov, a Szovjetunió marsallja írt a magyar honvédelmi miniszternek, Czinege Lajos hadseregtábornoknak. HL- KI. HM Titkárság 1980-89. 8. d. 16. ő. e.

²⁵¹ 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.

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 állománynak, nem estek túlzásokba. A századparancsnoknak 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 század állományát. Nagyon jó munkahelyi hangulat és munkahelyi légkör uralta mind a rgv, mind pedig a mmsz állományát.

A repüléseket kiszolgáló állomány átképzése ugyanígy indult a századparancsnok anyagi és technikai helyettese, Mikula László mk. őrnagy vezetésével. (A műszaki állomány átképzésének második csoportja akkor indult ki a Szovjetunióba, amikor az első átképzős csoport átképzett mmsz. állománya hazaért a második An-26-ossal. A fennmaradó hajzóállomány átképzése Magyarországon történt, Taszár repülőtéren.

A század mmsz. állományának második átképzős csoportja még a Szovjetunióban volt, a század beosztott repülőhajzó-állománya itthon, a taszári repülőbázison kapta meg az átképzését a szovjet kiképzőtisztektől, illetve a század vezető repülőhajzó-állományától. Az átképzését sikeresen befejezett mmsz. állománya pedig elkezdte „belakni” a rendelkezésre kiadott épületeket, műhelyeket, irodákat, raktáreépületeket. A század vezető repülőhajzó-állománya ugyanezt tette az irodákkal, a különböző tantermekkel és szakhelyiségekkel (pl.: „T”-iroda, személyügy, pénzügy, hadtáp, parancsnoki irodák, repülő-harciképzési alosztály, repülőhajzó felkészülési tanterem, irodák stb.).

1983 novemberében megérkeztek az első Szu-22M3-as repülőgépeket szállító An-12-es repülőgépek. Egy szállító repülőgépben szétszerelt állapotban csak egy gépet hoztak. Így aztán volt olyan nap is, amikor hat darab An-12-es szállító repülőgép várakozott egy időben a taszári bekötő úton, leszállítva a saját rakományként hozott és kirakodott Szu-22-es „törzskocsit.”²⁵² A repülőgéptörzs, a függőleges vezérsíkkal, egy-egy ügynevezett „törzskocsin” rögzítve került leszállításra, melynek két oldalára volt rögzítve az adott repülőgéphez tartozó két repülőgépszárny. A repülőgép-tartozékok, a kiszolgáláshoz szükséges eszközök, pár nappal a légi szállítást követően, vasúton érkeztek Taszárra.

Gyakorlatilag a repülőgépek légi szállítással már Taszáron voltak, amikor a repülőgép-tartozékok első vasúti szállítmánya megérkezett a repülőtérre. A repülést kiszolgáló földi

²⁵² Repülőgép törzs-kocsi – a repülőgép törzs (a hajtóművel), a függőleges vezérsíkkal, a leszerelt szárnyakkal egy ügynevezett törzs-kocsiban – egy faládba csomagolva, oldalára erősítve (szerelve) a saját szárnyaival. Így elfért egy An-12-es szállító repülőgépben egy darab Szu-22-es repülőgép. (K. I.)

eszközöknek Isaszegre²⁵³ kellett volna megérkezniük, majd az isaszegi átvételt követően onnan vasúton kerültek volna a taszári repülőbázisra, de ez nem így történt.²⁵⁴ 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.”²⁵⁵ 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 század vezetésének, amely kellő hozzáállással és odafigyeléssel elkerülhető lett volna.²⁵⁶

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-21²⁵⁷-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, „házilag”, a gyári szovjetszerelők útmutatásai alapján a technikai szolgálat, üzemeltető személyzete megoldotta.

Ugyanígy problémák jelentkeztek a hangárban elhelyezett időszakos karbantartási és javítási feladatokat ellátó osztálynál is. Az épület, a hangár²⁵⁸ 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 állomány leleményességével s a gyári

²⁵³ Isaszegen volt a Központi Repülőanyag Ellátó Raktár – Isaszegnek kellett bevételeznie minden leszállított repülő szakanyagot.

²⁵⁴ Mikula László mk. őrgy 101. ö. fre. szd. MMSZ főnöke visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 05.

²⁵⁵ Dr. Mikula László nyá. mk. ezds. visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 11. 14.

²⁵⁶ Szintén Dr. Mikula László nyá. mk. ezds. a 101. Ö. Fre.szd. MMSZ főnökének a visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 05.

²⁵⁷ A MiG-21-eseken ezüst-cink akkumulátorok voltak.

²⁵⁸ Hangár – olyan repülőgép szerelőcsarnok, ahol a repülőgépen elvégzendő szükséges munkálatokat az időjárás és a napszaktól függetlenül el lehetett végezni. Az igazi hangárba egy-két repülő-gépet is be lehet „húzni” egy időben, s elvégezhetővé váltak rajtuk a szükséges szerelési munkálatok. Dobor István nyá. mk. alezds. és Horváth István nyá. tpls. visszaemlékezései alapján. 2017.12.12.

összeszerelő csoport segítségével – APA-kocsikról²⁵⁹ oldották meg az energia ellátórendszer teljes kiépítéséig (1985-ig).²⁶⁰

Ugyancsak igen nagy problémát okozott – de csak az első leszállított és összeszerelt repülőgép hajtóműpróbájánál²⁶¹ derült ki – és a repülőgépek időbeli rendszerbe-állítását meglehetősen akadályozta az tény, hogy a gyári szerelőcsoport által elvégzett repülőgép összeszerelése után az adott repülőgép hajtóművét ellenőrizni kellett, minden üzemmódban. (Ez volt az úgynevezett összeszerelés utáni hajtóműpróba.) Nos, a problémát a hajtóműpróba körülményei okozták. Ehhez a feladathoz a repülőgépet egy speciálisan erre a célra, kialakított „hajtóművezőhely”-en,²⁶² drótkötelekkel kirögzített („nyűgözött”²⁶³) állapotában kellett hajtóművezni, azaz a hajtóműpróbáját elvégezni. Erre a nyűgözésre – a drótkötéssel történő rögzítésre – azért volt szükség, mert a repülőgép fékrendszere „maximális” üzemmódnál magasabb – „forszázs”²⁶⁴ – üzemmódban nem volt képes a repülőgépet állóhelyben megtartani.

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

A hajtóművezőhely kialakítása – pontos méret szerinti – a Szu–22-es repülőgép hajtómű tolóerejéhez viszonyított, megfelelő méretű és nagyságú betontömbök földbe-ásásával történt. Egy ilyen új hajtóművező 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 repülőgépek megfelelő rendszerbeállításában.²⁶⁵

Szerencsére a repülőgépek leszállítása nem egyszerre történt, így a szereléssel kapcsolatban felmerülő nehézségeket, hiányosságokat meg lehetett oldani. Volt idő az adott problémán

²⁵⁹ Автоматический Пусковой Агрегат (АПА) – az orosz nyelvből: automata elektromos indító-berendezés. Szakzsargon: APA-kocsi – elektromos indító kocsi.

²⁶⁰ Dobor István nyá. mk. alezds, EMO mérnök visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 12. 12.

²⁶¹ Hajtómű próba – a repülőgép hajtóművének – összeszerelés vagy nagyjavítása utáni – minden üzemmódon történő ellenőrzése.

²⁶² Hajtóművezőhely – speciálisan csak erre a célra kialakított hely a repülőtéren, ahol a repülőgépek hajtómű próbáit végrehajtják. Ez a hely a repülőgépek olyan egyedi sajátosságai, mint pl. a mérete, a hajtómű tolóereje, többnyire más és más minden hajtómű típusnál.

²⁶³ Nyűgözött – („nyűgözés”- szakzsargon) azaz kikötözött, drótkötéssel fixen rögzített, földhöz rögzített, elmozdulás ellen biztosított állapota a repülőgépnek, hajtóművezésnél a repülőgép hajtóműnek. A szabadban tárolt repülőgépeket rögzítették így módon, s a repülőgép hajtóműveit hajtómű próbánál. Főleg a könnyűsúlyú, légszavas repülőgépeknél volt ez használatos, amikor a nagyobb erejű szél föl tudta borítani a légszavas repülőgépeket 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.

²⁶⁴ Forszázs – szakzsargon: utánégető üzemmódot jelent. A repülőgép olyan üzemmódja, amikor a hajtómű égésterébe plusz üzemanyag kerül befecskendezésre, melynek következtében a repülő-gép hajtóművének tolóereje jelentősen megnő. Egyes repülőgép típusokon megadják a maximális időt, ameddig a repülőgép forszázs üzemmódon üzemeltethető.

²⁶⁵ Dr. Mikula László nyá. mk ezds visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 30.

gondolkodni. Mindent szinte az alapoktól kezdve kellett felépíteni, s így a repülőgépek összeszerelésénél jöttek elő olyan helyzetek, szerelési nehézségek, amelyekre a frissen átképzett műszaki állomány is kikerekedett szemmel, szájtátva csak rácsodálkozni tudott. A magyar mmsz. állomány tagjai nagy leleményességgel, a gyári szerelőcsoport tagjai pedig kellő rutinnal, tapasztalattal bírtak. Így a felmerülő problémák előbb-utóbb megoldódtak. A szovjet szakemberek segítettek még a repülési üzemeltetés megkezdésénél is, hiszen ők – úgy tűnt – számítottak az ilyen jellegű problémák felmerülésére.²⁶⁶ Ők a repülőgépek összeszerelése után is még több mint egy évig – egyre csökkenő létszámmal ugyan – Taszáron maradtak segíteni a kiképzési repülések tökéletes beindulását, és egy helyi rendszerű repülési-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 szovjet repülőgépszerelők a repülőgépgyártól időben megérkeztek – ellentétben a pilóták hazai átképzését segítő szovjet pilótákkal – a 101. Ö. Fre. szd-hoz. Ők már a Szu-22-es repülőgépeink megérkezése előtt a századunknál voltak. Ők végezték a repülőgépek törzskocsijainak kiemelését az An-12-es szállító repülőgépekből.

A gyári szerelőcsoport egyedül – magyar műszaki segítség nélkül, de azok jelenlétében, s tapasztalatszerzési figyelmével kísérve – szerelte össze a repülőgépeket. Jó kollegiális viszonyt alakított ki velük a század vezető mmsz. állománya. A gyári szerelőcsoport 14 fővel érkezett, amely létszám az összeszerelés előrehaladtával fokozatosan csökkent. (A gyár folyamatosan hívta vissza a „főlölegessé” vált repülőgép-szerelőket.) A végén – 1986-ban már csak az összeszerelést végző gyári szerelőcsoport vezetője, Tyuljaev, „Tolja”²⁶⁷ maradt.²⁶⁸

Azért volt olyan nézeteltérés a gyári szerelőcsoport vezetője és Mikula László mk. őrnagy között, amely az 1986-os Bulgáriában megtartott – Szófia – Varsói Szerződés hadseregei mmsz. szolgálati főnökeinek értekezletén is megemlítésre került. Arról volt szó, hogy a – Szu-22UM3-as repülőgéptípus – gyakorlóharci (két kormányos) repülőgép hidraulikarendszerében az előírt 220 bar nyomásértéke a futóművek működtetésekor lecsökkent 130 bar érték alá, amely repülés közben működtette az „Alacsony hidraulikanyomás” jelzőlámpát a veszélyt jelző tablón.²⁶⁹ A földi ellenőrzések során ugyanazt az eltérést tapasztaltuk. Erre semmilyen

²⁶⁶ Dr. Mikula László nyá. mk ezds. Bp., 2017. 11. 14 és Dobor István nyá. mk alez. Kaposvár, 2017. 12. 12. visszaemlékezései alapján.

²⁶⁷ Tyuljaev volt a gyári garanciális csoport vezetője is egyben, ezért – nekem így maradt meg az emlékezetemben, Tolja-nak becéztük. Tréfásan így is emlegettük őt: „szavatolja” – az orosz tolja becenévből, mivel az elvégzett munkájukat ő garantálta. (K. I.)

²⁶⁸ Horváth István nyugállományú ztls. visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 12. 02.

²⁶⁹ Veszélyt jelző tablók – a pilótafülkében repülés közben a repülőgép-vezetőt különböző veszélyt jelző tablók figyelmeztették a repülés különleges 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

elfogadható magyarázatot a gyári szerelőcsoport vezetője nem tudott adni. Mikula László mérnök őrnagy 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.²⁷⁰

Végül is a problémát a Magyar Néphadsereg Repülőfőnökének Mérnök-műszaki Főnöke oldotta meg egy huszárvágással. Kiadott egy bületint,²⁷¹ amely engedte a repülést ilyen eltéréssel is. Viszont a probléma felmerült a szófiai VSZ szintű műszaki konferencián, ahol Mikula László mk. őrgy. képviselte két hadsereg szintű – Hollósi Nándor mk. alez. (később altbgy.) és Körmöczi Csaba mk. alezds-el a Magyar Néphadsereget, 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.

A Szovjetunió belső típus átképzés alapján elmondható, hogy a felső katonai vezetés a lehető legalkalmasabb parancsnokokat találta meg a század vezetésére. Nagyon-nagy szerepe volt abban a század parancsnoki állományának és század vezető mérnök-műszaki állományának, hogy a 101. Ö. Fre. szd rendszerbe állítása és kivonása között eltelt több mint 13 év alatt – bár repülőbaleset²⁷² történt a századnál (egy Szu-22UM3 gyakorlóharci és kettő darab Szu-22M3 harci repülőgépet elvesztettünk, de egyiket sem rgv. hibából) – repülőkatasztrófa,²⁷³ pedig nem fordult elő.

Ez mindenféleképpen figyelemre méltó eredménynek számít, a rendelkezésre bocsátott repülési idő figyelembevételével, hiszen egy teljesen új repülőgéptípusról egy új, harmadik generációs repülőtechnikáról beszélünk.

tevékenységet követelt a repülőgép-vezetőtől. Lehetett sárga – ez a másodlagos veszélyességi fokozatú figyelemfelkeltő lámpa volt – pl.: „Az I.számú hidraulika rendszer nyomása” – ez esetben még a repülőgép-vezetőjének, ha ismerte a repülés különleges eseteit erre az esetre vonatkozóan, voltak választási lehetőségei. A repülés különleges eseteiről minden esetben tájékoztatni kellett a Repülésvezetőt.

²⁷⁰ Dr.Mikula László mk. ezds. visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 11. 14.

²⁷¹ Bületin vagy melléklet, megjegyzés, módosítás – a gyár által kiadott, az adott repülőgéptípusra vonatkozó kötelező érvényű módosítás.

²⁷² Repülőbaleset az, amikor bármilyen okból, legyen az meghibásodás, vagy repülőgép vezetői, vagy más hibából eredően repülőgépvesztés, repülőgéptörés, vagy repülőgép sérülés történik. A század két repülőgépe műszaki meghibásodás miatt szenvedett repülőbalesetet, egy harci repülőgép veszteség pedig – az én megítélésem szerint – a felsőbb parancsnoki vezetés hibás döntéshozatala miatt történt.

²⁷³ Repülőkatasztrófa az a repülési esemény, amikor a repülőbalesetben repülőgép-vezetői haláleset, vagy bármilyen haláleset is történik.

A megérkezett, összeszerelt, repülésre átadott Szu-22-es repülőgépeket először a szovjet gyári berepülőpilóta berepülte, majd utána a magyar berepülőpilóták is. A század állománya viszonylag fiatal volt és lelkes. Mindenkit nagyon érdekelt az új típus, nagyon vártuk a pillanatot, amikor a repülőgépeket leszállítják a szovjetek. A Fre. szd. állománya kitörő örömmel fogadta a szovjet gyári szerelőcsoport²⁷⁴ megérkezését, akik igazi mesterei voltak a szakmájuknak. Végül 1983 novemberében megérkeztek az első szállítmányok. Azokat a szállítmányokat, műszaki felszereléseket, amelyek vasúton érkeztek, a repülőtéri déli kirakodó rámpáján pakolták ki, így a déli rámpa²⁷⁵ úgy nézett ki, mint egy gyártelep raktára: tele ládákkal, dobozokkal, felszerelésekkel. Mindenki örült, boldog volt, mert tudtuk, hogy rövid időn belül megjönnek a repülőgépek is!

Persze az örömbe vegyült egy kis ürem is, mert annak ellenére, hogy a CSRP az 1983-as éves beszámolójában már úgy jelentett az előjárónak, hogy az új Szuhaj század a repülőgépek 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 állomány megértően állt hozzá. Tudtuk, hogy ez csak átmeneti állapot, s a század parancsnokának sem kellett különösebben magyarázkodnia a beosztott állomány előtt. Elmondta a feladatot, s a szd. pedig a megoldandó feladatot látott, nem a problémát! Igazából ebben az időszakban „rázódott,” kovácsolódott össze egy igazán jó alegységgé 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 század parancsnoki állománya 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 feladatokat. Nem is akárhogyan, hiszen mindenki várta az új típust. Az MN CSRP már a 0085/1982. számú intézkedésében²⁷⁶ 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 feladatunk bőven! Pl. „*Hajtsák végre a Szovjetunióban az*

²⁷⁴ A repülőgépek beszerzési szerződése szerint, a repülőgépgyár az összeszereléshez szerelőcsapatot biztosított, akik összeszerelték a repülőgépeket. Ekkorra már megérkezett egy orosz gyári berepülőpilóta, aki az összeszerelés után berepülte a repülőgépet, ezután átadták a magyar mérnök-műszaki szolgálatnak, akik az átvételt követően ki kellett dolgozzák a repülőgépek átvételi technológiáját. A század szakemberei által kidolgozott technológiákat a légvédelmi és repülő főnökség jóváhagyta, s csak ezek után kezdhették a magyar berepülő pilóták berepülni az összeszerelt repülőgépeket, s mindennek megtörténte után lehetett megkezdeni a repülőgépekkel a repüléseket.

²⁷⁵ A taszári repülőtérré a vasúti szállítást egy darab iparvágánnyal oldották meg, amely szinte a repülőtérré a központi részéig biztosított anyagszállításokat. Volt egy északi és egy déli rakodórámpeja.

²⁷⁶ HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ö. e.

elméleti és gyakorlati átképzést, majd a gépek beérkezése után kezdjék meg a harc kiképzésüket.”

Annak ellenére, hogy a repülőgépek még nem érkeztek meg, a csapatrepülőparancsnoknak november 3-án már meg is jelent a 067/1983. számú intézkedése,²⁷⁷ mely szerint: „... a Szovjetunióban átképzésen részt vett repülőgép-vezetők repüléstechnikai jártasságuk²⁷⁸ 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 váltásokban²⁷⁹ (csak nappal), a 31. h. vre. e. repülő-, és kiszolgáló technikájával közösen tervezze és hajtsa végre... A repülési feladatok végrehajtásához oktató-ellenőrző parancsnokokat a 31. h. vre. e. biztosít. Az oktatóképeség²⁸⁰ helyreállítása után az oktató-ellenőrzőrepüléseket önállóan is végezheti.”

Így szólt az „írás”, s a végrehajtásnál már érezhető volt a feszültség – az egy repülőtéren települő két különböző közvetlenparancsnokság alá tartozó – a 31. H. Vre. e. (ezred) és az új alakulat, szervezet, a Szuhaj század állománya között. Minden bizonnyal a két alakulat között felmerülő későbbi – egyre markánsabban kirajzolódó ellentétek – a parancsnokok 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 átíratra (Lásd 78. oldal 37. számú kép.) egyébként határozott javaslattal is szolgált az akkori tervezetben szereplő, 101. Felderítőrepülő-ezredként felállítandó – később ez már csak egy 101.Ö. Fre. szd-dá redukálódott – alakulat részére. Ennek az átíratnak a 3. oldala 1986 és 1990 között 4 db első osztályú repülőtér felépítését irányozta elő: Siófok, Martfű, Nagyszénás és

²⁷⁷ HL-KL, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687d. 3888 ö. e. 1983.11.03.

²⁷⁸ Repüléstechnikai jártasság – az URV-71-es (Utastítás Repülések Végrehajtására) repülések rendjét meghatározó szabályzat, – amely szerint repültünk, meghatározta, a repülési feladatok egymásután következő sorrendjét, a feladatok között kihagyható szünetek időbeni mennyiségét, a bonyolultságtól, az időjárási viszonyoktól, napszaktól, a repülőgépvezető-k kiképzettségi fokától függően. Ha egy repülőgépvezető. elveszítette a repüléstechnikai jártasságát, egy kiképzési programmal – előírt repülési feladatok sorával – állíthatta azt helyre, s csak utána lehetett őt repülésekre újból tervezni.

²⁷⁹ Repülési váltás – a repülési napra tervezett repülések. Általában hat órák voltak a repülési váltások és volt, amelyik csak nappali (délelőtti vagy délutáni) vagy éjszakai, vagy átmeneti (nappal kezdődő és éjszakába átmenő, vagy éjszakából nappalba átmenő repülések) lehettek.

²⁸⁰ Az oktatóképeség – az URV-71 ugyanúgy leszabályozta az oktatói jogosultságot is, mint a repülés-technikait. Oktató repülőgépvezető. csak nagy repülési és repüléstechnikai tudással, tapasztalattal rendelkező repülőgépvezető. lehetett, akit parancsban határoztak meg egy repülőgépvezető. számára a parancsnokaik kiválasztása, és javaslatai alapján

Jánoshalma „földes” hadműveleti repülőterek helyén. Ők nagyon jól ismerték – s jelenleg is fennáll ez a helyzet a hadműveleti repülőtereinkkel kapcsolatban – az összes magyarországi repülőteret.

Ez volt az ajánlásuk. (Ezek közül Jánoshalma repülőtere lett volna az újonnan”felálló” 101. Felderítőrepülő-ezred repülőbázisa. Ezen települt volna az egyszázadnyi Szu–22-es felderítő-bombázószázad, s a 2 század Szu–25-ös csatarepülő-század, valamint az egyszázadnyi pilóta nélküli repülőeszköz.) Sőt ugyanitt azt írja Kulikov marsall, hogy a repülőtereink mennyiségét 21db első osztályú repülőterre kell növelni! (Csakhogy ebbe az amúgy is igen nehéz helyzetben lévő magyar gazdaság egyszerűen „belerokkant” volna, ami a Szovjet elvtársainkat különösebben nem érdekelte, nem zavarta! Ezt később szóvá is tették²⁸¹ a Magyar Szocialista Munkáspárt főtitkárának, Kádár Jánosnak, amikor a magyar hadvezetés visszamondta a Szu–25-ös repülő-gépek vásárlását. A szovjet katonai vezetés aggodalmát fejezte ki az iránt, hogy ez rossz példát szülhet a Varsói Szerződésen belül! Kádár János ezt tudomásul vette, de ettől függetlenül nem vettük meg a Szu–25-ös csatarepülőgépeket.)

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

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

Időközben, kint – a Szovjetunióban – átképzett rgv. állomány megkapta a kimutatást az 1983. augusztus, szeptember, október hónapokban végrehajtott repüléseikről s az ezek után járó repülési pótlékok összegéről.²⁸² Semmi panasz nem lehetett, mindent pontosan elszámoltak – igaz az átképzős állomány is végrehajtotta a repülési tervét 100%-ban. Röviddel ezután, az előljáró a repülési pótlékokat is folyósította.

²⁸¹ Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó Bp. 2010. 215–218. o.

²⁸² HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ö. e. CSRP 0078/1983 számú intézkedés melléklete.

Még kint volt az átképzős állomány a Szovjetunióban, amikor az újonnan felállított 101. Ö. Fre. szd pénzügyi ellátásáról a CSRP a 051/83. számú intézkedésében²⁸³ rendelkezett a még felszámolás alatt lévő 101. Fre. e. elkülönített pénzügyi keretének terhére. Két napra rá az előjáró parancsnok a 101. Ö. Fre. szd vezetése: Balogh Imre őrgy, parancsnok; Vígh Miklós őrgy, pkh; Vígh Antal őrgy, a pk. Pol. helyettese; Máté László őrgy, a pk. feld. helyettese, és Simon Dénes őrgy, a Fre. szd tőf-e illetményeikről parancsban²⁸⁴ rendelkezett.

1984. január 20-án a CSR Parancsnok a kiképzési intézkedésében meghatározottak szerint a hajózóparancsnoki és rgv. állomány részére speciális módszertani foglalkozást, valamint az URV-71 164-es és 503-as pontjai alapján meghatározott tantárgyakból, valamint speciális repülésvezetői ismeretekből vizsgáztatást tartott Börgöndön. Ennek, s az eredményes vizsgájuk alapján Éberhardt György őrgy -nak, engedélyezte²⁸⁵ az előjáró parancsnok ezred-, illetve századköteléig bezárólag. Úgyszintén, Balogh Imre őrgy részére a Szu-22M3 típusú repülőgépek századrepüléseinek vezetését.

Az első összeszerelt Szu-22-es repülőgépeknek szinte a század minden hivatásos tagja szentelt egy kis időt. Mindenki a maga módján, ki-ki mennyi időt tudott elszakadni a munkájától! Azután az egyik nap – jóval, nagyobb hangerővel – s a taszári lakosok repülőgép hajtómű zajhoz szokott füleinek is idegen zúgás töltötte be a taszári repülőtér légtérét és annak környékét. A szovjet repülőgépgyár képviselőjében egy ezredesi rendfokozatú szovjet berepülőpilóta, elkezdte az összeszerelt, sokszor átellenőrzött, repülőgépek berepülését. Ezt követően, már csak a magyar átvételi berepülések hiányoztak. Ez terv szerint úgy történt volna, hogy a két szovjet katonai oktató- és berepülőpilóta, Ovcsinnyikov, és Gridnyev századosok, akik valamilyen okból nem érkeztek Taszárra időben, ők segítettek volna a berepülések végrehajtásával, s a magyarok pedig az ő irányításukkal végezték volna a berepüléseket. A század vezetése, türelmetlenül várta az információkat a két szovjet oktatóról, akik a hazai átképzés repülési 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 parancsnok megadja az engedélyt²⁸⁶ a CSRP Szuhaj repüléstechnikai szemlézőnek, a századparancsnoknak,

²⁸³ HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 12. MN CSRP 051/83 számú intézkedése.

²⁸⁴ HL-KI MN CSRP parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 14. MN CSRP 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról.

²⁸⁵ 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.

²⁸⁶ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN CSRP 021/1984. sz. parancsa berepülések engedélyezésére. 1984. 02. 21.

s a két helyettesének a berepülések végrehajtására. Így elkezdődhettek a rendes magyar berepülések, valamint az összeszerelt repülőgépek átvételi berepülései is.

Amikor a szovjet rgv. oktatók megérkeztek, elszörnyedve látták, hogy Taszár repülőtéren repülés folyik – ráadásul nélkülük. Ezután szépen nekik is lett munkájuk, bekapcsolódtak a gyakorlati átképzésbe, s így az elméleti átképzést éppen befejező rgv. állomány időben elkezdhette velük a gyakorlati típusátképzést. 1984 április elején megtörtént az L–29-es repülőgéptípus rendszerből való kivonása és a Szu–22M3 repülőgép típus szolgálatba állítása.²⁸⁷

A gyakorlati repülés a hazai állománnyal – itthon, Magyarországon, 1984. április 25-én²⁸⁸ kezdődött el a szovjet oktatókkal: Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev századosokkal.²⁸⁹ A századtörzs Szovjetunióban átképzett állománya repüléstechnikai jártasságának helyreállítása, visszaállítása is elkezdődött a repülőgépen – már a hazai állomány átképzésének megkezdése, 1984. április 25-e előtt. Ők:

- Katona István szds, a 101. Ö. Fre. szd rep. harc kik. alo. vezető;
- 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 százados, a 101. Ö. Fre. szd II. feld. raj rajpk;
- Vincze Péter fhdgy, a 101. Ö. Fre. szd I. feld. raj rajpk

A repülőgépek átvételi berepülését²⁹⁰ követően, őket a repüléstechnikai jártasságukban a Csapatrepülő Parancsnokság szemlélője: Éberhardt György őrgy, Balogh Imre őrgy, a Fre. szd pk, Víg Miklós őrgy, pkh, és Máté László őrgy, a pk feld. helyettese állította helyre.

A hazai átképzősállomány átképzését a Szu–22M3-as típuson „lépcsőzve”²⁹¹ kellett elkezdni. Egyszerre ugyanis képtelenség lett volna, hiszen a nagy időkihagyás miatt éppen

²⁸⁷HL-KI. HM parancsok, intézkedések 15 d. MN HM 005/1984. számú parancsa az L–29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu–22M3 repülőgép típus szolgálatba állítására. 1984. 04. 12.

²⁸⁸A magyarországi gyakorlati repülőátképzés kezdetének időpontja 1984.04.25. volt. A Szovjetunióban átképzést kapott repülőgép-vezetői állomány ekkor már repüléstechnikailag a Szu–22-es repülőgéptípuson helyreállította a jártasságát és többnyire harci repülőgéppel repült.

²⁸⁹Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev. Az orosz oktatók nevei Máté László alezds, a 101. Ö. Fre. szd feld. főnök visszaemlékezései alapján.

²⁹⁰Átvételi berepülés – ez az új repülőgép-típusoknál van. A Szu–22M3 és Szu–22UM leszállított típusokat a Szovjetunióból érkezett gyári összeszerelő csoport összeszerelte, majd egy – szintén a repülőgépgyártól 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 végrehajtott átvételi berepülésre. S csak ez után – természetesen, csak, ha minden rendben volt a repülőgépen – kerülhetett sor az adott repülőgép repültetésére. Így történt ez a 101. Ö. Fre. szd minden egyes repülőgéppel.

²⁹¹Lépcsőzve – azaz kezdett az első raj, majd a második, s végül a harmadik raj két-három repülési váltással, egy-két repülési váltással „eltolva.”

ugyanabban az időben állította helyre repüléstechnikai jártasságát a Szovjetunióban átképzett állomány is. Amikor az átképzés mind a három rajjal úgymond „beindult,” szinte majdnem egyszerre jutott arra a szintre a Szovjetunióban átképzett rgv. állomány, 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 kéréssel oldotta meg. Engedélyt kért a gyorsabb előrehaladás érdekében az oktatói jogosultság kibővítésére. Így, Vigh Mikós és Máté László, valamint Éberhardt György őrgy, amint a két szovjet rgv. oktató kiképezte őket és megszerezték jártasságukat, az előljáró engedélyvel megkapták az oktatói jogosultságot, így ők is „beszálltak,” azaz részt vettek a 101. Ö. Fre. szd rgv. állományának oktatásában. Később már a század törzs, valamint a rajparancsnokok is részt vettek, részt vehettek a beosztott rgv. állomány oktatásában.

A századtörzshöz 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 parancsnokai a saját beosztott rgv-iket – nyilván a jobb megismerhetőség, és az összeszokás érdekében – oktathatták. Ez a későbbiekben – amikor a század teljes rgv. állománya megszerezte a repülőgép rendeltetésének megfelelő jártasságát – változott. Ekkor már minden oktató rgv. oktathatott mindenkit – így, a megszerzett jártasságokat minden téren sokkal könnyebb volt fenntartani

A rendeltetésnek megfelelő jártasság Szu–22M3-as típuson történő megszerzéséhez a légi- és földi célokra végrehajtott lövészet,²⁹² a bombavetés, valamint a légi-felderítés és a légi-fényképezés tartozott nappal és éjjel is. Még javában folyt a típus átképzés, amikor az előljáró már 1984. május 30-án a 049/1984 számú²⁹³ intézkedésében rendelkezett a nádudvari lőtér igénybevételének szabályozásáról.

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

²⁹² Lövészeti feladatok – fedélzeti gépágyúval, Nem Irányított Rakéta (NIR) lövészetet felfüggesztett Univerzális Blokkokból (UB-blokkok) történő lövészetet, valamint a konténerünk gépágyújából végrehajtott lövészetet értem.

²⁹³HL-KI. CSRP 1980-1989. 2689. d. 3891. ö. e. Magyar Néphadsereg csapatrepülő parancsnok (MN. CSRPK) 049/1984. számú intézkedése. A nádudvari lőtér igénybevételének szabályozására. (1984. 05. 30.)

A lövészetek végrehajtásának tervezése miatt szükséges volt ismerni, hogy ki, milyen igényt jelentett be a nádudvari állami lőtér²⁹⁴ igénybevételére (az adott évben tervezett hazai és nemzetközi gyakorlatok végrehajtása szerint). A Nádudvar állami lőtérré más nemzetek is hajtottak végre egyes gyakorlatok²⁹⁵ alkalmával, sőt egyes esetekben gyakorlatok nélkül is éleslövészetet,²⁹⁶ levegő-föld rakétalövészetet,²⁹⁷ valamint éles bombavetési²⁹⁸ feladatokat. Mindezekhez igazítva készítette el a Magyar Néphadsereg csapatrepülő parancsnoksága (MN CSRP.) 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.

Ahhoz, hogy egy repülési váltás²⁹⁹ létrejöhessen, azaz a század repülni tudjon, szükség volt kiképzett repülésvezetőkre,³⁰⁰ akik képesek voltak levezetni egy repülési váltást. S nem utolsó sorban meg kellett igényelni a repülést, az adott alakulat repülési igénylését a diszpécser

²⁹⁴Lőtér – Lőfegyverekkel való gyakorlás céljából kialakított, speciálisan berendezett gyakorlótér. 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 repülőgépek 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 végrehajtottunk.

²⁹⁵Repülőharcászati-gyakorlat (RHGY) – a repülőkötelékek személyi állománya harcászati kiképzésének legmagasabb formája. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó. A Szu–22-es Ö. Fre. szd is hasonló gyakorlat keretében hajtott végre élesrakéta-lövészetet a Lengyel Népköztársaság (LNK) állami lőterén, amikor századunk 1986-ban áttelepült Pila repülőtérré, és az ottani diszlokációból végrehajtottuk lövészeinket és levegő-föld rakétaindításainkat.

²⁹⁶Éleslövészet: éles-, valódi, harci töltetű (lőszerral) lövedékkel, rakétával vagy bombával végrehajtott lövészet, illetve bombavetési gyakorlat. (K. I.)

²⁹⁷Levegő-föld osztályú rakéta: felszíni célok ellen alkalmazott, levegőből indított rakéta. KÉSZ Budapest,2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó

²⁹⁸A 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.

²⁹⁹Repülési 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.

³⁰⁰Repülésvezető: egy adott repülőtéren a repülésirányító torony munkaponton a repüléseket irányító szakember, a repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője, aki a repüléseket érintő tevékenységeket illetően a repülés alatt az egész repülőter, a repülés parancsnoka a repülést szervező parancsnok után. Az is előfordult, hogy a repülésvezető egyben a szervező parancsnok is volt. A repülésvezető 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

szolgálat felküldte a RISZ-nek.³⁰¹Persze ezen kívül még sok olyan dolog volt, amit a repülést szervező parancsnoknak az egységénél (ezrednél) kellett elintéznie, s a repülési váltásban résztvevő századparancsnokoknak pedig a saját repülőszázaduk állományán belül.

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

- MN 8300 – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnoksága;
- DHSCS – 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 repülésvezetésről szólva, minden repülőalakulatnál megvoltak az erre kijelölt szakemberek, a repülésvezetők. A jártasságot ehhez a feladathoz, a repülésvezetéshez 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 őrgy, a 101. Ö. Fre. szd pk. vezethetett repülést.³⁰² Később vegyes repüléseket³⁰³ is – mivel mindketten repültek és ismerték a MiG–21-es repülőgép típust is – vezethettek.

A repülésvezetési jártasságot mindig az előljáró írta elő, és annak sikeres vizsgáját parancsban tette közzé az érintett állomány részére. A vizsgát tett repülésvezetőnek pedig a hajózó hajózáskönyvében³⁰⁴ kellett rögzítenie a megújított repülésvezetői jogosultságát.

A rgv. hivatalos okmánya a hajózáskönyv. A rgv. repülésre történő felkészülési okmánya a felkészülési munkafüzet,³⁰⁵ amelyben a repülési váltásokra készült fel. Ebben írta le repülési feladatait, a végrehajtás rendjét, a kapott feladatokat. A felkészítő parancsnok ellenőrző

³⁰¹ 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.

³⁰²HL-KI. MN. CSR parancsok 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.

³⁰³ Vegyes repülések – amikor két, vagy több különböző repülőgéptípus is repült egy repülési váltásban.

³⁰⁴Hajózáskönyv: 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) jegyezhetett bele.

³⁰⁵Hajózó-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.

kérdések után a felkészülési munkafüzet és a repülési lap aláírásával engedélyezte a repülési váltáson történő részvételt. Ezek után a repülőszázad parancsnoka ellenőrizte vissza a rgv. állomány felkészültségét. Ezt, volt, amikor szűrőpróba-szerűen, volt, amikor alapos részletességgel, minden hajóóra kiterjedően végezte. (Ezt soha nem lehetett előre tudni!) A repülési felkészülés visszaellenőrzése, s annak mélysége mindig a repülés jelentőségétől függött, mint pl. Repülő Harcászati Gyakorlat (RHGY), vagy pedig nagy jelentőségű új feladat előtt (lövészeti, bombavetési, felderítési vagy éppen légi fényképezési, éjszakai légi fényképezési gyakorlatok) végrehajtása előtt. Ilyen volt pl. a RHGY-vel egybekötött áttelepülés és lövészet a Lengyel Népköztársaság (LNK) állami lőterére végrehajtásra kerülő éles légi- és földi lövészeti feladatok teljesítése előtti felkészülés visszaellenőrzése. Az ilyen nagyságrendű visszaellenőrzéseken részt vett az előjáró részéről a repüléstechnikai, illetve a felderítőrepülő-szemlélő – Éberhardt György őrgy – is. Aktív részvételével ő is ellenőrizte a felkészülésünket, valamint a feladat végrehajtásunkat is.

A repülésvezetési jogosultság meghosszabbítását a szuhojos³⁰⁶ repülésvezetői csoportnak minden évben a csapatrepülő parancsnok – erre vonatkozó – parancsa által meghatározott időpontban és helyen kellett megtennünk. E csoport tagjai nagy repülési tapasztalattal rendelkező – többnyire aktívan repülő – rgv-k voltak. Kiképzésükre, kinevezésükre parancsnokaik, előjáróik javaslata alapján került sor.

A 101. Ö. Fre. szd-nál repülésvezetői szolgálatot adhatott az előjárótól Éberhardt György őrgy, a CSRP felderítőrepülő-szemlélője. A századtól 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 századszintű repüléseknél, a repülő-harckiképzési alosztályvezető (rep. harckik. alov.) – Katona István szds is. A századtörzs állományából: a század légilövész-szolgálat főnöke (szd. lé. löv. szol. f.) – Lőrincz István szds, a század megfigyelő-szolgálat főnöke (szd. megfi. szolg. f.) – Vámos József szds; később János Béla őrgy, aki később került a repülő-harckiképzési alosztályra, és repülésvezetőnek nevezték ki. (Később ő vegyes, vagy összevont repüléseket is vezetett.)

Szükség volt még lőtéri repülésvezetőkre³⁰⁷ is. Ez különösen – a 101. Ö. Fre. szd – esetében volt nagyon fontos, mert a rendeltetésének megfelelő jártassága megszerzését, s az ennek

³⁰⁶ Szuhojosok – más repülőgéptípuson repülő repülőgépvezető-k, sokszor pejoratív szakmai zsargonjának megkülönböztető jelzője azokra, akik a Szu-22M3-as repülőgépet repülték, 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.

³⁰⁷ Lőtéri repülésvezető – A lőtér körzetében végzett és a lőtéren végrehajtott tevékenységet irányító szolgálati személy. A lőtér körzetébe belépő minden repülőgépvezető. előjárója. Tevékenységi rendjét, munkaköri leírását

megfelelő kiképzés jelentős részét lőtereken hajtotta végre, illetve szerezte meg és tartotta fenn. A lőtéri repülésvezetők kiképzésüket, lőtéri repülésvezetői jogosultságukat a szolgálat ellátására a rgv-k az adott alakulatnál, a századnál vagy ezrednél szereztek meg, szintén előljáró parancsnokaik javaslata alapján.

A 101. Ö. Fre. szd-nál a szd. pk. döntése alapján a repülésvezetőkön kívül az előírt képzések és az eredményes vizsgák után a felderítőrepülő rajparancsnokok szintén adhattak, s adtak is lőtéri repülésvezetői szolgálatot.



5.) számú kép:³⁰⁸ 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.

Természetesen mindkettő – a repülésvezetői és a lőtéri repülésvezetői munka is – szolgálat volt. Tehát, a századunknál lőtéri repülésvezetői szolgálatot a fenti repülésvezetőkön kívül adhatott még a három rajparancsnok: 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.³⁰⁹

az adott lőtérrend szabályozza. Lőtéri repülésvezetői jogosultságát – a feladatra történő kiválasztását – az előljárói (századparancsnok és attól fölfelé) határozzák meg.

³⁰⁸5. számú kép – a lőtéri NIR lövészet feladatáról visszatérő gyakorlóharci repülőgép üzemanyaggal történő feltöltése a központi töltőzónában. A fénykép Katona István tulajdona, forrás: Horváth István nyá. tzls.

³⁰⁹ A hivatalos állománytábla 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.

Ezután jött az ezreddel való egy repülőtéren végrehajtandó – a MiG–21-es repülőgépekkel – közös repülés problémája, amelynek igazából nem lett volna szabad problémának lennie, de mégis az volt.

Például amikor Szuhaj század is repült az adott repülési váltásban, mind a repülést szervező parancsnoknak, mind pedig a repülésvezetőnek, valamint az egyes szolgálatoknak is sokkal több feladata, tennivalója és jóval nagyobb felelőssége volt.

Zsúfoltabbak voltak a zónák.³¹⁰ a központi előkészítő zóna (a kettes zóna), valamint – az indító zóna (a harmas zóna), s jóval sűrűbb volt a váltásban a repülőgépek mozgása. A Szu–22-es repülőgép sokkal nagyobb méretű volt, mint egy MiG–21-es, emiatt a repülőgépek vontatásának végrehajtása jóval nagyobb odafigyelést igényelt. A központi töltőzónában (kettes zóna) a Szu–22-es repülőgépekkel (méretük miatt) csak az üzemanyagtöltő kutak bal oldalára, a leszállómező felőli (keleti) oldalra állhattak. Itt az üzemanyagtöltő kutak száma is korlátozta a közös repülési váltásra kihúzható repülőgépek létszámát. Ez később, amikor a századot összevonták a 31. H Vre. e-el, az ezred pk. rugalmas hozzáállásának köszönhetően megoldódott. (Ezredparancsnoknak ugyanis a felderítőrepülő-század parancsnokát, Balogh Imre – akkor már – ezredest nevezték ki.) Amikor a két típus együtt repült – a Szu–22M3, a MiG–21-esekkel, az ilyen váltást közös repülési 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 repülési váltás. Esetenként az is problémát jelentett, hogy a Szuhaj századnak nappali repülésekre volt szüksége – a kiképzésben történő előrehaladás, valamint a már megszerzett jártasságok fenn-tartása érdekében – az ezrednek pedig éjszakai váltás kellett volna.

Azon a szinten, amikor már a Fre. szd is elkezdte az éjszakai repüléseket, ez a probléma többé-kevésbé megoldódott. A közös repüléseknél általában az ezred adta a repülésvezetői, a Fre. szd. a repülésvezető-helyettesi szolgálatot. Itt a fő problémát az jelentette, hogy míg a Fre. szd. állománya korábban repülte és ismerte a MiG–21-es repülőgépek üzemeltetését, többé-kevésbé a MiG–21-es repülőgépek repülési különleges eseteit³¹¹ is, addig a MiG–21-es rgv-k nem ismerték a Szu–22-es repülőgépet (beleértve a közös repülési váltás MiG–21-es repülő repülésvezetőjét is). Ezért a közös repülési váltás repülésvezetői csoportjában, ha a

³¹⁰ Zónák: Taszár repülőtéren zónás rendszerben történt a repülési váltások végrehajtása. Ez azt jelentette, hogy külön zónában történt a repülőgépek fogadása és a feladat leszállás utáni előkészítése repülésre (a kettes zónában), valamint a repülőgépek indítása a repülési végrehajtására (a harmas zónában). Ha lövészeti, bombavetési feladatok is voltak, akkor volt még egy (az egyes zóna).

³¹¹ A repülések különleges esetei: A repülések közben – üzemeltetés közben – előforduló repülőgép-technika meghibásodásai, s az azok elhárítására elrendelt repülőgép-vezető. tevékenységek sorrendje, cselekvések sorozata. Mindez s repülőgép-vezető-i utasításban pontról-pontra le van írva, elő van írva.

repülésvezető az ezredtől volt, az ügyeletes megfigyelői szolgálatot – általában – és a repülésvezető-helyettesi szolgálatokat a felderítőrepülő-század 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 repülési váltásaira – mivel akkor az átképzés miatt jóval több volt az ellenőrző- repülés – több gyakorló harcival (UTI-val)³¹² „álltunk ki” a repülésre. Amikor a Szu-22-es rgv-k önálló gyakorlatainak száma már egyre több volt, ez a helyzet változott. Volt olyan repülési váltás amikor három UTI-val és egy harci repülőgéppel, a későbbiekben pedig már egyre több harci repülőgéppel – Szu-22M3 repülőgéppel repült a Szuhaj szd, egy repülési váltáson, az önálló harci repülések számának megfelelően.

A közös repülési váltásokra egyfajta megoldás volt, hogy a ’76³¹³-os repülőszázaddal közös repülési váltásra terveztek a Szu-22-es századot – ezt a MiG-21-es modifikációt később ki is vonták a hadrendből³¹⁴ – így nem két MiG-21-es modifikáció repült velünk a közös repülési váltásban, hanem csak egy.

A repülési váltás – azaz a repülés – működéséhez szükség volt még repülésvezető-helyettesre (leszállás-irányítóra „leszír”),³¹⁵ aki a leszállást végrehajtó repülőgép irányítását vette át a repülésvezetőtől a távoli irányadó állomás (TIRÁ) átrepülésétől a leszállópályáról történő legurulásig a repülésvezető azonban mindig felülbírálhatta a helyettesének az utasításait.

A leszállást végrehajtó rgv. a repülésvezető-helyettes tanácsaira és a segítségére is hagyatkozhatott a leszállás végrehajtása közben. A repülésvezető-helyettes ülönösen a felvétel magasságának meghatározásában tudott nagy segítséget nyújtani a leszállást végrehajtó rgv-nek. Az ő parancsait és utasításait a repülésvezető ebben a szakaszban is felülbírálhatta. A munkapontja a leszállóiránytól függően mindig a leszállómező bal oldalán, a földet érés helyével egy vonalban, a leszállómezőtől 50-100 m között felállított leszállást irányító épületben, leszállás-irányító toronyban³¹⁶ volt.

³¹² UTI, azaz gyakorló-harci repülőgép, az orosz УТИ – Учебно-Тренировочный Истребитель kifejezésből.

³¹³ A MiG-21-es repülőgépcs család egyik modifikációja.

³¹⁴ 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

³¹⁵ 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 repülésvezető-helyettes többnyire aktív repülőgépvezető. volt, aki segítette a leszállás végrehajtását. Általában a felvétel magasságától vette át a leszálló repülőgépek irányítását. (A leszállás irányító egyébként az RSZBN-es tiszt volt, fent a toronyban a repülésvezető mellett volt a munkapontja.) K.I.

³¹⁶ 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 volt³¹⁷ egy ügyeletes megfigyelőre,³¹⁸ egy leszállás-irányító RSZP-s³¹⁹ tisztre, egy diszpécserre³²⁰ és egy szinoptikusra³²¹ (mivel sajátunk nem volt – mindig az ezred adta az ügyeletes diszpécsert és az ügyeletes szinoptikust is.). Az ügyeletes írnok³²² – ő mindig sorállományú katona, általában az egyik hajózóírnok³²³ volt. Ők valamennyien a repülésvezetői toronyban – irányító toronyban – a repülésvezető munkapontjának közelében tartózkodtak. Akikre szintén nagyon nagy szükség volt – nélkülözhetetlenek voltak a repülési váltásokban – nélkülük nem működhetett a repülési váltás – a mérnök-műszaki szolgálat részéről az ügyeletes mérnök,³²⁴ akihez a zónaparancsnokok³²⁵ és a repülést kiszolgáló műszaki berendezések, a mérnök-műszaki állomány repülőgépeket kiszolgáló személyzete, a járművek kezelőszemélyzete és felügyelete tartozott. Közös repülési váltások alkalmával az ezred és a Fre. szd. részéről is volt ügyeletes mérnök. Ugyanígy, az egyes és kettes zónában – az ügyeletes mérnökhöz hasonlóan – két zónaparancsnok is volt. A zónaparancsnokok közvetlen összeköttetésben voltak az ügyeletes mérnökkel, akinek a munkapontja Taszár repülőtéren 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 mérnöki torony épült, a kettes zónától délre, a repülésvezetői torony

³¹⁷ 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 repülőtér repülőtér-használati utasítása, valamint a repülést kiszolgáló szakágak repülések kiszolgálására vonatkozó utasításai.

³¹⁸ 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.

³¹⁹ RSZP: az orosz elnevezésből származó rövidítés: Radiolokációnnaja Szisztéma (néhány szabályzatban Sztancija) Poszadki – az RSZP kezelőtiszt a leszállító rendszer kezelője a repülési váltás ideje alatt, egyben ő volt a leszállás-irányító, aki mindenben, de különösen bonyolult időjárás viszonyok között segítette a rgv-k leszállásra történő bejövételének pontosságát. (Volt egy siklópálya-kijelző indikátora és egy leszállóirányt jelző indikátora, melyek alapján segítette a leszálló gépszemélyzetet)

³²⁰ Diszpécser: ő általa volt összeköttetésben a repülésvezető az EREF-el (Egyesített Repülésirányító Főközpont).

³²¹ Ügyeletes szinoptikus: a pillanatnyi időjárást és annak változását, valamint a repülési körzetet és a repülési váltás alatt végrehajtandó kiképzési és célútvonalakon előforduló veszélyes időjárás viszonyokat jelezte a repülésvezető számára, s ő tájékoztattott az ornitológiai helyzetről is.

³²² Ügyeletes írnok: ő mindig sorkatona, többnyire a hajózóírnok 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 írnok munkapontja mindig a repülésvezető mellett volt.

³²³ Legalábbis én mindig a saját hajózóírnokunkat vittem magammal, amikor lőtéri repülésvezető voltam.

³²⁴ 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.

³²⁵ 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.

keleti részére épült magassági állomás keleti végével majd-nem egy vonalban. A repülésvezetői tornyot a kettes zónával összekötő gurulóút másik oldalán, attól délre kb. 30 méterre, tökéletes rálátást biztosítva a zónában folyó munkálatokra.

Szükség esetén még a mérnök kézjelzéseit is vette a mérnök-műszaki állomány. Egy vehemensebb, jó orgánumú mérnök a munka hevében – amire nem egy alkalommal volt is példa – az ügyeletes mérnöki torony ajtajából kiabált át a kettes zóna parancsnokának, figyelmeztetésként egy-egy fontosabb tevékenységre. A kapcsolattartás egyébként – természetesen – rádió keresztül történt.

A repülések alkalmával szükség volt még a repülőtér-karbantartó (REKA³²⁶) szolgálat ügyeletesére – ő mindig az ezredtől volt, hiszen ez a szolgálat a repülőtérhez tartozott –, akinek a parancsnoka az ezredparancsnok volt, valamint a hadtáp összekötő tisztre – a

101. Ö. Fre. szd -nak csak hadtáp³²⁷ összekötője volt – a 101. Ö. Fre. szd. hdtph, – s mindent igényelnie kellett a 31. H. Re. e-től. Hozzá tartozott az egészségügyi biztosítás³²⁸ – az ügyeletes orvos,³²⁹ vagy a felcser – és az élelmezés, gépjárműszolgálat összekötő tisztje a Fre. szd. repüléséhez szükséges gépjárművek igénylését intézte az ezred gépjármű-szolgálatára felé.

Ezek a szolgálatok a repülés előtti eligazításon jelentették a repülésre való készenlétüket – illetve, ha valami meghibásodásuk volt, akkor az adott problémát a repülést szervező parancsnoknak. A repülés kezdéséhez először az időjárás-felderítő³³⁰ – aki majdnem mindig az adott repülési váltás repülésvezetője volt – jelentette a repülési körzetben és a repülés 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 repülés időtartama alatt várható változásairól. Mind az időjárás-felderítő, mind a

³²⁶ 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 repülőgépvészítő. bármilyen ok (pl. földet-érés kijelölt ponton túl, csúszóssá vált leszálló-pálya, fékmeghibásodás, stb.) miatt túlfutott a leszálló-mező végén.

³²⁷ 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.

³²⁸ 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.

³²⁹Ügyeletes 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 főrm, nővér (felcser) volt állományban.

³³⁰ Az időjárás-felderítő: a repülési körzet tényleges, valós időjárását derítette fel, egy időjárás-felderítő útvonalon, amelyről ő saját döntés alapján eltérhetett. 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.

szinoptikus javaslatot tett a végrehajtandó repülési tervtábla változatra³³¹ (előtte azért egyeztettek egymással). A szervező parancsnok – többnyire a repülésen résztvevő repülőszázadok parancsnokaival – eldöntötte, hogy milyen repülési tervtábla változat alapján fogják a repüléseket végrehajtani. A későbbiekben, a tervtábla változatnak megfelelően, sorban jelentett minden szolgálat a repülés előtti eligazításon.³³² Mindez az úgynevezett magassági állomáson³³³ történt, ami a repülésvezetői torony alsó szintjén volt, az eligazító-kiértékelő teremben (Taszáron ez keletre volt e toronytól, a leszállómező irányában).

A repülésvezető-helyettesi (csak a rgv. szakzsargonban leszír) és a megfigyelői szolgálatot bármelyik rgv. elláthatta, míg a leszállás-irányító RSZP-s szolgálatot nem rgv-k látták el, hanem szakirányúan képzett megfigyelő tisztek. A repülésvezető-helyettes a saját munkapontján, míg a megfigyelő, és a leszállást irányító RSZP-s tiszt is a repülés-vezető közvetlen segítői voltak a repülésvezetői munkaponton és a repülésvezetői csoportba tartoztak. Mindegyikőjük szakmai előjárója a repülésvezető volt. A repülés előtti eligazítás után mindenki elindult a saját szolgálati helyére – minden szakág-vezető, akinek kellett, mint pl. az ügyeletes mérnök, még eligazította a saját állományát, – majd a repülésvezető a repülés irányító toronyból zöld jelzőrakéta fellövésével (a központi repülésirányító szolgálat engedélyével) – jelezte a repülések megkezdését. Az első felszállást kapott repülőgép felszállási engedélye előtt rámondta magnóra³³⁴ a dátumot, s a repülési 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 repülésvezető helyettesi és az ügyeletes megfigyelői szolgálatokat nem szerették, mert ennek idején az adott repülési váltásban nem repülhettünk.

3.2. A Szu–22M3 tervezett bemutatkozásának elmaradása a nagyközönség előtt az 1985-ös díszszemlén

A vizsgált időszakban – az 1985-ös kiképzési évben – az országunkat és a VSZ-t érintő nemzetközi politikai környezet, mely lényeges lehet a témaköröm szempontjából, s a könnyebb megértést segítheti:

³³¹ Általában három tervtábla változat készült egy repülési váltásra: egy-egy az egyszerű időjárási viszonyok, a bonyolult időjárási, valamint a minimum időjárási viszonyok közötti repülések végrehajtására.

³³² 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.

³³³ Magassági állomás: ahol egy eligazító-terem és a repülőgépvezető-k részére pihenőhelyiség volt kialakítva, kiépítve. Itt tárolták a repülőgép-vezetők repülési felszereléseit. Itt kapott helyet az orvosi szoba, a repülőgép-vezetői büfé, az étkezdé, továbbá a szociális helyiségek, az ezred esetében a repülési kontrolleszközök anyagai kiértékelésének helyisége, valamint egy fotólabor.

³³⁴ Magnószalagon rögzítésre került az egész repülési váltás rádió-levelezése; K.I.

A szovjet világhatalom – a Szovjetunió vezetése – több esztendőn át „béna” volt, ide számítva L.I. Brezsnyev³³⁵ utolsó éveit is. A Szovjetunió első emberének – Brezsnyevnek – 1982. 11. 10-i halála után Jurij V. Andropov³³⁶ (68 évesen), majd utána Konsztantyin U. Csernyenko³³⁷ (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 Szovjetunió első embere – az ezen a poszton igencsak fiatalnak számító (54 esztendő) – Mihail Sz. Gorbacsov³³⁸ 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).³³⁹ 1985. 04. 26-án a Varsói Szerződés tagországainak (Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, NDK, Románia és a Szovjetunió) pártfőtitkárai illetve első titkárai a szerződés lejárta előtt aláírják az 1955. 05. 14-én kelt, automatikus meghosszabbításával együtt harmincéves hatályú Varsói Szerződés további tíz éves meghosszabbításáról szóló jegyzőkönyvét.³⁴⁰

³³⁵ Leonyid Iljics Brezsnyev Szovjet politikus. Született: Kamenzkoje (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. <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Leonyid+Iljics+Brezsnyev>. Letöltés: 2021.10.03.

³³⁶ 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. Letöltés: <http://www.rev.hu/sulinet56/online/szerviz/kislex/biograf/andropov.htm>.

³³⁷ 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: <http://beszelo.c3.hu/cikkek/a-ket-elohalott-andropov-es-csernyenko>.

³³⁸ 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://rubicon.hu/cikkek/ki-volt-mihail-gorbacsov>.

³³⁹ Sipos Péter: „Huszedik századi egyetemes történelem (1914-1990)”. Bp, Ikva könyvkiadó, 1993, „A Szovjet hatalmi tömb az 1960-1970-es években.”

³⁴⁰ U.o.

A Szovjetunió 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 Szovjetunió 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 Szovjetunió számára. Etiópiában az éhínség százezreket pusztított el, miközben az afganisztáni megszállás költségei egyre nyilvánvalóbbá tették, hogy ez a „kaland” a Szovjetunió „Vietnam” - jává vált.³⁴¹

A Szovjetunió „túlköltekezte magát”, a rakétákba és a világforradalomra költött rubel milliárdjaival szemben éles kontrasztként álltak a szovjet emberek számára a lakóhelyeik üresen tátongó üzletei.³⁴² A Politikai Bizottság legfiatalabb tagjaként Gorbacsov súlyos és roppant terhes örökséget vett át elődeitől.

A Honvédelmi Minisztérium éléről 1984 decemberében távozott a közel 25 évet hivatalban lévő Czinege Lajos³⁴³ hadseregtábornok. Őt honvédelmi miniszterként Oláh István³⁴⁴ vezérezredes, a Magyar Néphadsereg korábbi vezérkari főnöke követte. Sajnálatos módon ő alig egy év múlva váratlanul elhunyt, utóda pedig – akkoriban sokak meglepetésére – Kárpáti Ferenc³⁴⁵ altábornagy, politikai főcsoportfőnök lett. A nyolcvanas évek közepén – Oláh István minisztersége alatt - a magyar haderőben megindultak a hazai és a nemzetközi politikai folyamatokat figyelembe vevő óvatos változtatások.³⁴⁶

A NATO tagországok haderőiben végrehajtásra kerülő minőségi fegyverkezéssel a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erők Parancsnoksága is (VSZ EFE Parancsnoksága) versenyben akart maradni. A VSZ EFE által erre kialakított és a Magyar Néphadseregnek (is)

³⁴¹ Fischer Ferenc: „A megosztott világ” (1941-1991). Bp, Ikva könyvkiadó, 1993, VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 őszéig).

³⁴² U.o.

³⁴³ Czinege Lajos MSZMP pártfunkcionárius, hadseregtábornok, honvédelmi miniszter – (született Karcag 1924.03.24 – elhunyt 1998.05.10. Leányfalu) 1966 és 1984 között honvédelmi miniszter, az 1956-os forradalom és a rendszerváltás közötti államhatalom egyik vezető tisztségviselője.

³⁴⁴ 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, 1966-tól a Magyar Néphadsereg kiképzési főcsoportfőnök, honvédelmi miniszterhelyettes, 1975-től az MSZMP KB tagja, 1984.12.06-tól a Lázár kormány honvédelmi minisztere, sokat tett a hadsereg nemzeti jellegének erősítéséért.

³⁴⁵ Kárpáti Ferenc (született: Kurej Ferenc, Putnok, 1926.10.16 – elhunyt 2013.09.27. Budapest) – MSZMP politikus, hivatásos katona, 1970-től 1985-ig a Magyar Néphadsereg politikai főcsoport főnöke, 1985-től 1990-ig honvédelmi miniszter, Oláh István hadseregtábornokkal együtt sokat tett a hadsereg nemzeti jellegének megerősítéséért.

³⁴⁶ 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.

megküldött stratégiai elképzelés szerint a haderőfejlesztésre vonatkozó ajánlásaik nagysága többszörösen meghaladta a Magyar Néphadsereg számára rendelkezésre álló erőforrások biztosította lehetőségeket³⁴⁷ (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 Magyar Néphadsereg vezetése számára a VSZ vezetésével. Ráadásul a magyar haderő káderhelyzetében is egyre feszítőbb gondok³⁴⁸ jelentkeztek, amelyek már az 1970-es évek végétől kezdve folyamatosan halmozódtak fel. Ezek többször voltak napirenden a HM KT ülésein.³⁴⁹

A MN Vezérkar Hadműveleti Csoportfőnöksége javaslatának is egyik fő tárgya a létszámhiány égető problémája volt. Ennek felterjesztését a Politikai Bizottság felé Oláh István vezérezredes, honvédelmi miniszter 1985. szeptember 10-én³⁵⁰ engedélyezte.

A VI. ötéves tervidőszakban a hadseregfejlesztés kínzó létszám gondjaival 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 tekintetében³⁵¹ 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 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%-os³⁵² volt.

Az 1984-es kiképzési évet az előljáró – a Csapatrepülő Parancsnokság – várakozásai szerint, a realitásoknak megfelelően zárta a 101. Ö. Fre. szd. Nappali átképzését a Szu-22-es típusú repülőgépre a teljes hajózó állománnyal befejezte és augusztus végén már az éjszakai átképzést is elkezdte a szd. A 101. Ö. Fre. szd. rendeltetését szem előtt tartva kiképzési tervének

³⁴⁷ 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.

³⁴⁸ 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.

³⁴⁹ 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.

³⁵⁰ 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).

³⁵¹ Itt csak a nagysebességű repülőgép-vezetőről van szó.

³⁵² HL-KI. MN HM Titkárság 8d. 246e.

összeállításakor elsődleges szempontnak a rendeltetésnek megfelelő jártasság megszerzését, valamint repüléstechnikai jártasság naprakészségét tartotta.

Repüléstechnikai átképzéssel egy időben – amennyire lehetőségek engedték és az időjárási körülmények is megfelelőek voltak – igyekeztek minden alkalmat kihasználni a rendeltetésüknek megfelelő kiképzés előmozdítására is. A század vezető állománya a „Derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelvet³⁵³ szem előtt tartva egy idő után már úgy tervezte a kiképzési feladatait, hogy pl. a repüléstechnikai légtér feladat felderítési feladat végrehajtásával, a leszállás végrehajtása után pedig a felderítési jelentés megírásával fejeződött be.

Mindezt természetesen csak azok a rgv-k hajthatták így végre, akik az adott felderítési feladat módozatot az előírt szinten és mennyiségben az FHT-81.³⁵⁴ utasítás előírásai szerint már teljesítették.

A parancsnok a kis- és földközeli légtérrepülések³⁵⁵ végrehajtásának idejére az adott légtérbe egy földi repülésvezetőt is kirendelt egy rádió adó-vevővel ellátott gépjárművel,³⁵⁶ akit a vizuális felderítést végrehajtó repülőgép-vezetőnek az eszközeivel együtt fel kellett derítenie, majd a célkoordinátákat pedig kódolva jelentenie kellett³⁵⁷ a repülésvezetői toronyban³⁵⁸ szolgálatot ellátó ügyeletes megfigyelőnek. Ezek után a felderített célobjektumra felépítette és végrehajtotta a felderített cél megsemmisítésére szolgáló – saját elképzelése szerinti legoptimálisabb – harci manővert.³⁵⁹ A felderítési légtérben³⁶⁰ a vizuális felderítést végrehajtó

³⁵³ „Derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelv – a ZMNE repülő 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 felderítő-repülő szemlélője, Katona István nyá. őrgy, a 101. Ö. Fre. szd. rep. harckik. alov. visszaemlékezései alapján.

³⁵⁴ FHT-81 – Felderítők Harckiképzési Terve – 81 szabályzat, a HM által orosz nyelvből magyarra fordított szakutasítás.

³⁵⁵ URV-71 31. oldal, 67. pont előírja a „Repülőtér használati utasítás-”ban a kis magasságú és földközeli repülések légtérenek kijelölését is az adott repülőtér körzetében.

³⁵⁶ 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.

³⁵⁷ Egy speciális, a combra erősíthető eszközön a felderítési adatokat rögzítenie is kellett a repülőgép-vezetőnek, egy úgynevezett „tér-d-planséton,” melyeket leszállás után írásban is le kellett adnia a kiértékelő részlegnek.

³⁵⁸ Repülésvezetői torony – a repülésvezető munkapontja a merevszárnyú repülő alakulatoknál. Helyét a repülőtérrendben határozzák meg, a leszállómezőhöz viszonyítva fixen, oly módon, hogy a repülési üzem valamennyi fontos mozgását, valamint a le- és felszálló repülőgépek helyzetét a repülésvezető figyelemmel tudja kísérni.

³⁵⁹ Harci manőver – a földi vagy légi cél felderítésére vagy megsemmisítésére felépített olyan manőver, amely a repülő hajózó számára a legoptimálisabb harci – felderítési, vagy megsemmisítési – helyzet létrehozását biztosítja a kívánt cél elérésére. (A cél felderítéséhez, vagy megsemmisítéséhez.) K.I.

³⁶⁰ Felderítési légtér – ezt a légtérrel a századparancsnok határozta meg a századparancsnok felderítő helyettesének javaslatára – ezt kijelölhették bármelyik műrepülési légtérünkben, amelyik a repülésbiztonság szempontjából megfelelt a kis magasságú légtérrel szemben támasztott követelményeknek.

rgv. egy rádiócsatornán összeköttetésben volt a felderítendő célnál lévő repülésvezetővel,³⁶¹ aki vizuálisan is ellenőrizni tudta a rgv. tevékenységét, az alkalmazott manővereit.³⁶²

Az rgv. állomány minden alkalmat megragadott, hogy a valós harci körülményeket megközelítő rendeltetési profilnak³⁶³ megfelelően tudjon gyakorolni.³⁶⁴ Alkalmas időjárás körülmények esetén – azaz, ha a leszálló repülőtéren egyszerű időjárás (EIV)³⁶⁵ viszonyok, körülmények³⁶⁶ uralkodtak, minimálisan 1800 méteres felhőalap³⁶⁷ az iskolakörön³⁶⁸ és a repülőtéren - a leszálló iránynak megfelelően „felépített” lőkörön egy „felfestett”³⁶⁹ célkörre hajtottak végre az üzemanyag maradéktól függően egy-két lőkört³⁷⁰ imitált gépágyú fotólövészetéhez, illetve fotó-bombavetés végrehajtására.

A későbbiekben előfordult, hogy egy felszállás végrehajtása három, vagy akár négy technikai feladat végrehajtását is jelentette. Ennek megfelelően így például össze lehetett kötni egy műrepülési légiteret egy felderítési feladattal, egy légi fotólövészetel, vagy fotó bombavetéssel, a végén pedig egy műszer szerinti bejövettel.

A felderítő rgv. állomány lassan megszokta repüléstechnikai feladatainak felderítési feladatokkal, fotólövészetel, foto-bombavetésekkel való kombinálását. E feladatok előírászerű végrehajtását a rajparancsnokok minden esetben ellenőrizték. A folyamatos szakmai értékelést a századparancsnok helyettesei az általános helyettes Vigh Miklós őrgy és a századparancsnok felderítő helyettese³⁷¹ Máté László őrgy a század felderítő szolgálat főnöke

³⁶¹ Ennek a repülésvezetőnek az adott kiképzési feladatban már jártasnak – kiképzettnek – kellett lennie.

³⁶² Balogh Imre nyá. altábornagy (századparancsnok) és Katona István nyá. őrnagy (harckiképzési alosztályvezető) visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2018.11.28.

³⁶³ 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.)

³⁶⁴ Ebben az esetben ez a vizuális légi-felderítést, a foto-lövészetet és a foto-bombavetést jelentette. (K. I.)

³⁶⁵ Utasítás a repülés végrehajtására, URV-71 Bp. HM kiadvány 1973. EIV – egyszerű időjárás viszonyok: amelyek között az egész repülést – beleértve a leszálláshoz történő bejövett is – látás után lehet végrehajtani – URV-71 46.old. 103.pont. A repülések időjárás viszonyai.

³⁶⁶ Az URV-71 – szerinti, egyszerű időjárás viszonyok (EIV). Ez a szabályzat meghatározta a gépszemélyzet, a repülőgép típus, és a repülőter korlátozó – minimum – időjárás viszonyait is. A repülőgép időjárás minimuma: URV-71, 47. oldal, 106. pont, a repülőter időjárás minimuma: URV-71, 48. oldal, 107. pont, a gépszemélyzet időjárás minimuma: URV-71, 48. oldal, 108. pont.

³⁶⁷ Felhőalap – a felhőzet alsó határa. (K. I.)

³⁶⁸ URV-71 29. oldal, 62. pont, – Iskolakör – egy adott repülőtéren a leszállási manőver végrehajtásának megkönnyítésére használt, a repülőter 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.

³⁶⁹ „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.

³⁷⁰ 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.)

³⁷¹ Máté László nyá. alez, a századparancsnok felderítő helyettese, a 101. Ö. Fre.szd. felderítő főnökének és Katona István nyá. őrgy, a Felderítőrepülő század rep. harckik. alo. vez. visszaemlékezései alapján.

végezték. A század parancsnoka – Balogh Imre őrgy – pedig ezt a munkamenetet véletlenszerűen, de folyamatosan ellenőrizte. Az ellenőrzéseket, valamint a végrehajtás minőségét, annak eredményeit és az előforduló hibákat a repülések utáni értékeléseken³⁷² a századparancsnok helyettese a teljes rgv. állomány előtt – annak bevonásával végezte – majd értékelte az adott repülési feladat végrehajtást.

Ennek megfelelően a század hajzóállománya a rendeltetésének megfelelő jártasság megszerzésével³⁷³ egy időben – ha az időjárási viszonyok is alkalmasak voltak arra – szinte minden repülési váltásban gyakorolta a felderítési és a lövészeti-bombavetési feladatok végrehajtását.

A rgv. állománynak a repülőgép rendeltetésének megfelelő jártassága mielőbbi megszerzése és gyorsabb előrehaladása érdekében a 101. Ö. Fre. szd parancsnoka már 1985. január 3-án intézkedett³⁷⁴ az oktatói és a kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására. Az intézkedés szerint az 1985-ös kiképzési év repüléseinek megkezdésétől a Felderítőrepülő-század állományából – a két szovjet kiképzést segítő oktatópilótát³⁷⁵ is beleértve – összesen kilenc fő oktató rgv. segítette a rendeltetés szerinti jártasság megszerzését. A gyorsabb előrehaladást segítő céllal a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka harci alkalmazási feladataink gyors és zökkenőmentes végrehajtásához – a szabályzat által felkínált lehetőséggel élve és az előjáróval egyeztetve – a beosztás szerinti repülésvezetőkön felül még öt fő rgv. részére engedélyezte a lőtéri repülésvezetői feladatok ellátását.³⁷⁶

A CSRP az 1985-ös, éves kiképzési tervében³⁷⁷ a 101. Ö. Fre. szd. számára történt feladatszabásában már az új kiképzési szabályzatunk – a Felderítőrepülőök Harckiképzési Tervezete (FHT-81) – szerint szabott feladatokat. Ebben az évben ugyanis áttért a 101. Ö. Fre. szd. a Vadász Bombázórepülőök Harckiképzési Tervezetéről – VBHT-81-ről – az FHT-81-re.³⁷⁸

Az előjáró – a CSRP – feladatszabása szerint: „*A repülő kiképzést úgy tervezze, hogy az FHT-81 kiképzési utasítás gyakorlatait a kiképzési év végéig teljes állományával fejezze be és érje el*

³⁷² A végrehajtás durva hibáit természetesen azonnal, volt olyan, amikor még közvetlenül a leszállás után, s ha szükség volt rá, parancsnoki szankció kiszabásával is. Sajnos erre is volt példa. Vígh Miklós nyá. alez, a 101. Ö. Fre. szd. pk. első helyettesének visszaemlékezései alapján.

³⁷³ Ez a Lengyel Népköztársaság tengeri és szárazföldi lőterein végrehajtott lövészetek végrehajtása után, 1986 nyarán történt meg, mely után a Szu-22M3-as repülőgép-vezetői állománya már harckészültségi szolgálatot látott el.

³⁷⁴ 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.

³⁷⁵ Jevgenyij Ovsinnikov és Szergej Gridnyev századosok.

³⁷⁶ 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.

³⁷⁷ HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891 öe.

³⁷⁸ Kiadásra került ugyanis az orosz szakirodalmi szabályzatból a magyar nyelvre fordított szabályzat, amely kimondottan a 101. Ö. Fre. szd. és annak állománya részére készült.

(a típuson) az első osztályú szintet.”³⁷⁹ Ennek megfelelően az 1985-ös kiképzési évre a parancsnoki állomány részére 95-100 óra, a beosztott állomány részére pedig 100-105 óra kiképzési üzemidőt biztosított. A kiképzési évben legalább a parancsnoki állománnyal el kell kezdeni a csökkentett időjárású minimum³⁸⁰ szerinti repüléseket. A feladatszabás szerint el kellett kezdenie a szd-nak a vizuális légi felderítési feladatok végrehajtását egyedül és géppár kötelékben, majd a felderítő és a zavaró konténerek alkalmazását, a bombavetési feladatok végrehajtását egyszerű és bonyolult manőverekből, valamint vízszintes repülésből egyedül, géppárban, továbbá a földi lövészeti feladatokat egyszerű és bonyolult manőverekből. A feladatszabás szerint el kellett kezdenie a felderítőszázadnak a vizuális légi felderítési feladatok végrehajtását egyedül és géppár kötelékben, majd a felderítő és a zavaró konténerek alkalmazását, a bombavetési feladatok végrehajtását egyszerű és bonyolult manőverekből, valamint vízszintes repülésből egyedül, géppárban, továbbá a földi lövészeti feladatokat egyszerű és bonyolult manőverekből.

A kiképzési tervezet szerint a harci alkalmazási gyakorlatok 60%-át felderítési, 40%-át pedig támogató /csapásmérő/ feladatok begyakorlására kellett tervezni, s ebben a reális harci viszonyokat legjobban megközelítő körülményekre kellett törekedni³⁸¹ a tervezésnél.

Be kellett gyakorolni a „CS”-időre³⁸² történő érkezést és ehhez az útvonal terveket – a felderítés objektumának megjelölésével – havonta újra ki kellett dolgozni.

A CSRP 1985-ös kiképzési terve³⁸³ 23. oldalának elején a „Repülő harckiképzés” bekezdés alatt feladatot szab a hazánk felszabadulásának 40. évfordulójára történő felkészülésünkre is. Később erre külön parancsot is kapott³⁸⁴ a szd. az előljárótól. A parancs negyedik oldalának második pontjában névre szólóan meghatározza a felderítőrepülő díszelgő kötelék, valamint a repülésbiztosító és a repülésirányító csoport összetételét. A MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka 028/1985. sz. intézkedésében „az 1985. április 4.-i légi díszelgés végrehajtására”³⁸⁵ kijelöli a résztvevőket a díszelgési feladatra a század rgv, kiszolgáló és biztosítóállományából is..

³⁷⁹ HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891őe. az 1985-ös kiképzési terve 39. oldalának közepén feladatszabás a 101. Ö. Fre. szd. részére.

³⁸⁰ Csökkentett időjárású minimum – az a bonyolult időjárású körülmények közötti repülés, amely a repülőgép--vezetői minimum alatt, a repülőgép műszerezettségé által végrehajtható bejövettelt megengedő időjárású minimum, amelynél a repülőgép-vezető még biztonságosan végre tudja hajtani a leszállást. Jelen esetben 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.)

³⁸¹ HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d. 3891őe. a MN CSRP 1985-ös kiképzési terve 40.old. második bekezdése.

³⁸² „CS”-idő – a csapásmérés ideje.

³⁸³ HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d. 3891őe.

³⁸⁴ 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.

³⁸⁵ 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.

A felkészülésre és a légi-díszelgésre a CSRPK feladatszabása alapján a kiképzésre biztosított repülési üzemidőből 60 órát használhatott el³⁸⁶ a díszelgő csoport. A kijelölt légi-díszelgő kötelék a 101. Ö. Fre. szd parancsnok intézkedése alapján 1985.03.04-én a második légi-lépcsővel, 12.00-ás felszállással áttelepült Kecskemét repülőtérre. 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 állomány – települt át. Az áttelepülő második légi lépcső felszállását megelőzően két órával az Ö. Fre. szd parancsnoka, Balogh Imre őrgy és az Ö. Fre. szd egyik repülésvezetője János Béla őrgy időjárás felderítést hajtottak végre Taszár repülőtér, Kecskemét repülőtér, valamint az áttelepülés repülési útvonalának körzetében. Terv szerint 1985.03.04-én 12.45-kor egy Mi-8T helikopterrel további nyolc fő hivatásos állományú repülést kiszolgáló műszaki tiszt és tiszthelyettes érkezett Kecskemétre. Az áttelepülést követően a légi-díszelgő raj a kötelezően előírt vizsgák³⁸⁷ után elkezdte a felkészülési repüléseket a légi-díszelgés végrehajtására.

Az 1985. április 4-i légi-díszelgés a nagysebességű repülőgépekkel azonban elmaradt. Ennek kiváltó oka a MiG-23-as repülőgép³⁸⁸ kötelék egyik díszelgő repülőgépeinek gyakorló repülése folyamán történt légi-balesete volt.

A MiG-23-as repülőgép rajkötelékében repülő rgv. – Störk József fhdgy – a légi-díszelgés főpróbáján repülőgépe kormányozhatóságának elvesztése miatt kénytelen volt katapultálni. A szóban forgó repülőgép vízszintes vezérsíkjának (stabilizátorának) felerősítési csomópontjául szolgáló törzskerete³⁸⁹ megrepedt,³⁹⁰ ennek következtében a repülőgép irányíthatatlanná vált.

³⁸⁶ 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.

³⁸⁷ Minden más repülőtéren történő repülések alkalmával – kivéve, ha kényszerleszállást hajt végre a repülőgép személyzete – az URV-71-es szabályzat szerint a repülőgép-vezetőknek vizsgáznuk 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.

³⁸⁸ MiG-23MF repülőgép – a Mikoján tervező iroda 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 szovjet repülőezred elhagyta Magyarországot). Cseporán Mihály nyugállományú repülő alezredes, a MiG-23MF repülőszázad századparancsnok-helyettesének visszaemlékezései alapján, 2018. 10. 07. Balatonkenese

³⁸⁹ Törzskeretek – a repülőgép törzsének keresztirányú teherviselő elemei. Ezek és a hosszirányú teherviselő elemek alkotják vázként a repülőgép törzsét, s ezeket borítják be egyfajta különleges könnyűfémlemez ötvözet borítással (pl. szuperdural – egyfajta kemény alumínium ötvözet). A repülőgépen vannak megerősített teherviselő elemek, csomópontok, amelyekhez különböző rendeltetésű repülőgép elemeket erősítenek, mint például a vízszintes vezérsík (K. I.)

³⁹⁰ 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 teherviselő elemnek lenni. A vízszintes vezérsíkot tehát semmi nem tartotta – az leszakadt, illetve kiszakadt a függőleges és vízszintes egységből. A repülőgép irányíthatatlanná vált. Később ezt a hibát az összes magyar repülőgépen kijavították – egy gyári munkacsoport egy speciális hegesztési módszerrel meghegesztette, – majd a repülőgép típus nagyjavításán Plovdivban (Bulgária), a repülőgép törzskeretének ezt a javított elemét minden egyes

A repülőesemények kivizsgálásának időtartamára³⁹¹ a repülőgép lehetséges típushibájának kizárása³⁹² érdekében a szabályzat előírja az adott típusú repülőgépek mindennemű repüléséről történő leállítását a kivizsgálás végéig. Ha ezt nem teszik meg, előfordulhat több repülőgép ugyanazon okból történő repülőbalesete,³⁹³ vagy akár katasztrófája³⁹⁴ is. A MiG–23-as repülőgéptípus az eseményt követően³⁹⁵ közel fél évig nem repülhetett. A kivizsgálás megállapította, hogy a Magyarországon hadrendben álló MiG–23-as típusú repülőgépek 80%-ánál fennáll a teherviselő törzskeretek repedése.³⁹⁶

A fentiek miatt a Szu–22-es légi díszelgő kötelék a MiG–23-as repülőbalesetét követő másnapi állománygyűlés után – a légi díszelgésre ugyan felkészülve és a rendelkezésére álló repülési idő közel felét lerepülve – a századparancsnok utasítása alapján egy légi és egy földi lépcsővel hazatelepült Taszár repülőterre. Tehát bármennyire is pontosan, körültekintően került megtervezésre³⁹⁷ és megszervezésre a Szu–22-es típusú repülőgép légi díszelgésre történő felkészítése, a légi díszelgés végrehajtását biztonsági okok miatt a katonai felső vezetés letiltotta.

Kecskemét tartalék repülőter berepülését április hónapra, a légi díszelgés havának idejére kellett terveznünk, amely a MN 101. Ö. Fre. szd parancsnokának 052/1985.sz intézkedésének megfelelően³⁹⁸ meg is történt. Az intézkedés szerint Kecskemét tartalék repülőter berepülését 1985. 04. 25-én (tartaléknapja 1985.04.26.) kellett végrehajtani terv szerint, két légi-lépcsőben.

repülőgépen teljesen új teherviselő elemre cserélték ki. Cseporán Mihály nyugállományú alezredes, a MiG–23-as repülőszázad századparancsnok helyettesének visszaemlékezései alapján. 2018. 10.07. Balatonkenese

³⁹¹ 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.

³⁹² Tudomásom szerint a Mikoján és Gurjevics repülőgépek adott típusának – MiG–23-nak – a gyárból kikerülő, a magyarországi gyártási szériával megegyező orosz alkalmazásban álló repülőgépeket is átvizsgálták Szovjetunióban, és ennek a kivizsgálásnak az eredményéről egy körlevelet, vagy "Бюлетин"-t küldtek minden, az adott repülőgép típust repülő alakulatnak, vagy pedig már egyből küldték is a repülőgép szerelőket. (KI.)

³⁹³ Repülőbaleset (nagyon egyszerűen, a szabályzat nyelvezetét mellőzve) – az, amikor az eseményben érintett repülőgép személyzete – pilótája életben marad. (KI.)

³⁹⁴ Repülőgép katasztrófáról (lényegében) abban az esetben beszélünk, amikor a repülőgép személyzete, vagy a személyzet valamelyik tagja az eseményben életét veszíti. (KI.)

³⁹⁵ A MiG–23-as repülőgép-vezetői állománya repülési jártasságát ez idő alatt MiG–21-es típusú repülőgépen tartotta fenn. Cseporán Mihály nyá. alez, MiG–23-as repülőgépvezető. visszaemlékezései alapján. 2018. 10.07.

³⁹⁶ A kivizsgálást végző bizottság kezdetben Störk József fhdgy repülési szabálysértésére gyanakodott, de ezt a feltevést nagyon gyorsan, már a kivizsgálás első napján el is vetették és szovjet szakértőket is bevontak a kivizsgálás menetébe. Később a repülőgépeket kibocsátó gyár adott szakembereket a hiba kijavításához. Cseporán Mihály nyá. alez, a MiG–23-as repülőszázad-századparancsnok helyettesének visszaemlékezései alapján, 2018.10.07. Balatonkenese.

³⁹⁷ 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.

³⁹⁸ HL-KI. 480/11/1sz. csomag B1 50/01/52sz. A Magyar Néphadsereg 101. Ö. Fre. szd. pk. 052/1985. számú intézkedése Kecskemét repülőter berepülésére.

Az elsőben 7db Szu–22M3 harci repülőgép és 1db Szu–22UM3 gyakorló harci repülőgép függesztmények nélkül, a második légi lépcsőben 2db Mi–8-as helikopterrel hajtotta végre a század. Kecskemét tartalék repülőtér berepülését a 101. Ö. Fre. szd előírás szerint, eseménymentesen végrehajtotta. A légi díszelgésre kijelölt állomány – magától értetődően – már nem vett részt Kecskemét repülőtér berepülésében.

3.3. A 101. Önálló Felderítőrepülő század hadműveleti repülőtéri³⁹⁹ áttelepülése⁴⁰⁰ Mezőkövesdre⁴⁰¹ 1985-ben (A század nagytávolságú manőverének⁴⁰² begyakorlására elért kiképzettségünk⁴⁰³ új szintjén.)

A 101. Ö. Fre. szd. pk. az 1985-ös évelejei parancsai között az egyik legfontosabb, és legelső egyike, – 1985.január3-án – amelyik a repülésbiztonság érdekében került kiadásra a 05/1985.sz parancsa⁴⁰⁴ a repülő módszertani és biztonsági tanács (RMBT) összetételére és feladataira irányult. Ebben a parancsnok meghatározza az RMBT céljait és a feladatát, valamint az összetételét. Az RMBT működése igen hasznosnak bizonyult az új feladatprofilok kidolgozásánál. A végrehajtásra kerülő új feladatok – főleg a rendeltetésnek megfelelő – végrehajtásának megkezdésénél és begyakorlásánál a rgv. szekció javaslatait figyelembe véve nem egyszer a Mérnök-műszaki szolgálat (mmsz) új biztonsági rendszabályokat dolgozott ki

³⁹⁹ 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 repülőtérként is megjelölhető, felhasználható. (K. I)

⁴⁰⁰ Áttelepülés – Valamely köteléknek, szervnek, hadrendi vagy más elemnek az elrendelt időben egyik helyről (körletből) egy másikba történő szervezett helyváltoztatása, manővere. – KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013

⁴⁰¹ Mezőkövesd repülőtér – Clementína, hívóneve: „Falu” – Vándor Károly- Légiőr társbérletben I. VPP Kiadó, Dunakeszi 2009, - a Szovjet csapatok és a magyar néphadsereg által közösen épített és üzemben tartott magyar tulajdonú repülőtér 1945 után, stratégiai bombázók számára is alkalmassá tett leszállással és bizonyos ideig tartó tartózkodással. (A magyar néphadsereg anyagi forrásai megszűntével a repülőtér teljes kiépítése abbamaradt) A Szovjet csapatok által többször is igénybevett repülőegységeik időszakos tartózkodására (többnyire nyáron) használt repülőtér. 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.

⁴⁰² Nagy távolságú manőver – Kedvező erőviszonyok ismételt létrehozása érdekében végrehajtott tevékenység, az egyik irányból (települési helyről) egy másikba való áthelyezés az adott hadműveleti irányban lévő repülőcsoportosítást ért nagy veszteségek pótlására. (Vagy pedig a szárazföldi hadseregcsoport főcsapásirányának megváltoztatására.) – KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013

⁴⁰³ Kiképzettség – Komplex kiképzési folyamat eredménye, a katonai szervezeti hierarchia egy konkrét beosztáshoz rendelt ismeretkörben vagy szakterületen tanulással, gyakorlással – a képzési folyamatban intézményesen – megszerzett felkészültség, alkalmazóképes tudás, amit rendszerint valamilyen módon dokumentálnak is. KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 (Tágabb értelemben több szakterület ismeret anyagának elsajátítását és alkalmazóképességét is jelenti. Jelen esetben egy több szakterületről összeállított kiképzési programot az FHSZ – 81 anyagának az elsajátítását. K. I.)

⁴⁰⁴ 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.

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 feladatok végrehajtásánál a háromzónás kiszolgálási rendszer helyett a kétzónás kiszolgálási rendszer bevezetésénél is. Ugyanígy az éjszakai légi-fényképezés végrehajtásánál, a vízszintes repülésből végrehajtott bombavetésnél, az irányított rakétalövészeteknél földi célokra, valamint a világító-bombára történő lövészeinknél úgyszintén. Tehát az RMBT a 101. Önálló Felderítőrepülő-századnál igen hasznosan 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 eleji intézkedései közül a 0039/1985-ös⁴⁰⁵ intézkedésével az intézkedésnek 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 intézkedés 7. oldalán az „A” pontban. Majd ugyanennek az intézkedésnek a „B” pontjában, a különleges technikai eszközök minősítést a Szu–22M3 és a Szu–22UM3 repülőgépek is megkapták. Mint ahogyan az általunk alkalmazott repülőtechnikai eszközök közül a repülőgép speciális fegyverzeti rendszere, a levegő-föld osztályú irányított rakéták, a rádiótechnikai felderítő konténer, valamint a zavaró konténer frekvencia adatai is.

Ezt követően a 101.Ö. Fre. szd. pk, a 0063/1985.számú⁴⁰⁶ intézkedésében zárt területté nyilvánította a század majdnem teljes munkaterületét, s leszabályozta 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 feladatok ellátására vonatkozó rendszabályok, az iratkezelés, valamint a légi felvételek, fényképek és filmfelvételek készítésére vonatkozó rendszabályok is.

A CSRP 1985-ös kiképzési tervében,⁴⁰⁷ annak 41. oldalán előírja a 101. Ö. Fre. szd részére: *„Hajtsa végre Mezőkövesd, Kecskemét⁴⁰⁸ és Pápa⁴⁰⁹ repülőterek berepülését.”* (Eredeti

⁴⁰⁵ HL-KI. CSRP 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. a MN CSRP 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére.

⁴⁰⁶ 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 rezsim feladatok meghatározása, a század szervezetében lévő technika fokozott védelmére.

⁴⁰⁷ HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2689 (doboz) d. 3891 (őrzési egység) öe.

⁴⁰⁸ Kecskemét repülőtér, a repülőtér hívóneve: „Dalnok”, a Magyar Néphadsereg I. osztályú repülőtere, nagysebességű repülőgépekkel, (a rajta szolgált fő típusok, a MiG–21-es és később a MiG–29-es típusokkal) saját készültésgéi szolgálattal és saját repülőtér gondnoksággal, repülőtér karbantartó egységgel (REKA). Elhelyezkedése Bács-Kiskun megye, Kecskemét városától 1 kilométerre, északra. A repülőtér koordinátái: É-i sz: 46°55'03”, K-i h: 19°44'57,14” Vándor Károly- Légiertő társbérletben I-II: VPP Kiadó, Dunakeszi 2009-2010.

⁴⁰⁹ Pápa repülőtér, a repülőtér hívóneve: „Körút”, a Magyar Néphadsereg I. osztályú repülőtere nagysebességű repülőgépekkel (MiG–21-es, MiG–23-as típusokkal) saját készültésgéi szolgálattal és saját repülőtér

írásmóddal K. I.) Ez a kiképzési tervünk feladatszabásának⁴¹⁰ egy könnyebb része volt, hiszen a hajózók többsége a krasznodári⁴¹¹ egyesített repülőtiszti főiskola elvégzése után Magyarországon a repülőcsapatokhoz történő állományba helyezése előtt Kecskemét repülőterére⁴¹² került, s innen nevezték ki állományba a különböző harci vadászrepülő egységekhez a rgv-eket.

Itt, Kecskeméten volt egy kiképző repülőszázad, amelyik a „frissen” végzett hajózókat készítette fel a magyarországi viszonyokra. Felmérték a tudásukat, akinél még csiszolásra szorult a repülőszakma tudásanyaga, azt itt megtette a kecskeméti I. Vadászrepülő-század, Arató Ferenc őrgy parancsnoksága alatt. Ilyen szempontból a kecskeméti ezredparancsnok kellemes helyzetben volt, hiszen ő ismerhette meg elsőként a főiskoláról kikerült repülőgép-vezetőket, s egyből ki is választhatta a szakmailag tehetséges, legígéretesebbeknek tűnő rgv-eket. Ezen időszak alatt megközelítőleg egy évet repültek a „frissen” végzett rgv-k Kecskeméten, s utána kerültek állandó állományba szolgálati érdekből vagy Taszárra,⁴¹³ vagy pedig Pápara 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.

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 légierő használta ezt a repülőteret. 1943-ban épült meg a betonos fel- és leszállópályája, melyet már 1944-ben a Szovjet légierő gépei is használtak. Az I. generációs sugárhajtóműves repülőgépekre – MiG–15-ös repülőgépekre – itt, Kecskeméten, és Taszáron képezték át a kecskeméti és a taszári repülőalakulatok pilótáit. Vándor Károly- Légierő társbérletben I-II.: VPP Kiadó, Dunakeszi 2009-2010.

⁴¹⁰ Feladatszabás – A kapott feladatok átalakítása parancsokká, valamint ezek továbbítása az érintett egységekhez.– KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

⁴¹¹ Egyesített Katonai Repülő Műszaki Főiskola, Krasznodar, a Szovjetek nemzetközi kiképző bázisa Krasznodar repülőbázison. Ezen a repülőbázison több tíz nemzet pilótáit és repülő műszaki szakembereit képezték ki szovjet mesteroktatók, a világ minden tájáról az araboktól kezdve a kubaiakon keresztül dél-amerikai, afrikai, 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 repülőgépvezető-k voltak pl. a 101. Ö. Fre. szd állományából Balogh Imre a szd. pk, Máté László a szd.pk. felderítő-helyettese, Vámos József, a szd. megfi. szolg. főnöke (K. I.)

⁴¹² Repülőtér – Repülőtérnek nevezzük a repülőgépek, helikopterek felszállására, leszállására elhelyezésére és 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.

⁴¹³ Taszár repülőtér, a repülőtér hívóneve: „Célszög”, a Magyar Néphadsereg I. osztályú repülőtere, nagysebességű repülőgépekkel, (MiG–21-es és Szu–22-es repülőgép típusokkal) saját készütségi szolgálattal és saját repülőtér gondnoksággal, repülőtér karbantartó egységgel (REKA). Elhelyezkedése, Somogy megye, Taszár községtől 1 kilométerre, északkeletre. A repülőtér koordinátái: É-i sz:46°23'37,49", K-i h:17°55'1,44".

Volt 1945 előtt egy másik, egy fives le- és felszálló-mezős repülőtér 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. (K. I.) – Vándor Károly – „Légierő társbérletben I.”-VPP Kiadó, Dunakeszi 2009;

Kecskemétre a nádudvari, vagy a Bokros⁴¹⁴ lőtérén történő lövészetek alkalmával már a taszáriak javarésze is repült, illetve áttelepült Kecskemét repülőterére. Így csak a négy pápai rgv-nek volt ismeretlen a kecskeméti repülési körzet.

A légilövész szolgálatok részére a következő feladatot szabta a CSRP: „*készítsék fel az alakulatok hajózó állományát Nádudvar, Várpalota, illetve Hajmáskér lőtereken történő lövészetek végrehajtására.*” (Eredeti írásmóddal K. I.)

Ez a század számára azért is volt nagyon érdekes, mert a repülőgépvezető. állomány 90%-a még sem Várpalota, sem pedig Hajmáskér⁴¹⁵ („Nulla-pont”⁴¹⁶ vagy „Null-pont”) lőtereken sohasem hajtott végre semmilyen harci alkalmazási feladatot.

A CSRP 1985-ös kiképzési tervében a 41. oldalon a megfigyelő szolgálatok részére az alakulatok előtt álló feladatok sikeres végrehajtása érdekében utasítja az alakulatai megfigyelő szolgálatát, mely szerint biztosítaniuk kell az alakulatuk előtt álló feladataik sikeres végrehajtása érdekében a hajózó állományuk maximális hatótávolságra, illetve a harcászati hatósugárig történő tevékenység megfigyelői biztosítását. A földközeli repülés légitájékoztatói sajátosságaira, a kötelékrepülések megfigyelői biztosítására különböző időjárási viszonyok között, a speciális feladatok megfigyelői biztosításának ellátására, a harci körülményeket legjobban megközelítő viszonyok közötti repülések megfigyelői biztosítására, a csökkentett HIR-FRISZ és fénytechnikai eszközök⁴¹⁷ melletti repülésekre történő felkészülését. Az Ö. Fre. szd. állományának felkészítését a felderítési adatok nagy pontosságú meghatározására. (Itt nevesítve is volt a feladat a 101. Ö. Fre. szd. részére!) A tartalék repülőterek, valamint az együttműködő repülőterek berepülését a Szu–22M3-as felderítőrepülő-gépekkel.

⁴¹⁴ Bokros lőtér – a Kecskemét repülőtér használati utasításban csak repülőgép fedélzeti gépágyú és NIR lövészetre kijelölt Magyar használatú lőtér, melyet főként a Kecskeméti repülőezred használt. (K. I.)

⁴¹⁵ Hajmáskér – összefegyvernemi lőtér. Elhelyezkedése: Veszprém megye, Gyulafirátóttól keletre, Hajmáskértól, Öskütől, Várpalotától északra fekvő, kb. 17X7km-es terület. Vándor Károly – „Légierő társbérletben I.”, VPP Kiadó Dunakeszi, 2009.

⁴¹⁶ Nulla-pont (Kiinduló pont) vagy repülőgépvezető. szakzsargonnal null-pont – a Hajmáskér lőtéri szemlélő pont, illetve gyakorlat vezetési pontja, a gyakorlat lövészet, bombavetési szemlepontra. Repülőgépvezető. szempontból a „null-pont” a megfigyelői számításoknál egy kiindulópont, ahonnan a megfigyelői 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 teljesebben ki az adott gyakorlat a szemlélő idején. A Nulla-pontra gyakorlatilag ráépült a szemlepontra, egy több szintes építmény a lőtérén, 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 lövészeti részének a végrehajtását. Helikopter le- és felszállóhely is kiépítésre került itt. Kocsis Mihály nyá. ezds. a MN CSRP Politikai helyettesének és Katona István nyá. repülő-örgy visszaemlékezései alapján és megfogalmazásában.

⁴¹⁷ Utasítás a repülés végrehajtására, URV–71, Honvédelmi Minisztériumi kiadás, Bp, 1973. – szabályzat 390. pontjától a 396. pontig – Repülés csökkentett HIR-FRISZ és fénytechnikai eszközökkel.

A csapatrepülő parancsnokság az 1985-ös kiképzési tervvel összhangban a 060/1985-ös intézkedésében⁴¹⁸ elrendelte a 101. Ö. Fre. szd. Mezőkövesd hadművelleti repülőtérré történő áttelepítését, s intézkedik az áttelepítés s a repülőtéri tevékenységünk mindenoldalú megszervezésére és végrehajtására.

„A 101.felderítőrepülő-század települjön át Mezőkövesd repülőtérré és ott hajtsa végre az 1985. július. 10 – augusztus 10-ig tervezett harckiképzési⁴¹⁹ feladatait.”

Az áttelepülési feladat Csapatrepülő Parancsnok által megszabott időszaka:

- tervezés időszaka: 1985.06.17-től 1985. 06. 27-ig;
- 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 harckiképzés időszaka a hadművelleti repülőtéren: 1985. 07. 10-től
- a visszatelepülési időszak: 1985. 08. 06-tól 1985. 08. 10-ig.

Az intézkedés 1. számú mellékletét „Az erő-eszköz⁴²⁰ számvetés” - t az Ö. Fre. szd. diszlokáció⁴²¹-ja, a megerősítő állományáról és technikájáról a CSRP hadtáp⁴²² helyettese, Dr. Csordás Lajos ezds írta alá 1985. 06. 26-án. Tanúsítva, miként a felső katonai vezetésünk összhangban a 101. Ö. Fre. szd. éves kiképzési 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 feladat végrehajtására? Mivel ez egy nagytávolságú, komplex földi és légi diszlokáció, áttelepülési manőver, melyhez hasonlót ez az újonnan megalakult 101. Ö. Fre. szd. még sohasem hajtott végre. Ennek a begyakorlása és eseménymentes végrehajtása érdekében a

⁴¹⁸ HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2692 d. 3897 öe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 060/1985. számú intézkedése a 101. Ö. Fre. szd. áttelepítésének és Mezőkövesd repülőtéren történő tevékenységének mindenoldalú biztosítására

⁴¹⁹ 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

⁴²⁰Erők 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

⁴²¹ 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.

⁴²² 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

manőver minden egyes mozzanata kidolgozására kicsivel több időt kellett volna biztosítani, hiszen ilyen feladat végrehajtásában 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 parancsát⁴²³ minden, az áttelepülési manőverben érintett szakág-vezetőjének. Az előkészítő csoportot a CSRP parancsnoka 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 Szentkirályszabadja⁴²⁴ repülőteret érintve elhelyezési anyagokat vételeztetett velük, akik ezt végrehajtva folytatták az útjukat Mezőkövesd repülőterre. Az előkészítő csoport másik része a 91.RTG alakulat⁴²⁵ elhelyezési szolgálatától az áttelepülő állomány élet- és munkakörülményeinek biztosításához a szükséges létesítmények szemrevételezése után azokat a meghatározottaknak megfelelően átvette és a parancs szerint be is rendezte 146 fő részére. Az arra kijelölt zónában biztosította 9 db repülőgép és 27 db gépjármű elhelyezését. Előkészítette a repülőrakéták tárolására kijelölt helységet a repülőanyagok beérkezésének fogadására és megszervezte az átvett objektumok őrzésvédelmi szolgálatának ellátását.

A 101. Ö. Fre. szd. pk. utasította a század törzsfőnökét az áttelepülés tervének elkészítésére, melyet előzetes utasítása szerint 1985.07.03-án szándékozott jóváhagyni. Utasította őt az áttelepülés időszaka alatti esetleges feladat megváltozása esetén történő harckészültségi⁴²⁶ terv módosításának az ebben az esetben történő kiegészítések elkészítésére, s azok 1985.07. 01-ig való felterjesztésére a CSRP-re, az így szükségessé váló feladatok módosítására. Utasította még őt a széttelepítés idején történő harckészültségi (HKSZ) riasztás rendjének a kidolgozására, s a törzshöz tartozó minden szakterület munkáját, tevékenységét leszabályozta a diszlokáció idejére, amely a harckiképzés zökkenőmentes végrehajtásához szükséges volt. Mindenki ismerte a saját munkamenetét a rá vonatkozó szükséges mértékben. Így az elrendelt diszlokáció,

⁴²³HL-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 repülőterre történő áttelepítés végrehajtására.

⁴²⁴ Szentkirályszabadja helikopter repülőtér – A Magyar Néphadsereg helikopter repülőtere a Csapatrepülő parancsnokság 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.

⁴²⁵ 91.RTG alakulat – a Mezőkövesd repülőtéren települő repülőtér gondnokság alakulata.

⁴²⁶ 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 Csapatrepülő Parancsnok által jóváhagyott terve. (K. I.)

mint egy jól, olajozottan működő gépezet megindult a 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának a hozzáértő vezényletével Mezőkövesd hadműveleti repülőtérré.

A földi áttelepülés második, a vasúti lépcsővel végrehajtott szakasza 1985.07. 07-én történt. A vasúti oszlopba történő bemálházást⁴²⁷ az előkészítés időszakában folyamatosan végezte az erre kijelölt állomány. Alapvetően ebben az oszlopban került átszállításra a repülőtechnika üzemeltetését és minden oldalú biztosítását szolgáló, valamint a szállítások végrehajtásának 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 gépjármű.

Az áttelepülés első légi-lépcsőjében a CSRP intézkedésének diszlokációs terve, az 1985-ös kiképzési terv elképzelésének feladatszabása, valamint a 101. Ö. Fre. szd. pk. 074/1985.számú parancsa alapján 1985. július. 09-én 07.00-tól egy AN–26-os⁴²⁸ típusú szállító-repülőgéppel a 101. Ö. Fre. szd. állományához tartozó 17 fővel a fedélzetén áttelepült Mezőkövesd repülőtérré. A második légi-lépcsőben ugyancsak egy An–26-os szállító-repülőgépen 24 fővel a repülőszázad állományából – köztük hat fővel a szovjet garanciális csoport tagjával – 1985. július.10-én 07.00-kor felszállt a mezőkövesdi repülőtérré történő diszlokáció végrehajtására. Szintén ezen a napon az AN–26-os repülőgép felszállása után egy Szu–22UM3 gyakorló-harci repülőgéppel Taszár repülőtérről felszállt Balogh Imre alezds. szd. pk. és Lőrincz István őrgy a század légilövész-szolgálat főnöke időjárás-felderítésre ellenőrizve a Mezőkövesd repülőtérré történő áttelepülés útvonalának időjárási viszonyait.⁴²⁹ A parancsnok leszállása után, a magassági állomáson történő eligazítást követően 1985. 07. 10-én 09.00-tól Taszár repülőtérről felszállt egy Szu–22UM3-as gyakorlóharcis repülőgép a Mezőkövesd repülőtérré

⁴²⁷Málházás – 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.

⁴²⁸ An–26-os repülőgép – Szovjet két-hajtóműves, légsaváros, gázturbinás katonai szállító repülőgép. A kijevi Antonov tervező iroda fejlesztette ki. Közel 1400 darabot gyártottak le belőle 1969 és 1986 között. A kínaiak licence nélkül gyártják.

⁴²⁹ Két féle variációt dolgoztunk ki az áttelepülésre. Egy egyszerű időjárási körülmények (EIV) közötti és egy bonyolult időjárási viszonyok (BIV) közötti variáció volt. EIV-ben kötelékrepülésben, míg BIV-ben egyenként történt volna az áttelepülés a repülőgépekkel.

repülésvezetővel,⁴³⁰ és annak leszállás-irányítóval,⁴³¹ akik Mezőkövesd repülőtéren az érkező repülőgépeket fogadták. Utánuk 15'-es időintervallumonként szállt fel egy-egy géppár kötelék az áttelepülés és a kiképzési feladat végrehajtására Mezőkövesd hadműveleti repülőtéren történő leszállással, végrehajtva az áttelepülési feladatot. Ugyanebben a légi-lépcsőben 10.00 felszállásidővel elindult Mezőkövesd repülőtérre a légi-lépcsővel áttelepülő állomány utolsó nyolc tagja egy darab Mi-8T⁴³² típusú helikopterrel. Az áttelepülést a 101. Ö. Fre. szd. pk. mind végig figyelemmel kísérte vagy rádióösszeköttetés útján a repülésvezetői toronyból, vagy pedig telefonon mind az előkészítő csoport, mind a légi-lépcsők, mind pedig a vasúton történő áttelepülést az állomány megérkezéséig Mezőkövesd hadműveleti repülőtérre.

A rgv. állomány a megérkezést követő felkészülési napon már vizsgázott Mezőkövesd repülőtér használati utasítás és Nádudvar lőtéren történő lövészeti és bombavetési feladatok végrehajtásának ismeretéből az URV-71 164. pontja alapján. Ennek a vizsgának az eredményét jegyzőkönyvben rögzítette a 101. Ö. Fre. szd. pkh., Vigh Miklós őrgy, a rgv. állomány pedig a vizsga alapján történő engedélyezést – a lőtéri munka és a Mezőkövesd repülőtéren történő repülés jogosultságát – a saját hajózánaplójába⁴³³ beírta.

A vizsgát követő repülő kiképzési napon légtér-körbejárással⁴³⁴ kezdett, az állomány, majd ezután folytatta az éves kiképzési terv szerinti repüléseit, mintha az anya-repülőterén, Taszáron lett volna. A hajózó állomány ismerkedett a repülőtérrel, annak repülési körzetével, s a repüléstechnikai jártasságát tartotta fenn, majd többek között légtérrepüléseket és útvonalrepülést hajtott végre Nádudvar lőtéren és vissza, készülve az elkövetkezendő lövészeti és bombavetési feladataira.

⁴³⁰ 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 eljárása függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától. KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

⁴³¹ Repülésvezető helyettes (repülőgép-vezetői zsargonon leszír) – a repülésvezetői csoport tagja, a repülésvezető beosztottja. A leszálló repülőgépek leszállásának irányítását veszi át a távoli irányadó állomástól a földet-érésig, illetve a kigurulás befejezéséig. A leszálló repülőgép-személyzetet segíti a leszállás végrehajtásában.

⁴³²Mi-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 fegyverzetel 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 Varsói szerződés hadseregeiben széles körben elterjedten alkalmazták.

⁴³³ Hajózánapló – hivatalos dokumentum, a repülőgép-vezetők saját kis könyvecskéje, melybe minden repülési idejét, vizsgáit, a különböző jogosultságait bejegyezte, rögzítette, s az engedélyezővel aláíratta. Az egyéni repülési idejének vezetésénél havi zárásokat végzett, melyet a század parancsnoka, vagy a helyettese hitelesített.

⁴³⁴ „Légtér-körbejárás” – repülőgép-vezetői szakzsargon – valamely repülési körzet, repülőterkörzet körbepérése, egy adott magasságon. Így hívjuk az új repülőgép-vezetőkkel vagy az ismeretlen repülési körzetben, repülőterén először repülő pilótákkal a repülési körzet megismertetését. (K. I.)

A mezőkövesdi települése alkalmával a 101. Ö. Fre. szd. csak akkor tervezhetett bombavetési és lövészeti feladatokat, amikor a szovjetek egységek nem használták a lőteret. Ennek ellenére jól haladtak a lövészeti és bombavetési feladataikkal, azaz a rendeltetésnek megfelelő jártasságuk megszerzésével, mert amikor nem használhatták a nádudvari lőteret, akkor a repülés-technikai feladataik végrehajtására, fordították minden energiájukat. Ilyenkor a jártasságuk fenntartása, s a kiképzési tervük végrehajtása volt az elsődleges cél. Az FHT-81 alapján az éles lövészeti és bombavetési feladatai túlnyomó többségét végrehajtotta a szd, s a rgv-k túlnyomó többsége a Taszár repülőtéren történő visszatelepülésük időpontjáig a harci alkalmazási feladatai nyolcvan százalékát a kiképzési terv szerint végrehajtotta, oly módon, hogy közben a repüléstechnikai feladatait is időarányosan teljesítette.

Nádudvar lőtéren – a magyaroknak – rendszerint a 101. célcsoportot adták ki célnak, a 101. Ö. Fre. szd. is erre hajtotta végre a feladatait. Az alsó célrajzon fel van tüntetve piros körben a 101. célcsoportot. A lövészeti irány, amellyel a szd. lőtt ezen a lőtéren 20° volt.

A lőtéri szovjet kezelőszeméllyel a kapcsolat mindig nagyon jó volt. Ők, mint lőtér gondnokok, állandóan települt állomány 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 repülésvezető egymás után több napon keresztül is lövészetet fog vezetni. Ehhez tudni kell azt, hogy a szovjet tiszti állomány szolgálati ideje nem kettő év volt külföldi szolgálat esetén, hanem öt év egy szolgálati helyen.⁴³⁵

A magyar lőtéri repülésvezető rendszerint helikopterrel települt a lőtérré a lövészetek alkalmával. Erre a célra a Csapatrepülő parancsnokságtól rendszerint egy Mi-2⁴³⁶-es helikoptert kapott. Ebben a helikopterben a lőtéri repülésvezető magával vihetett a számára kötelezően előírt személyzetet (Egy fő orvost, egy fő sorállományú katonát, aki az írnok feladatát töltötte be, valamint minden olyan dokumentumot és szabályzatot, amely a lövészeti feladatok végrehajtását érintette és a lövészeti feladatok végrehajtása idején szükségesnek

⁴³⁵ Vándor Károly újságíró, a „Légierő társbérletben” című könyv szerzője visszaemlékezései alapján.

⁴³⁶ 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 időben már a lengyelek gyártották licence alapján. A hajtóművét Pszsezsowban gyártották, majd a Šwidnyikben 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 főszemléelője, és Katona István nyá. örgy, a 101. Ö. Fre. szd. rep. harckik. alo. vez. a visszaemlékezései alapján.

bizonyulhatott. Ezek előírászerű megléte minden esetben a lőtéri repülésvezető felelőssége és kötelessége volt.)

Lőtéri repülésvezetői szolgálatot a Felderítőrepülő-század repülő-törzse (A századparancsnok, a századparancsnok két helyettese a felderítő főnök és az általános helyettese a századlégilövész szolgálat főnöke és a század-megfigyelőszolgálat főnöke valamint a harckiképzési alosztály repülésvezetői) adhattak. A századparancsnok a repülő kiképzés és a rendeltetésnek megfelelő jártasságunk mielőbbi megszerzése érdekében úgy döntött, hogy a felderítőrepülőrajok parancsnokai is adhatnak – természetesen a megfelelő tudás szakanyag elsajátítása és vizsgák megtétele után – adhatnak lőtéri repülésvezetői szolgálatot.⁴³⁷ Így aztán további három fővel bővült a lőtéri repülésvezetői szolgálatot adók száma, ami nagyban megkönnyítette a repülések tervezését, s így ez a szd. rendeltetésének megfelelő jártassága megszerzésének menetét is felgyorsította.

Ez igen szerencsés volt, még abban a tekintetben is, hogy a rajparancsnokok a gyakorlatban is láthatták, a hozzájuk beosztott felderítőraj állományának tevékenységeit, harc feladat végrehajtása közben. Láthatták, hogyan hajtja végre a feladatát, a rajának a géppár parancsnoka, s a beosztott rgv. állománya. Ki, mekkora precizitással, mekkora eltéréssel hajtja végre a feladatát, a kiadott parancsaira hogyan reagál a hozzá beosztott állomány, ki mennyire követelménytámasztó saját magával szemben. Ilyen információk birtokában gyakorlatilag sokkal könnyebben tudott döntéseket hozni, ha az általa irányított raj harci feladatokat kapott. Így tisztában volt vele, tudta, melyik beosztottjával szemben mekkora elvárása lehet, milyen teljesítésre, teljesítményre számíthat a raj feladat végrehajtásánál. Ha pedig géppár feladat végrehajtását szabták neki feladatul, tudta kit milyen feladattal bízhat meg.

A 101. Ö. Fre. szd. parancsnokának 04/1985-ös számú intézkedése⁴³⁸ az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására, egyrészt ezt is szolgálta a harc készségbe helyezés előre összeszoktatott raj- és géppár-kötelékek parancsszerű kialakítása mellett. A századparancsnok tehát minden lehetőséget megragadott a felderítőrepülő-század minél ütőképesebb, megbízhatóbb „harc egységgé kovácsolása” érdekében. A 101. Ö, Fre. szd. parancsnokának ilyen irányú igyekezete nagyon-nagy hasznára vált a századunk állományának, s a harc érték megbízhatósága érdekében is nagyon sokat tett. Minden egyes áttelepüléssel, kiképzési és harci repüléssel egyre közelebb jutott a szd. ahhoz a szinthez, amely a szovjet

⁴³⁷ 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.

⁴³⁸ 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.

légierőben már megvolt – a Fre. szd. mesteri szintű feladat végrehajtása eléréséhez. A cél mindenestre a feladatok mester szintű ellátása, végrehajtása, megoldása volt. A század 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 kidolgozása⁴³⁹ szóba került a századparancsnok és a harc kiképzési alosztály vezetője között az egyik repülésbiztonsági tanács (RMBT) ülése idejében. Sajnos, ez csak egy olyan gondolat volt a sok egyéb között, amely a század harc feladatai megbízhatósága végrehajtásának a színvonalát nagyban növelte volna, valójában megmaradt a követelményrendszer kidolgozása szintjén, de maga a folyamat már elindult.

A mezőkövesdi hadműveleti repülőtérré történt áttelepülés mindenféleképpen nagyon sok hasznos tapasztalatot adott mind a század vezetőállományának, mind pedig a beosztott állományának, s nagyban elősegítette a rendetetésnek megfelelő kiképzettségi szint megszerzését

Sajnos, a mezőkövesdi hadműveleti repülőtérré történt áttelepülés a sok hasznos tapasztalat mellett két kellemetlen és igen súlyos repülőfegyelmetlenségből adódó repülési szabálysértés megélésével is gazdagította az Ö. Fre. szd. állományát. Sajnálattal, de ki kell mondani, mindkettő rgv. hiba, de az egyik különösen nagy rgv. fegyelmetlenség volt.

Az első – amelyik jobban megérthető azon rgv-k számára, akik már hajtottak végre lövészetit vagy bombavetési feladatot. A Szu-22UM3-as repülőgéppel, 1985.07.12-én Nádudvar éleslövészeti lőtéren egy a repülőgép repülési korlátozásait túllépő túlterhelés létrehozása éleslövészeti feladat végrehajtása utáni zuhanásból történő felvétel közben, azaz egy „túlhúzás” volt

Az egyik rgv. az FHT-81⁴⁴⁰ 34-es feladat⁴⁴¹ harmadik gyakorlatára történő ellenőrző repülése közben 1985. 07.12-én, az önálló feladatának végrehajtása előtt Nádudvar éleslövészeti lőtéren – túllépte a maximális üzemeltetési túlterhelési korlátozást, és 11 „g” sikerült létrehoznia. Erre a CSRP megbízott helyettese már a repülési szabálysértést követő napon parancsban⁴⁴² reagált is. Kivizsgáló bizottságot jelölt ki a repülési esemény kivizsgálására. Az eseményt a rgv. késői

⁴³⁹ Balogh Imre nyá. altbgy, a 101. Ö. Fre. szd. pk-a és Katona István nyá. repülő-örgy, a 101. Ö. Fre. szd harc kik. alo. vez. visszaemlékezései alapján (K. I.)

⁴⁴⁰ FHT-81 – Felderítőrepülők Harc kiképzési Tervezete – 81. – a Honvédelmi Minisztérium, Kiadványa, Repülési szabályzatok, Bp, 1981.

⁴⁴¹ FHT-81 34-es gyakorlat – ellenőrző repülés Szu-22UM3-al gépágyú és nem irányított rakétalövészetek végrehajtására. K. I.

⁴⁴² HL-KI. MN CSRP 1980-1990. 2692d. 3897öe. – A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére.

reakciójából eredően következett be, amelynek létrejöttét, az oktató rgv. – a 101. Ö. Fre. szd. lé.löv. szolg. főnöke – által a már megkezdett zuhanásból történő felvételi tevékenységére a beosztott repülőgépezető. egy erőteljes felvételi „belehúzása” még rásegített, s így sikerült a maximális megengedett érték fölötti túlterhelést létrehozni az oktatót rgv-nek. Ennek eredményeként a repülőgép javíthatóan sérült. Ez rgv. repüléstechnikai (rep.technikai) hiba volt.

A másik repülési esemény, egy mindenféleképpen komolyabb, s egyben ijesztőbb, a repülési fegyelem durva megsértése volt. Ez, akár repülési katasztrófa végkifejletű repülési esemény is lehetett volna, egy rgv. szándékos repülési fegyelemsértése. Régen a repülés hőskorában – a légszaváros gépek idején – ezt vagányságnak mondták volna, de ez sajnos még csak vagányságnak sem volt nevezhető, ugyanis a rgv. kellemetlen helyzetbe hozta parancsnokát, veszélyeztette a saját életét, valamint a repülő technikát is. Ami a legszomorúbb a dologban, hogy a kísérője cinkosságot vállalt vele, amely túlment az ún. betyárbecsületen. Röviden nem a szabályzat szerint járt el, evvel életet veszélyeztetett.

Sajnos ezt a repülési eseményt nevesíteni, kell, mert a CSRP ennek eredményeképpen Racskó Mihály szds-t fhdggyá vetette vissza rendfokozatában fenyítésképpen és egy időre letiltotta a repülések végrehajtásáról. Ezt a repülőeseményt két oldallal később, a kronológiai helyén történik megemlítésre.

A mezőkövesdi település „záró” befejező mozzanata az anyarepülőtérré történő visszatelepülés volt, melyet már az egész század állománya türelmetlenül várt. Ez volt a nagytávolságú diszlokációs manőver második, befejező része. Az Ö. Fre. szd. pk. teendőit ekkor Vígh Miklós őrgy, a 101. Ö. Fre. szd pk. általános helyettese látta el. A visszatelepülési terv kidolgozását, annak végrehajtását a század vezetése ugyanolyan precizitással végezte, ahogyan azt a áttelepülés végrehajtásánál.

A 101. Ö.Fre. szd. 1985. június 28 és július 05 között egy VSZ EFE szintű – „Duna-85” fedőnevű gyakorlat – nagy hadműveleti-harcászati gyakorlaton vett részt, amely egyben a bemutatkozó szereplése is volt a 101. Ö. Fre. szd-nak. A Fre. szd. kiválóan hajtott végre a gyakorlattal kapcsolatos feladatait.

A 101. Ö. Fre. szd megbízott parancsnoka – Vígh Miklós őrgy – 1985.augusztus 09-én kelt parancsában⁴⁴³ intézkedett a Taszár anya-repülőtérré történő visszatelepülésről. A parancsban

⁴⁴³ 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 repülőtérré történő visszatelepítésének végrehajtására. A parancsot a megbízott századparancsnok, Vígh Miklós őrgy írta alá 1985. 08.09-én.

a szd. pk. elrendelte a visszatelepülés végrehajtását, s a visszatelepülés időpontját 1985. 08.12-ben határozta meg.

Mindezt megelőzően 1985. augusztus 01-én még a CSR Pk. elismeréssel adózva a hadműveleti repülőtérről végrehajtott tevékenységünknek, és a hadgyakorlaton mutatott feladat végrehajtásunkért – egy főt Vincze Péter fhdgy-ot, az állománytábla szerinti első raj parancsnokát – a szd. rgv. állományából dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

Az első légi-lépcsőben – a visszatelepülési terv szerint – felszálló An-26-os szállító repülőgéppel, melynek parancsnokául Deutsch Károly őrgy-t az üzembentartó (ÜTO) szolgálat főnökét jelölte ki, vele együtt három tiszt, egy zászlós, négy tiszthelyettes, 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 repülőgépek 9 fő repülőgépvezető-el nappal egyszerű időjárási viszonyok között (EIV) géppár kötelékben, bonyolult időjárási viszonyok (BIV) esetén pedig egyenkénti feladat végrehajtással végezte volna a rgv. állomány a hazatelepülését.

A második légi-lépcsőben terv szerint 12.30-kor egy darab An-26-os szállító repülőgéppel visszatelepül 8 fő tiszt, 11 fő tiszthelyettes, két fő sorállomány technikai eszközökkel és okmányokkal.

A harmadik légi-lépcsőben egy darab An-26-os szállító repülőgéppel 15.00-ás felszállási idővel 7 fő tiszt, egy fő zászlós, négy tiszthelyettes, két fő polgári alkalmazott, öt fő sorállományú katona, valamint a szovjet garanciális csoportból kijelölt öt fő szerelő települ vissza a parancs szerint.

A földi lépcsőben a század gépjárművei és technikai eszközeinek visszatelepítését vasúti szállítással rendelte el a parancsnok, melynek szállítmány parancsnokául Kunfalvi László szds-t jelölte ki, aki felelős a berakodástól a kirakodásig a munkafolyamatok rendjének biztosításáért, a menet végrehajtása alatt a személyi állomány fegyelméért, az ügyeleti szolgálatok felkészítéséért, s a kötelek szerinti szolgálatok ellátásáért. Kijelölte a szállítmány parancsnokhelyettesét, politikai helyettesét, az egészségügyi ellátásért felelős orvost is. A visszamaradó elhelyezési anyagok, technikai eszközök elszállítására, az elhelyezési körletek helységeletáron történő átadására felszámoló csoportot jelölt ki. A felszámoló csoport parancsnokául Boncz József főtorzsórmestert, század szolgálatvezetőt jelölte ki.

A felszámoló csoport, pedig 1985.08.14-én 06.00-kor három darab gépjárművel, egy fő zls-al, négy fő tth-el és 10 fő sorkatonával útba indul Taszárra, miután a 91. RTG elhelyezési

szolgálatnak átadta az áttelepült állománytól levett élet- és munkakörülményeihez szükséges létesítményeket.

Ezt a visszatelepülési tervet a törzs állományának 1985.08.10-ig kellett kidolgoznia a századparancsnok 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 feladatainkat eddig kiválóan hajtottuk végre, szinte az emberek tudata alatt is lazította a fegyelmet, az alaposágot. Azt mondják, az elégedett emberek hajlamosabbak az elbizakodottságra. Talán ennek is tudható be a Racskó Mihály szds, az első raj parancsnokának a repülési fegyelemsértése.

A repülőesemény rövid leírása: 1985.08.12-én NEIV között felszállt Racskó Mihály szds géppár parancsnokként Bellér József szds kísérővel. 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 kísérője – előírás szerint – felülről kísérve a vezérét szintén a pont fölé repült a vezérével. Racskó Mihály szds, a kötelék vezérként elkezdett süllyedni a biztonságos repülési magasság alá egészen öt méter magasságig (egy-egy szemtanúk szerint még az alá is!) a föld felszíne fölé. A repülésvezetői torony melletti töltőzóna fölött érte el az öt méteres magasságot – a kiszolgáló állomány egyes tagjaiban komoly riadalmat okozva manőverével – majd a magasságát tartva, későn vitte át emelkedésbe a repülőgépét, s a repülőtér 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 repülőtérre, s a sérült repülőgéppel végrehajtotta a visszatelepülést Taszár repülőtérre. A kísérője, Bellér szds sem jelentett semmit, pedig látta, látnia kellett a repülőgép szárnyából kiálló faág darabokat. A rgv-k ez utóbbi két tevékenységében rejlett a repülőesemény különösen nagy veszélye, amely könnyen repülő-katasztrófához vezethetett volna.

Taszár repülőtéren a 101.Ö. Fre. szd. pk. – miután őt is berendelték a CSRP elé kihallgatásra a repülőeseménnyel kapcsolatban – bizottságot volt kénytelen kijelölni⁴⁴⁴ a repülési eseménnyel kapcsolatban a CSRP utasítása alapján.

Racskó Mihály szds-nak vállalnia kellett az általa szándékosan létrehozott repülőesemény következményeit, melynek eredményeképpen a CSRP rendfokozatban fhdgy-á vetette vissza, s a további repülésekről letiltotta. Racskó Mihály fhdgy valamivel több, mint két

⁴⁴⁴HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1sz. csomag, 50/01/102.sz irat. A MN 101.Önálló Felderítőrepülőszázad parancsnokának 0102/1985.sz. parancsa bizottság kijelölésére, Taszár, 1985.szeptember.18.

hónapig nem repülhetett. Majd a 101. Ö. Fre. szd. pk. 1985.október.07-én keltezett parancsával,⁴⁴⁵ a CSRP hozzájárulásával, az ilyen esetekben kötelezően előírt vizsgák eredményes végrehajtása után folytathatta a repülőképzését. Ezt a repülőeseményt nem kell kommentálni különösebben, sem rgv, sem repülésvezetői szempontból. Ez a repülőesemény egy teljesen fölösleges és elkerülhető lehetett volna.

3.4. Az 1986-os nagytávolságú nemzetközi diszlokációs,⁴⁴⁶ hadműveleti-harcászati gyakorlattal egybekötött lövészete a 01. Ö. Fre. szd-nak a Lengyel Népköztársaságban⁴⁴⁷

A vizsgált időszak nemzetközi politikai környezete:

Az 1985-ös kiképzési évet egy rendkívül „kemény” rgv. fegyelmetlenséggel⁴⁴⁸ zárta a szd. – amely csak a véletlenül múlt, hogy nem végződött katasztrófával – mint repülési eseménnyel, viszont a szd. a kiképzési tervét végrehajtotta az alapvető harceszközének számító – repülőbombák⁴⁴⁹ alkalmazásával, gépágyú és nem irányított rakéta-lövészet használata végrehajtásával – begyakorlásával. Sőt, a század éjszakai felderítési feladat végrehajtása során éjjel légi-fényképezéseket is végrehajtott Taszár repülőtéren, Nádudvar, valamint Hajmáskér lőtér⁴⁵⁰ fölött. A részére biztosított repülési üzemidőt pedig teljes egészében felhasználta. Hiányzott azonban még az alkalmazhatóságunk fegyvertárából a különböző irányítható rakétákkal⁴⁵¹ történő lövészeteink begyakorlása, de a felső katonai vezetés mindent megtett annak érdekében, hogy ezt mielőbb pótolni tudjuk. A század hajózó-parancsnoki és hajózó állománya kíváncsian, érdeklődéssel várta ezeket a feladatokat, az új szakmai kihívásokat. Ugyanis a század a rendeltetésének⁴⁵² megfelelő szakmai anyagát sajátította el ezekkel a

⁴⁴⁵HL-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 repülőképzés folytatásáról.

⁴⁴⁶ Diszlokáció – KÉSZ HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – Egy alakulat elemeinek megoszlása egy bizonyos területen, az egyes egységek harcálláspontjának pontos elhelyezkedése és a nekik alárendelt és a nekik alárendelt erők települése

⁴⁴⁷ LNK – Lengyel Népköztársaság

⁴⁴⁸HL-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.

⁴⁴⁹ 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.

⁴⁵⁰ A század vezetésének, a parancsnoknak azért esett a választása ezekre az objektumokra, mert így a polgári lakosság nyugalmát nem zavarta meg az éjszakai légi-fényképezés rendkívül nagy fényereje. (K. I.)

⁴⁵¹ Levegő-föld irányítható rakétáink a századunknál: H-25ML, MR, H-29;

⁴⁵² A 101. Önálló Felderítőrepülő-század rendeltetése: felderítőrepülő-század, melynek a rendeltetésébe beletartozott a felderítés mellett a csapásmérés is. Ez a csapásmérés többnyire különböző irányítható rakétákkal (IR), nem irányítható rakétákkal (NIR) és különböző fajtájú és típusú repülőbombákkal történt.

feladatokkal a század állománya. Az ilyen alkalmazások mindegyikében történő jártasságának megszerzése egyre növelte a 101. Ö. Fre. szd. ütőképességét, harcerejét.

Ez a kiképzési időszak valójában a szovjet katonai stratégia⁴⁵³ második világháború utáni ötödik időszakára esett, amely 1981-től 1991-ig, a Szovjetunió felbomlásáig tartott.⁴⁵⁴ Ezt az időszakot a politikában az ellentmondásos tendenciák harca jellemzi. A Szovjetuniót szorítják a gazdasági terhei és a nemzetközi ideológiai harcában a harmadik világban vállalt kötelezettségei, melyek már egyre súlyosabb koloncként nehezedtek az amúgy is válságos nemzetgazdaságára. Ráadásul ebben az időszakban kezdődött el és egyre inkább felerősödött a Varsói Szerződés (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. Magyarország 1985-ben tárgyalásokat kezdeményezett az Európai Közösséggel⁴⁵⁵ (EK) ezt megelőzően az Európai Parlament (EP) kedvező jelentést írt az országról – nyilván ennek is tudható be, hogy az EK éppen Magyarországgal ült először tárgyaló asztalhoz.

A KGST⁴⁵⁶ 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 végrehajtását, melyet a Szovjetunióra, s evvel együtt a Varsói Szerződésre rákényszerített a másik világrendszer. Az új rendszeresített fegyverekkel lehetővé váltak, s megbízhatóan megsemmisíthetők lettek a legkülönbözőbb méretű és kiterjedésű ellenséges célobjektumok. A fejlesztésekkel a harci feladatok rövidebb idő alatt és sokkal pontosabban végrehajthatóvá váltak az eddigieknél.

⁴⁵³ 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.

⁴⁵⁴ Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből (tanulmánykötet) – Budapest, 2004. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem nyomdaja. A mű eredeti címe: Isztorija Vojennoj Sztrategiji Rossziji – V.A. Zolotarjov vezérőrnagy, az Oroszországi Természettudományi akadémia tagja, Kucskovo Pole, 2000. Poligrafreszurszi. – Bevezetés.

⁴⁵⁵ Horváth Jenő – Az európai integráció története napról-napra 1945-1995. Kronológia – Budapest, 1997. Szerzői kiadás, ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt.

⁴⁵⁶ 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.

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,⁴⁵⁷ korszerűsítést végrehajtatni a VSZ minden egyes tagállamával.⁴⁵⁸

A Szovjetunió, 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, csillagháborús⁴⁵⁹ terv névvel illetett.

Ezt a VSZ Egyesített Fegyveres Erői (EFE) parancsnoksága és a Szovjetunió (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 Magyarországról, majd határozatot hozott, melyben javaslatot tett az EK-nak, hogy kezelje Magyarországot a sajátosságainak megfelelően, s kössön vele kereskedelmi és együttműködési szerződést.⁴⁶⁰ Magyarországon 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.⁴⁶¹

⁴⁵⁷ 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.

⁴⁵⁸ HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. 8. d, 16. őe. A Magyar Néphadsereg légierjének ajánlott struktúrája, V. Kulikov marsall, Moszkva, 1983. VSZ EFEF;

⁴⁵⁹ Csillagháború – az USA vezetése által 1983-ban meghirdetett Hadászati Védelmi Kezdeményezés (SDI) programjának köznyelvi megnevezése. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

⁴⁶⁰ Horváth Jenő – Az európai integráció története napról napra 1945-1995. Bp, 1997. Szerzői kiadás. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt. Nyomdája.

⁴⁶¹ 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.⁴⁶²

1985-ben pedig már új HM-e volt a MN-nek, aki az 1984-ben tragikus hirtelenséggel elhunyt Oláh István hadseregtábornokot váltotta a miniszteri székben. Az új HM-nek Kárpáti Ferenc vezérezredest nevezték ki – a szakmai berkekben – sokak nem kis meglepetésére.

A 101. Ö. Fre. szd. 1986-os kiképzési terve⁴⁶³ végrehajtási intézkedésében visszatükröződött a HM 00085. számú direktívájának⁴⁶⁴ irányvonala, illetve a VSZ EFE vezetése által meghatározott (ajánlott) hadsereg fejlesztési tervének hangulata. A kiképzési intézkedés 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 kiképzési intézkedésben 80-100 óra repülési időt kapott egy Szu-22-es repülőgépen repülő hajózó. (Abban az esetben jó és elfogadható ez, ha a rgv. nagy tapasztalattal rendelkező oktató rgv. és emellett az ezt meghaladó repülési időn túl még legalább 60-80 órát oktathat is. K.I.)

A kiképzési intézkedés 12. oldalán a repülőeszközökre általánosan kiszabott repülési idő táblázata alatti második bekezdésben ez áll: *„El kell érni, hogy az éves feladatokat az eddigieknél jelentősen kevesebb számú repülési váltással⁴⁶⁵ teljesítsük!”* (Eredeti írásmóddal K. I.) Ezt egyértelműen a repülési váltásokra tervezett repülési feladatok kombinálásával, vagy komplexálásával⁴⁶⁶ lehetett csak megoldani – természetesen a repülési szabályzatok előírásainak megfelelő betartásával – oly módon, hogy ez a végrehajtás az URV-71⁴⁶⁷ és más

⁴⁶² 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.

⁴⁶³ HL-KI. MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695.d. 3904.őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0012/1986.számú intézkedése az 1986. kiképzési év feladatainak végrehajtására.

⁴⁶⁴ HL-KI. MNK HM parancsok 1980-1989. 13. d. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú Direktívája, Bp, 1981.

⁴⁶⁵ 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.)

⁴⁶⁶ 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.

⁴⁶⁷ URV-71 – Utasítás a Repülés Végrehajtására – szolgálati használatú szabályzat, Bp, 1973, Honvédelmi Minisztériumi kiadás;

meghatározó repülési utasítások előírásaival összhangban legyen. Szerencsére ennek a végrehajtását az FHT-81⁴⁶⁸ megengedte. Így főleg az 1986-os kiképzési évünktől kezdve már szem előtt tartottuk ezt a tervezési elvet alapelveként, s a kiképzési repüléseink tervezésénél számunkra ez meghatározó lett. Mindezek háttérben 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 egységek, alegységek számára előírányzott éves repülési idő kiszabot évről-évre történő csökkentése. Az elkövetkezendő években egyre kevesebb és kevesebb repülési idő jutott a repülési feladatok végrehajtására, viszont a szd. rendeltetéséből adódó feladatokat el kellett sajátítani. Így tehát érthető volt a repülési váltások egyre nagyobb fajlagos időkihasználását szorgalmazó Csapatrepülő Parancsnoki ösztökélés az intézkedéseiben az alárendelt egység-alegységparancsnokok irányába.

A kiképzési intézkedésében, a 101. Ö. Fre. szd-ra vonatkozó az előjáró a következő – a század rendeltetése szempontjából – nagyon fontos követelményt támaszt a század elé:

„Teljes állománnyal gyakorolja be a légi-felderítési⁴⁶⁹ feladatokat rajkötélekig, a csapásmérési,⁴⁷⁰ a manőverező légi-harc,⁴⁷¹ az ellenséges légvédelem leküzdését géppár kötélekig és a légi-célok elfogását nappal egyszerű időjárás viszonyok között, egyes géppel.”

Majd a következő bekezdés szintén a gazdaságosságra, a fajlagos repülési-idő minél célszerűbb és gazdaságosabb kihasználására utasítja a Felderítőrepülő-század parancsnokát, még az alaprendeltetésünknek⁴⁷² megfelelő feladataink tervezésénél is.

„A légi-fényképezést és a rádiótechnikai felderítést⁴⁷³ – a napszak és az időjárás függvényében – komplexálják vizuális felderítési felderítéssel.” Ebben a szd. még tovább ment, s az ilyen jellegű feladataikat még repüléstechnikai feladatokkal is komplexálta. Ennek

⁴⁶⁸ FHT-81 – Felderítőrepülők Harckiképzési Terve – repülési szabályzat a felderítő-repülők számára BP, 1984, Honvédelmi Minisztériumi kiadás;

⁴⁶⁹ 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.

⁴⁷⁰ Csapás, csapásmérés – az objektumok (tereptárgyak), élőerők, élőerő csoportosítások, rombolása, elfoglalása vagy megsemmisítése érdekében végrehajtott támadás. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

⁴⁷¹ 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.

⁴⁷² Alaprendeltetés – valamilyen katonai szervezet felépítéséből, felszereltségéből, ellátottságából, felkészültségéből, összességében létezésének szükségességéből 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.)

⁴⁷³ 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.

eredményeképpen az éves kiképzési terve végrehajtása ettől kezdve szinte mindig 90% fölötti volt. Az év-végi rossz időjárási viszonyok beköszöntének idejére – a ködös időszakokra – többnyire már csak a rgv. állomány jártasságának fenntartására kellett figyelni. Így a század állományából alig volt olyan, akinek a repüléstechnikai jártassága lejárt volna az év végi repülésre alkalmatlan időjárás több kényszerű repülési váltás kiesését okozó időszakában. A Felderítőrepülő század állománya mindig hadra-fogható⁴⁷⁴ volt, amely a harckészültség 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. állománya számára ismerős volt a feladatvégrehajtás, csak a feladatrész arányai voltak mások. Az e szerinti feladat végrehajtásokat már az 1985-ös kiképzési évben gyakorolta a 101. Ö. Fre. szd. így a feladat nem volt teljesen ismeretlen a rgv. állomány részére. Az új dolog, melyet még megpróbált még a század 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 feladatnak a begyakorlását a szd pk. a gyakorlatvégrehajtási kontroll magas szinten tartása érdekében a felderítési légtérbe (a kijelölt célkörzetbe) egy „kihelyezett repülésvezető”⁴⁷⁵ telepítésével emelte a feladat végrehajtásának ellenőrizhetőségét. Ez a kihelyezett repülésvezető⁴⁷⁶ rádiókapcsolatban volt mind a felderítési feladatát végrehajtó rgv-vel – s ha kellett segítséget is nyújtott neki, – mind pedig a repülőtéren repülésvezetővel is. A repülésvezető részére a kihelyezett repülésvezető – szükség esetén – tájékoztatást adhatott a feladat végrehajtása közben előadódó bármilyen problémáról. A repülési váltás lerepülése után a hajózó-felkészülési tanteremben kielemezésre kerültek az adott célkörzetben a felderítő

⁴⁷⁴Hadrafoghatóság – 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, harcra használható állományt és technikai eszközöket jelent.

⁴⁷⁵Kihelyezett repülésvezető – olyan repülőgéppelvezető, 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 előjárótól – s ennek a repülésvezetőnek a feladatkörét a századparancsnokunk helyettese határozta meg.

⁴⁷⁶Repülésvezető – a repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője. Felelős az előírt repülési szabályok betartásáért, így a repülésekben részt vevő és a repüléseket biztosító teljes állomány előjárója függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

repülőgépvezető. tevékenységei, s a végrehajtott felderítési feladat manőverei. Ezeknek a feladatoknak végrehajtása az átbeszélései, kiértékelései mindig nagyon sok tanulsággal szolgáltak a többi repülőgépvezető. számára is, nemcsak a feladatát végrehajtó repülőgépvezető-nek, s nagyban hozzájárultak a kiképzési feladat megértéséhez, a feladat gyors elsajátításához.

A repülőtechnika lehetőségeinek maximális kihasználása érdekében szabott feladatot az előljáró a következőkkel: „*A repülőtechnika által biztosított lehetőségek mind teljesebb kihasználása érdekében nappal: gyakorolják be a légi-célok elfogását⁴⁷⁷ és támadását fotólövészettel⁴⁷⁸ 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-81⁴⁷⁹ 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 kiképzési intézkedés feladatszabásán⁴⁸⁰ érezhető, hogy a felső katonai vezetés már szeretné látni gyakorlatban is, mire képes valójában az új harci technika, evvel együtt az új felderítőrepülő század. Az sem elképzelhetetlen, hogy ebben a sűrűségben ott volt a VSZ EFE vezetésének bizonyos fokú türelmetlensége is a magyar alegység irányába, hiszen már második éve rendszerben állt a Szu-22M3-as típus és a szövetségeseink közül már volt, aki a típus teljes rendeltetészerű jártasságával bírt (NDK) sőt, a Bolgár légierőben már a Szu-25⁴⁸¹-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 repülési idejét messzemenően korlátozták).

⁴⁷⁷ 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.

⁴⁷⁸ Foto-lövészet – gyakorlás vagy ellenőrzés céljából végrehajtott földi vagy légi-cél támadását imitáló manőver illetve arról légi-fénykép készítése.

⁴⁷⁹ Vadászbombázók Harckiképzési Tervezete, VBHT-81 – repülési szabályzat vadászbombázók számára. BP, 1984, Honvédelmi Minisztériumi kiadás. Ez egy orosz nyelvből fordított szakutasítás, 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 oroszból fordítottunk magyarra. A későbbiekben már e szerint a szabályzat szerint folytattuk a kiképzési repüléseinket.(K. I)

⁴⁸⁰ 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.

⁴⁸¹ 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.

Ugyanakkor ebben a kiképzési intézkedésben ott volt érezhetően a teljes harci alkalmazási jártassági elvárásának igénye az új alegységgel szemben. Az éjszakai harci alkalmazási feladatok megkezdésével, már nagyon közel járt a 101. Ö. Fre.szd. felderítő század rendeltetés szerinti jártasságának megszerzéséhez. Ilyen, vagy ezekhez hasonló feladatokat a MiG–21-es típuson még csak foto-lövészettel sem hajtott végre, a szd. rgv. állománya, csak a légi célok elfogását, igaz, a MiG–21-es repülőgéptípusnak 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 kiképzési intézkedésben, s ebben egy további lehetőség, is volt, amelyet a századparancsnokunk elhatározására, döntésére bízott az előljáró, s ez íme így szólt:

„A feladatok végrehajtásának időarányossága és hatékonysága biztosítása érdekében szükség szerint tervezze a rövidebb idejű áttelepüléseket⁴⁸² Mezőkövesd repülőterre és az onnan történő kiképzési repülések végrehajtását.” Ebben a feladatszabási részben ugyanúgy benne volt az előljáró üzemanyag takarékosagra történő felhívása, a kiképzés előrehaladásának sürgetése, mint ahogyan az elmúlt évi – 1985-ös mezőkövesdi – kiválóan végrehajtott nagy távolságú diszlokációs manőver elismerése is.

Az előljáró nagyobb önállóságot, érezhetően bátorítást is adott a kiképzési feladatok végrehajtásának tervezésében, valamint a 101. Ö. Fre. szd pk-nak és a szd. vezetésének bizalmat is adott ebben a kiképzési intézkedésében.

Majd ezután következett a kiképzési intézkedésnek a 101. Ö. Fre. szd. részére leglényegesebb, legizgalmasabb része, amely a legnagyobb dominanciával bírt a szd. egész 1986-os kiképzési tevékenységében, hiszen ennek végrehajtásával teljesen birtokába jut majd a Szu–22-es repülőgép típuson a rendeltetés szerű jártasságának.

„Készüljön fel a század harcászati gyakorlattal⁴⁸³ egybekötött nagytávolságú manőver⁴⁸⁴ végrehajtására leszállással az LNK⁴⁸⁵-ban, ott teljes állományával rakéta

⁴⁸² 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.

⁴⁸³ 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.

⁴⁸⁴ Nagy távolságú manőver – a kedvező erőviszonyok létrehozása érdekében végrehajtott tevékenység, az egyik irányból egy másik irányba való áthelyezés az adott hadműveleti irányban lévő repülőcsoportosítást ért nagy veszteségek pótlására; KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

⁴⁸⁵ Lengyel Népköztársaság – LNK.

éleslövészet végrehajtására 1986.05.26 és 1986.06.06 között ejtőernyős infra-bombára⁴⁸⁶ L-L⁴⁸⁷ osztályú ÖIR⁴⁸⁸ rakétával, valamint földi célra L-F⁴⁸⁹ osztályú RPV. IR⁴⁹⁰ felhasználásával a VBHT-81 48. illetve 43. gyakorlatai alapján.”

Tehát az 1986-os kiképzési évet az előjáró elég „szorosra fogta.” Bőven volt feladat, s a kiképzési intézkedésnek a szd-ra vonatkozó legutóbbi feladata – a harcászati gyakorlattal egybekötött nagytávolságú manőver az LNK-ban történő leszállással, s ott irányított rakéta éleslövészet végrehajtásával – a felderítőrepülő szd. legizgalmasabb és a szd. egész állománya által nagyon várt része volt. Valós éles rakétalövészeti feladatok nemzetközi lőtéren⁴⁹¹ történő végrehajtásával, a rendeltetésnek megfelelő jogosultság elérését biztosító feladatokkal, valamint egy nagytávolságú áttelepüléssel. Mindezen feladatok a század egész állománya – mind a mérnök-műszaki, mind pedig a repülőgépvezető. állománya – számára várva várt és igazi nagy kihívás volt.

Taszáron az év elejei kiképzési időszakot általában a hideg, a ködös időjárási viszonyok jellemezték. Ritka volt az olyan kiképzési időszak, amikor az egész januárt és február hónapot végig tudták a repülőszázadok 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 jogosultsága⁴⁹² minden időjárási viszonyok között a repüléshez. Ez az időszak volt a századnál mindig a helyreállítás időszaka a kiképzési év elején, valamint az ellenőrző repülések időszaka, a lejárt repülési jogosultságok visszaállítására.

Ennek az év elejei kiképzési időszaknak a megszokott egyhangúságából – az 1986-os kiképzési intézkedésnek megfelelően – a Csapatrepülő Parancsnok 023/1986.számú

⁴⁸⁶ CP-100-as típusú ejtőernyős infra bomba – légicél imitálására szolgáló ejtőernyővel a célkörzetben, (Jelen esetben Lengyel felségterületen, a Balti-tenger fölötti, „USZTKA-1” légilövészeti lőtéren.) 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 repülőgépünk 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)

⁴⁸⁷ L-L – levegő-levegő osztályú, azaz levegőből légi célra indított rakéta, ebben az esetben R-13M rakétát használtunk.

⁴⁸⁸ ÖIR – önirányított rakéta.(A mi esetünkben R-13M, R-60-as levegő-levegő rakéták)

⁴⁸⁹ L-F – azaz levegő-föld osztályú, levegőből földi célra indított rakéta.

⁴⁹⁰ RPV.IR – Lézervezérlésű irányított rakéta – amelyet használtunk erre a célra a H-25ML

⁴⁹¹ Lőtér – lőfegyverekkel való gyakorlás céljából kialakított, speciálisan berendezett gyakorlóter. KÉSZ, Bp. 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

⁴⁹² 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.

intézkedése⁴⁹³ zökkenetesen ki a 101. Ö. Fre. szd.-ot. Az intézkedés pontosította és egyértelművé tette a kiképzési intézkedésnek a szd. részére félreérthetetlenül konkrétá tette az 1986-os kiképzési feladatát:

„Az 1986. évi kiképzési intézkedés alapján a tárgyévben a 101.fre.szd. RHGY⁴⁹⁴-val egybekötött rakéta éleslövészetet hajt végre az LNK területén.” Az előjáró meghatározta az LNK-ban végrehajtandó feladataink tartalmát, s elrendelte a saját törzse⁴⁹⁵ részére az RHGY okmányainak kidolgozását, s erre egy operatív csoportot létre is létrehozott, melynek vezetésével a CSRP törzsfőnökét, Udvardi Károly⁴⁹⁶ ezredest bízta meg. Az okmányok kidolgozásának a határidejét 1986. április. 21-ben határozta meg.

A CSRP – Schmidt István vezérőrnagy⁴⁹⁷ – megadta az RHGY tárgyát, amely a 101. Ö. Fre. szd. alaprendeltetéséből adódó harctevékenységeinek megtervezése, megszervezése és végrehajtása. Ugyancsak meghatározta az RHGY célját is, melyre az egész hadvezetésünk is várt, s amely a repülőtechnikánknak – a Szu–22M3-as típusnak – a rendeltetésszerű hadrendbe állítása volt a célja. Ez pedig a következő: jártasságunknak megfelelő harci alkalmazási feladatok végrehajtásából megszerezni a jogosultságot, bevethetőségünk – a 101.Ö. Fre. szd – alkalmazhatósága érdekében, valós harckörülmények között. Az RHGY-ra való készenlét elérésének idejét a parancsnok 1986. május. 13. 16.00-ban határozta meg. Az RHGY végrehajtását 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 ezredest nevezte ki, s a fentebb említettek szerint egy operatív csoportot is létrehozott erre. Meghatározta az RHGY-n résztvevő technikai eszközök, illetve személyi állomány összetételét is. Így ez alapján az RHGY hazai szakaszában a 101. Ö. Fre. szd. teljes állománya részt vett, a teljes gépparkjával, míg a külföldi szakaszban a 101. Ö. Fre. szd. állományából 18 fő

⁴⁹³HL-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.

⁴⁹⁴ RHGY – Repülő Harcászati Gyakorlat.

⁴⁹⁵Törzs – 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.

⁴⁹⁶ Udvardi Károly ezredest – a MN CSRP törzsfőnöke. Volt MiG–17PF-es pilóta, aki a repülésről történő letiltása után a CSRP törzsbe került, majd CSRP törzsfőnök lett.

⁴⁹⁷ Schmidt István vezérőrnagy – Csapatrepülő Parancsnok – Ő az 1956-os forradalom utáni pilótaképzés Szovjetunió belüli hetedik, az 1963-ban indult csoporttal Primorszko-Ahtarszkban kezdte el a repülőgép-vezetői képzését 12 társával együtt – Jak–18A repülőgépen – később egy repülőesemény veszélyes helyzetbe kerülése után önként lemondott a további repülőgép-vezetői képzéséről 1964-ben. Éberhardt György nyá. alezds és Katona István nyá. örgy visszaemlékezései alapján.

repülőgépvezető. tisztt, 5 fő megfigyelő tisztt. A mérnök műszaki szolgálat (MMSZ) állományából 21 fő tisztt és 25 fő tiszthelyettes, mind összesen 69 fő, valamint 10db harci Szu–22M3-as és egy db Szu–22UM3-as gyakorló harci repülőgép vett részt. A személyi állomány, s a szükséges technikai kiegészítő eszközök át- és visszatelepülésének végrehajtását egy An–26-os szállító repülőgéppel tervezte végrehajtattni az intézkedés szerint a CSRPK.

A 101. Ö. Fre.sz.d. RHGY-ra történő elméleti és gyakorlati felkészülésére intézkedést kiadását irányozta elő a CSRPK. Ennek, valamint a sz.d. felkészülésének a folyamatos ellenőrzése felelőségének Makai Sándor⁴⁹⁸ alezredest, a CSRPK első helyettesét jelölte ki Schmidt István vezérőrnagy.

1986. március.18-i aláírású, 029/1986. számú⁴⁹⁹ intézkedésében a CSRPK, Schmidt István vezérőrnagy a század – a 101. Ö. Fre.sz.d. – LNK-ban tervezett éles rakétalövészeti történő felkészülését szabályozza a legapróbb részletekre kiterjedően, ami tulajdonképpen Éberhardt György őrgy-nak, a CSRPK Harckiképzési Osztály felderítőrepülő szemlélőjének⁵⁰⁰ az alaposságát dicséri. Az intézkedés az ő keze munkája, ő szerkesztette a Szu–22M3 típust repülő rgv. parancsnok mindenre kiterjedő figyelmének alaposságával. A századszintű RHGY keretében az LNK területén, lengyel felségterületen, a Balti tenger fölötti „USZTKA-1” légi-lövészeti légtérben⁵⁰¹ CP-100-as infra-bombára⁵⁰² levegő-levegő osztályú, (L-L) 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. sz.d. minden rgv-je megszerzi a jártasságát a típus rendeltetészerű alkalmazásában. Ez volt a lényege a nagytávolságú díszlokációval egybekötött lengyelországi éleslövészettnek. Ebben az

⁴⁹⁸Makai Sándor – itt alezredest, a CSRPK I. helyettese, később vezérőrnagy – Mi–8-as és Mi–24-es helikopter-vezető, Schmidt István vezérőrnagy után a CSRPK parancsnoka

⁴⁹⁹HL-KI. MN CSRPK 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. Az MN CSRPK 029/1986.sz. intézkedése a Lengyel Népköztársaság állami lőtérén 1986. kiképzési évben tervezett éles rakétalövészetre történő felkészülésre. Börgönd, 1986. március.18.

⁵⁰⁰Felderítőrepülő szemlélő – a Csapatrepülő Parancsnokság Harckiképzési Osztálya állományába tartozó, a 101.Ö. Fre. sz.d. szakmai felügyeletét ellátó, a Csapatrepülő Parancsnok munkáját közvetlenül szakmai szempontból segítő repülőgépvezető. A Csapatrepülő Parancsnok Fre.sz.d. részére kiadásra kerülő parancsait, utasításait szakmai téren előkészítő és megfogalmazó, felsőfokú szakképesítéssel rendelkező repülőgépvezető, aki repülte is a Szu–22M3 repülőgépet, s a 101. Ö. Fre. sz.d. vezetését is segítette szakmai és vezetési tanácsaival és tevékenységével. Személy szerint Éberhardt György a Fre. sz.d. megalakulásakor, 1983-ban őrnagyként került ebbe a beosztásba, melyet 1991-ig a CSRPK megszűnéséig látott el. Mivel az akkori MN Repülő Főnöke személyes okok miatt nem engedte a típuson tovább repülni, alezredestként szállító repülőgépen repült tovább.

⁵⁰¹ Légi-lövészeti légtér – olyan, a levegőben kialakított lőtér, melyet a repülőgépekkel történő éles rakétalövészett végrehajtása 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.

⁵⁰² Infra-bomba – 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.

intézkedésben az LNK-ba települő állomány létszáma 72 fő volt és 10 db harci Szu–22M3-as típus volt megadva, de a későbbi intézkedések már csak 69 fő áttelepülő állományról beszéltek s az áttelepülő repülőgépek száma egy darab Szu–22UM3 gyakorló harci repülőgéppel bővült.

1986.március 24-én a CSRP – Schmidt István vezérőrnagy – a 035/1986.sz. intézkedésének⁵⁰³ kiadásával – az LNK-ban történő feladatvégrehajtás megfigyelői biztosítása – készítette elő, segítette a 101. Ö. Fre. szdpk. és a rgv. állomány sikeres felkészülési munkáját. Ugyanis a MN Csapatrepülő Parancsnokság (CSRP) Harckiképzési Osztály (HKO) felderítőrepülő szemlélője, Éberhardt György őrnagy, aki szintén repülte a Szu–22M3 repülőgép típust – a CSRPK utasítására a kiképzési tervnek megfelelően kidolgozta a lövészeti át- és visszatelepülés útvonalát.

Éberhardt őrgy. megigényeltette a tartalék repülőtereket, s az utasítására ennek megfelelően a diszpécser szolgálat is elvégezte a szükséges igényléseket, az útvonalakat s intézte az útvonalengedélyeket a VSZ EFE-n keresztül, valamint az áttelepülési repülőtéren – Pila⁵⁰⁴-n – keresztül. Ebben az intézkedésben részletesen megkapta a szd. az át- és hazatelepülés időjárás minimumait, az át- és hazatelepülés útvonalrepülésének módját, valamint az ezekhez igényelhető tartalék repülőtereket. Az áttelepülés irányításának rendjét, az RSZBN-6SZ⁵⁰⁵ hangolásának rendjét repülőterekre, illetve fordulópontokra (3-3, mindösszesen hat), valamint az ARK⁵⁰⁶ csatornák (négy távoli irányadó állomás – TIRÁ – és négy közeli irányadó állomás – KIRÁ – összesen nyolc hangolható rádióállomás) hangolási rendjét. A B-20-as légifolyosó⁵⁰⁷ keresztezési magasságait Pila repülőtér OSZP-RSZP⁵⁰⁸ 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 repülés módját. A repülés különleges eseteiben

⁵⁰³ 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.

⁵⁰⁴ Pila – katonai repülőtér az LNK-ban, hívójele: „mangán” Leszállópálya 2400X60m. A repülőtéren Szu–22M4-es típusú repülőgépek települtek. Koordinátái: Északi sz: 53° 10' Keleti h: 16° 43' A repülőtér Pila helység északnyugati részén helyezkedik el.

⁵⁰⁵RSZBN-6SZ – Közel navigációs rendszer (Радионавигационная Система Ближней Навигации), a 6sz modifikációja.

⁵⁰⁶ ARK – Automatikus Rádió Iránytű (Автоматический Радио Компас).

⁵⁰⁷ 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 repülés a katonai repüléseknek volt alárendelve, s mindezt annak megsértése nem katonai jellegű 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.

⁵⁰⁸ OSZP-RSZP – Műszeres leszállító rendszer (Оборудование Системы Посадки-Радиолокационная Система Посадки)

történő tevékenységet az át- és hazatelepülés idején, s végül a teendők sorrendjét a tájékozódás elvesztése esetére.

Ezen intézkedések alapján dolgozta ki a század vezetése részletesen az áttelepülés és a hazatelepülés teendőit – a nagytávolságú manőverben résztvevő beosztottja számára – minden egyes intézkedés kézhez vétele után. Ezután a század állománya a kiképzési repülései, s az egyéb feladatai mellett elkezdte a felkészülését az 1986-os kiképzési évünk legfontosabb feladatára, az LNK-ban végrehajtandó légi és földi lövészeteink végrehajtására.

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 „Vízválasztó⁵⁰⁹” írásos paranccsal, melyet az egység ügyeletes⁵¹⁰ Fináncz szds (31. H.Vre.e.) és a helyettese Takács hdgy (101. Ö. Fre. szd.) 04.57-kor vettek kézhez Taszár repülőtéren. A parancs vétele után az egység ügyeletes és helyettese 1986. május. 07-én 05.01 perckor kezdték meg az állomány riasztását.

A hajózó állomány 18 fővel normaidőn belül elérte a III. fokot, a század hadrafoghatósága minden időjárási viszonyok között 100%-os volt az ellenőrző parancsnokok értékelése szerint.

A teljes harckészültség elrendelése két és fél órával később, 1986. május 07-én 07.30-kor történt meg a 101.Ö. Fre. szd. parancsnokának – Balogh Imre alezredesnek – átadott „Vízválasztó” parancsban meghatározottak szerint. A parancsnok a feladat tisztázása, pontosítása után riasztotta a személyi állományt, majd rádióon folyamatosan fogadta az I. készülségi fokot elért rgv-k bejelentkezését, a kijelölt repülőgépekből. A század normaidőn belül elérte az I. készülségi fokot 10 db harci és két gyakorló harci Szu–22M3, illetve Szu–22UM3 repülőgépekkel, a meghatározott függesztmény variációkkal.

Az előljárási ellenőrző bizottság a századnál 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,*

⁵⁰⁹ „Vízválasztó” – háborús készülségi fokot elrendelő írásos parancs kódmegnevezése, melyet borítékban – nálunk futár adta át a parancsnokunknak – adtak át a parancsnoknak. Ebben a borítékban rendelték el a háborús készülség szintjét és a szinthez tartozó utasításokat adták meg s a szinthez tartozó tevékenységek sorrendje is rögzítve volt benne.

⁵¹⁰ 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. állományából, míg az egység ügyeletes parancsnok helyettese pedig a 101.Ö. Fre. szd. állományából került ki.

beszállítása szervezettnek minősíthető a repülőgépvezetők és a repülőgépek normaidőn belül elérték az I. fokú készséget, a század készen állt a harc feladat végrehajtására.⁵¹¹”

Ez volt a lényeg. A század készen állt a harc feladat végrehajtására! A hadrafoghatóság szerinti értékelés pedig a következő volt:

- a rgv-k 100% – kiváló;
- a repülőgépek 87% – jó;
- a gépjárművek 92% – kiváló.

Az előjáró értékelése szerint: *„Összességében a század magasabb harckészségbe 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 század két szakaszban, négy fázisban hajtotta végre. Az első szakasz, a RHGY hazai része volt, a második szakasz pedig a nagy távolságú manőver keretében végrehajtott hadműveleti diszlokációs manőver, melyben a század át is települt a lengyelországi VSZ együttműködő Pila repülőterére.

A taszári az állandó települési helyről végrehajtott, az RHGY hazai részében – ebben vizuális légi-felderítési, légi-fényképezési és lövészet feladatokat hajtott végre a szd. Nádudvar lőtérré, 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 végrehajtását értékelő bizottság kellő szigorral és kegyetlenül ellenőrzött.

A legkisebb hanyagságot, pontatlanságot sem nézték el – annak ellenére, hogy a szemlebizottság az egész század vezetését személy szerint is nagyon jól ismerte rajparancsnokokig bezárólag – a feladatok végrehajtásánál. 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 század egész állománya. Az rvg-k és a repülőgépeket kiszolgáló műszaki állomány is érezte és tudta. Nagyon sokat jelentett az állomány 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

⁵¹¹ Az RHGY-t ellenőrző bizottság megfogalmazása a 101. Ö. Fre. szd. részére elrendelt „Vízválasztó” gyakorlat ellenőrzésének észrevételeiből.

eredmény, az az együttes, közös munka eredménye – nem lehet majd ujjal mutogatni egymásra, áttolni a felelősséget a másokra. A teljes állomány igyekezett minden erejével megfelelni az elvárásoknak – s a közös munka, a közös felelősség egyre inkább összehozta, összekovácsolta az egész század állományát. Mindenki odafigyelt a másokra – a század tagjai figyeltek egymásra. Ettől érezhetően nagyon jó harcoló egységgé vált a század.

Az első napi harctevékenység, a felderítő feladatok végrehajtása volt, rádiótechnikai, légi-fényképezési és vizuális felderítési harc feladatokkal, a század részére, az RHGY folyamán az előjárói parancsban – amit az előjárótól folyamatosan kapta a szd. vezetése írásban vagy szóban – a meghatározottak szerint.

A rádiótechnikai felderítést az Ö. Fre.szd. hajózó állománya az értékelések szerint – megfelelő parancsnoki szakfelkészítés alapján – *„térben és időben, az elvárásoknak megfelelően végrehajtotta,⁵¹²”* 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 harc feladatokat – kis sebességű légi célok elfogását, valamint éleslövészeti feladatokat – hajtott végre az Ö. Fre. szd. Ennek során a harcálláspont megfigyelői állománya és a rgv. állomány kitűnő és összeszokott együttműködése pontos rávezetést, valamint a kiváló minőségben végrehajtott kis sebességű légi célok elfogását eredményezte.

Volt több olyan rgv, aki gyors egymásutánban kétszer is „ledolgozott⁵¹³” 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 végrehajtott így.

A RHGY második szakaszát – 1986. május. 21 és 31. között külföldön, az LNK tengermelléki körzetében található Pila repülőtérrel – „USZTKA” tenger fölötti lengyel felségvizek fölötti légi lövészeti légtérben levegő-levegő (L-L) osztályú ÖIR rakétákkal, és Nadarzyce földi-lövészeti lőtérén pedig levegő-föld (L-F) osztályú IR rakétákkal, lézervezérléssel hajtotta végre a szd. Ez volt az RHGY külföldi szakasza.

Az áttelepülést a század géppár kötelékben hajtotta végre 1986. május 23-án, az egyszerű idős (EIV) tervtáblának megfelelően, a betervezett Taszár-Mosnow-Lask-Pila

⁵¹² Az előzetes értékelés szerinti megfogalmazása alapján. HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d.3906 öe. A 101.Ö. Fre.szd. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986.

⁵¹³ „Ledolgozott” – azaz elfogást hajtott végre a célrepülőgépre.

útvonalon. Az első géppár 10 óra 30 perckor szállt fel Taszárról és 12 óra 30-kor már Pila repülőtéren mind a 10 Szu-22M3-as repülőgép és az egy Szu-22UM3-as gyakorló harci repülőgéppel 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.⁵¹⁴ Egy rövid parancsnoki eligazítás után, s a lengyelekkel történt egyeztetés, s egy rövid parancsnoki eligazítás után, már egy órakor – a szd. hajózó állománya – a lengyel hajózó étkezdében – a mérnök-műszaki (MMSZ) állománya pedig az ő számukra kijelölt étkezdében fogyasztotta a napi ebédjét.

Másnap, 1986.május 24-én pedig a Pila repülőtér repülőezredének lengyel hajózó parancsnokai már a 101. Ö. Fre. szd. hajózó állománya földi előkészítését⁵¹⁵ végezték Pila repülőtér repülőtér-használatiutasítása, a Balti tenger fölötti Uszka-i légilövészeti lőtér, valamint a Nadarzice-i földi lövészeti lőtér lőtérhasználati utasításaiból. A földi előkészítésen felkészítést kapott a magyar rgv. állomány 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 végrehajtásának szabályaiból. Taszár repülőtéren ezeket a feladatokat már a parancsnok repülő-helyettesével – Víg Miklós őrgy-al – egyszer már átvették, de most a helyi sajátosságokat is megismerhette az rgv. állomány a lengyel hajózó parancsnokoktól. Az előjáró parancsnok 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 repülési tervtábla⁵¹⁶ szerinti felkészülést folytatta le a 101. Ö. Fre. szd. hajózó állománya, – ahogyan azt otthon Magyarországon is tette volna – a világítóbombára történő rakétaindításból a 101. Ö. Fre. szd. rgv. parancsnoki állománya irányításával.

Miután a századparancsnok feladatszabása, majd a repülési felkészülés is megtörtént, a hajózó állománynak a parancsnok kabintrenázst⁵¹⁷ rendelt el, melyen személyesen végezte el a

⁵¹⁴ 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.

⁵¹⁵ Földi előkészítés – tanteremben, vagy felkészülési teremben végzett speciális felkészítés, amelyben a hajózó állományt felkészítik részletre menően, az adott helyen – jelen esetben a Pila repülőtéren, az Uszka-i légi lövészeti lőtéren, a Nadarzice-i földi lövészeti lőtereken – végzett repülésekre, illetve feladat végrehajtásokra, s minden ilyen felkészítés esetén vizsgáznunk kell az elhangzott ismeretekből. Itt a vizsgát a parancsnok, illetve a CSRP Harckiképzési Osztály felderítő szemlélő – Éberhardt György őrgy – vizsgáztattak bennünket.

⁵¹⁶ 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.

⁵¹⁷ Kabin-trenázst – 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.

rgv-k repülési felkészülésének visszaellenőrzését a repülési feladat ismeretéből, a tevékenységek sorrendjéből s a repülési feladat végrehajtása során előfordulható különleges esetekben a kabinban végzett teendőkből, és a kapcsolási sorrendekből is.

A felderítőrepülő-század az első napi harc feladatát világító bombára történő rakétaindítással /R-13M/ 1986. május 27-én NEIV között hajtotta végre 10.00-s repülési startidő kezdéssel, melyet 16.00-kor fejezett be, eseménymentesen. A repülési váltást a magyar repülőszázad rgv-ként 2-2 felszállással teljesítette, minden világító bombát leküzdve. A repülések irányítása, a világító bombákra /a célra/ történő rávezetések a lengyel fél kérésére orosz nyelven kerültek végrehajtásra.

Minden rgv. sikeres ÖIR rakétaindítást hajtott végre, a légicélját mindenki sikeresen megsemmisítette. Történt mindez annak ellenére, hogy az elfogás legkritikusabb pontján, a 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 feladat végrehajtása 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 parancsokat. A gyakorlatot vezető parancsnoknak, s az ellenőrző bizottságnak nagyon tetszett, ahogyan a lengyel harcálláspont magyar szemlélői megoldották, kezelték a kialakult bonyolult légi helyzeteket. A hajózó állomány tevékenységét és eredményességét az előjáró és az ellenőrző bizottság „kiváló” értékeléssel minősítette.

Az RHGY második külföldi mozzanata a lézervezérlessű 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 feladatra a felkészülés 1986. május 28-án történt, a világítóbombára történő felkészüléshez hasonlóan alaposan és precíz módon. A teljes hajózó állomány a repülőharcászati feladat végrehajtását megelőző lőtér körbejárását a repülésre 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 század vezetője, hogy másnapi repülési váltásra nem túl sok jót várhatunk az időjárástól.

A H-25ML lézervezérlessű L-F osztályú rakétaindítása nagyon fontos volt a 101. Ö. Fre. szd. számára, hiszen már csak ez hiányzott a hajózó állomány számára a század rendeltetés szerű jártassága jogosultságának megszerzéséhez és a teljes értékű rendszerbe állításához.

A H-25ML éles rakétalövészet végrehajtását az 1986. május.29-i repülési váltáson terv szerint 08.00-tól 14.00-ig kellett végrehajtania a felderítőrepülő-századnak 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 feladat végrehajtásának. Időjárásfelderítésre, a 101. Ö. Fre. szd. pk-a Balogh Imre alez. szállt fel a repülőtér 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 feladat végrehajtás előírásai szerint fedélzeti lézerállomást 800m-en már ki kellett kapcsolnunk. Az ilyen időjárási viszonyok között történő feladatvégrehajtása 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 időjárási helyzetet, s a feladat végrehajtására váró század hajózoói előtt teljesen nyilvánvaló volt, hogy ez az időkép a lövészet, a rakétaindítás végrehajtására nem megfelelő. Ezt jelentette Balogh Imre alezds is az RHGY vezetésének is. Várni kellett a repüléskezddéssel. A repülést, 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 repülés 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 altábornagy helyettese, Kovács Béla vezérőrnagy úgy döntött, hogy a repülést, a betervezett rakétaindítási feladatokkal végre kell hajtani. Így – igaz, egy órát késve – elkezdődhetett a repülés, a H – 25ML irányított rakétával történő lövészet végrehajtása.

A 101. Ö. Fre. szd. pk, a Légvédelmi és Repülőparancsnok helyettese döntésére csak annyit jelentett később a repülési váltás befejezése után Schmidt István vezérőrnagy Csapatrepülő Parancsnoknak: *„Vezérőrnagy elvtárs! Háborúban, harcviszonyok között sem várhattunk volna az időjárásra. Különben is század felkészült és készen állt a feladat*

végrehajtására!⁵¹⁸” – ennek a parancsnoki állományból többen fültanúi is voltak. Balogh Imre alez. a Fre. szd. század légilövész szolgálat főnökének Lőrincz István őrgy-nak utasítást adott a módosított magasságú lökörön történő feladat végrehajtási adatainak a kiszámolására, s az újonnan kiszámolt lökör adataival feladatpontosítást írt elő a hajózó állomány részére. Az elvégzett számításai után a szd lé. löv. szolg. főnöke eligazítást, feladatpontosítást tartott a hajózó állomány részére, a kiszámított, már az új időjárési helyzettel kialakult feladat végrehajtási viszonyoknak megfelelő feladatvégrehajtásra. Elmagyarázta az állomány előtt a feladatvégrehajtás menetét, melyet a felderítőrepülő-század parancsnokának első helyettese pontról-pontra ellenőrzött. A kialakult új helyzetben a századparancsnok a lökör magasságát 1550m-ben határozta meg – melyen igaz, már felhőfoslányok voltak – de a rakétaindítási feladatainkat így már végre tudtuk hajtani, igaz, 7-11°-os zuhanási szöggel, az előírt 20°-os zuhanási szög helyett, de így a feladat végrehajtható volt.

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 parancsnokunk a rakéta előkészítés technológiai utasítás előírásait figyelmen kívül hagyva önhatalmúlag – mellőzve a fegyverzeti szakmérnök tiltakozását – pk-i joggal 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 előljáró parancsnoki engedéllyel – vásárolt H-25ML rakétával. Végül egy óra késéssel, de elkezdhetett a repülés, 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 repülőgépvezető-je és a CSRP felderítőrepülő szemlélője is sikeres rakétaindítást hajtott végre – igaz, nem az előírt időjárési viszonyok között – s evvel teljesítve lettek az RHGY század részére előírt célkitűzései.

A H-25ML lézervezérlésű rakéta indításával megszerezte a rendeltetésszerű jártasságát, s a 101.Ö. Fre. szd harcba vethetővé vált a rendeltetésének megfelelően. A hazatelepülését a század 1986. május 31-én 9 óra 30 perces repülésváltási kezdéssel hajtotta végre. Egyes repülőgépes felszállással PILA – LASK – MOSNOW – TASZÁR útvonalon, 6300m-es és 7300m-es magassági lépcsőkön 5 perces időintervallumokkal. Az első repülőgép 9 óra 38 perckor szállt fel Pilából, s az utolsó repülőgép 11 óra 50 perckor szállt le Taszár repülőtéren. A hazatelepülését is eseménymentesen hajtotta végre a 101. Ö.Fre.szd.

⁵¹⁸ Katona István nyá. őrgy – a rep. harckik. alo. vez. visszaemlékezése alapján.

Összességében a század 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 óra 54 percet repült. Ahogyan hazaértünk s alig pihentünk, s már meg is jelent a CSRP parancsa a 101. Ö. Fre. szd. harckészültségbe történő vezényléséről.

3.8 A III. fejezet részösszegzése:

Bemutatásra került ebben a fejezetben a 101. Ö. Fre. szd. Taszár repülőtéren történő beilleszkedésének menete a század parancsnoki állománya, repülő-műszaki és repülő-hajózó állományának visszaemlékezései alapján melyből kiderül, hogy a beilleszkedés egy cseppet sem volt zökkenő-mentes. A szakmérnök 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 – repülő harcászati gyakorlatának főbb mozzanatait, a két lépcsős gyakorlatát, melynek első lépcsője Magyarországon, Magyar Légterben és Nádudvar lőtéren, második lépcsője pedig a nagy hatótávolságú díszlokációval az LNK területén történt légi- és szárazföldilövészettel, kiváló végrehajtással. A kiváló eredményű végrehajtás az előírás szerinti egyszerű időjárási viszonyok ellenére bonyolult időjárási körülmények 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 repülőgépek mellett a Szu–22M3 repülőgéptípus is készülségi szolgálatába lépett Taszár repülőtéren és besegített a készülség 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 Laage⁵¹⁹ 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, a közösségnek, 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.⁵²⁰

Kádár János⁵²¹ az MSZMP elnöke hivatalos belgiumi látogatásán találkozott Jacques Delors⁵²²-ral az EK Bizottságának elnökével.⁵²³

1985-től rendszeressé váltak az évenkénti szovjet-amerikai csúcstalálkozók, melynek eredményeként a R. Reagan amerikai elnök korábban elvetett „nulla-megoldását” M. Gorbacsov gyakorlatilag elfogadta. Gorbacsov a belpolitikai helyzetének megszilárdítása

⁵¹⁹Laage – Katonai repülőtér a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) területén, az NDK 77. vadászbombázó repülő ezredének az állandó települési helye. A repülőtér koordinátái: Északi sz.: 53° 55' 07"- keleti h.: 12° 16' 52" Ezen a légi bázison, egy repülőtéren települt a szárazföldi és a haditengerészeti légierő.

⁵²⁰ Horváth Jenő: Az európai integráció története napról napra. Bp, 1997, szerzői kiadás a Külügyminisztérium támogatásával az ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt. nyomdájában elkészítve.

⁵²¹ 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 magyarországi szovjet típusú rendszer 1956 és 1989 közötti időszakának (az u.n. Kádár-korszaknak) a vezetője, névadója, 1985-től az MSZMP főtitkára 1988-ig.

⁵²² 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.

⁵²³ 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.⁵²⁴ M. Sz. Gorbacsov és R. Reagen 1987. december 8-án aláírták Washingtonban az összes közepes hatótávolságú atomtöltetű rakéta leszerelését⁵²⁵

A SZU a Vosztok rakétáinak a '60-as évek elejei sikerei után 20 év múltán már hiába próbálkozott az amerikai 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.⁵²⁶

Amíg a Magyar Néphadseregen belül folyt a VSZ partnerszerződési kötelezettségből adódó hadseregfejlesztés, 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.⁵²⁷

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 Csernyenkót⁵²⁸ váltó Mihail Szergejevics Gorbacsov⁵²⁹ volt.⁵³⁰

Magyarországon belül pedig a politikai 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.⁵³¹ A kényszer ellenére, amely a MN-ben a '80-as évek közepén előállt – egy éven belül három honvédelmi minisztere

⁵²⁴ Fischer Ferenc: A megosztott világ. VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 ősziig) 339.o.

⁵²⁵ Horváth Jenő: Az európai integráció története napról napra. Bp, 1997, szerzői kiadás a Külügyminisztérium támogatásával az ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt. nyomdájában elkészítve.

⁵²⁶ Fischer Ferenc: A megosztott világ. VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 ősziig) 340.o.

⁵²⁷ Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet Lakitelek, 2017.ANTOLÓGIA Kiadó. 219.old.

⁵²⁸ 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.

⁵²⁹ 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.

⁵³⁰ Fischer Ferenc: A megosztott világ. VII. 9. Gorbacsov peresztrojkájától a berlini fal leomlásáig (1985 tavaszától-1989 ősziig) 340.o.

⁵³¹ 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.

volt a magyar néphadseregnek, Czinege Lajos,⁵³² Oláh István⁵³³ és Kárpáti Ferenc⁵³⁴ személyében – ez idő alatt bizonyos jellegű reformtörekvésre való hajlandóság megjelent ugyan a néphadseregen belül, de a néphadsereg vezetése nem avatkozott bele az ország politikai életébe.

A 101. Ö. Fre. szd. is tette a dolgát, tudomásul véve a felsőbb parancsnokok utasításait, megszorításait, amely évről-évre egyre nehezebbé tette a kiképzés tervezését. Ugyan a 101.Ö. Fre. szd. még szerencsés helyzetben is volt, hiszen a század minden egyes hajzója első osztályú rgv volt, csakhogy az első osztályú rgv-knek is szükségük volt, legalább a tudásuk, a repülési technikai jártasságuk szinten tartására. Mindemellett ott voltak még a kiképzésben jelentkező új feladatok is! Az új harceljárás módok, és mindezek begyakorlása. Így a CSRP 1986.december 16-án kiadott 1987-es kiképzési tervében a 101. Ö. Fre. szd. részére megadott repülési idő cseppet sem lelkesítette a század rgv. állományát, ugyanis az 1986-os kiképzési évünkben rgv-kénti 90-100óra biztosított repülési 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 repülőknél 85-90 óra⁵³⁵” Ennyiről szólt, az 1986. december 16-án aláírt CSRP 00102/1986.számú intézkedése – bennünket érintően – az 1987-es kiképzési év feladatainak a végrehajtására. (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 készütségi riasztások biztosítására, stb. használjanak fel.⁵³⁶”* Így biztosítani kellett ebből a kis kiképzési időből, a kiképzésen kívül még egy pár más dologra is repülési időt. Ez akárhogyan is nézzük valamivel több, mint 10%-os

⁵³² 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

⁵³³ 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.

⁵³⁴ 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.

⁵³⁵ 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.

⁵³⁶ Hadtörténeti Levéltár - Központi Irattár (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.

kiképzési repülési-idő csökkentést jelent – olyan, mintha minden rgv. majdnem egy havi repülési idejét elvették volna. Ez az üzemidő csökkentés bizony hosszú távon nem maradhatott „büntetlenül” – előbb-utóbb ugyanis törvényszerűen jönniük kellett a legkülönbébb repülőeseményeknek. A gazdaságunknak, az ország gazdaságának azonban már csak ennyire tellett. A parancsnokoknak elmondták mindezeknek a csökkentéseknek a miértjét, s a többi pedig rájuk, valamint a politikai helyettesekre volt bízva, hogy mindezeket megértessék az állománnyal.

A CSRP 00102/1986.számú intézkedésében⁵³⁷ az 1987-es kiképzési év feladatainak végrehajtásában „*a magasfokú HKSZ⁵³⁸ folyamatos fenntartása mellett, az elért eredményekre alapozva 1987-ben tovább folytassák a csapatrepülőök következetes és racionális alaprendeltetés-centrikus felkészítését és kiképzését.*”⁵³⁹

Ezzel a CSRP egyértelműen meghatározta az 1987-es kiképzési év fő feladatainak irányvonalát. A kiképzési intézkedést már az újonnan kinevezett CSRP – s időközben ezredessé előléptetett – Makai Sándor⁵⁴⁰ írta alá 1986.december 16-án. A 101.Ö. Fre. szd-nál – már az intézkedés aláírását követő napokban a századparancsnok azok előtt akik a század repülési tervének elkészítésével foglalkoztak – a szd. törzse és a harckiképzési alosztályvezető – ismertté tette az 1987-es kiképzési év intézkedésének alapvető tervezési adatait⁵⁴¹

A repülő kiképzésre fordítható repülési idő jelentős mértékű csökkentése mégsem szegte kedvét, a szd. hajózó állománynak. Bizakodva nézett a teljes állomány a jövő elé, hiszen a 101. Ö. Fre. szd-ra szabott feladatok nagyon érdekesek voltak, s az elmúlt évhez hasonló megfelelő nagy kihívást ígért mind a rgv, mind pedig az üzemeltető MMSZ állomány számára. Nevezetesen szó szerint ez állt a kiképzési intézkedés 101. Ö. Fre. szd. részére előírt feladatainál: „*Készüljön fel NDK-ból érkező vadászbombázó repülő század⁵⁴² fogadására, a*

⁵³⁷HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695. d. 3904. öe. A MN CSRP 00102/1986.számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására.

⁵³⁸ Harekészség – HKSZ harctevékenységre, védelemre vagy oltalmazásra való készenlét- KÉSZ Budapest, 2015. HM Zrínyi Nonprofit Kft. Zrínyi Kiadó;

⁵³⁹ 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.

⁵⁴⁰ 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.

⁵⁴¹ Tervezési adatok – azok az adatok, amelyből a század kiképzési tervét össze tudtuk állítani: a repülési idő összmennyiségét, a repülési idő tartalékainak képzését, a hadművelleti időtartalék, a betervezendő új kiképzési feladatokat, stb.

⁵⁴² Itt előzetesen csak annyit sikerült megtudnunk, hogy a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) Légierő 77. Vadászbombázó Repülőezredének egy repülő századáról, egy Szu-22M4-es repülő századáról van szó, amely század a Rostock melletti Laage repülőtéren települt.

*közös rendezvények megtartására, majd viszonzásként a századával az NDK-ba történő áttelepülés végrehajtására, melyre később külön intézkedem.*⁵⁴³” (eredeti írásmóddal K.I.)

Már a 101.Ö. Fre. szd részére kezdett feladatszabás is érdekesen kezdődött, amely a szakágvezetőket és parancsnokokat kreatív gondolkodásra készítette, nemkülönben a rgv. állományát is beleértve.

„A repülő harckiképzés általános feladataiban meghatározottakon túlmenően érjen el minőségi előrelépést a felderítő és csapásmérő harcfeladatok végrehajtásában.” Így kezdte a CSRP a feladatszabását a század részére, majd a kiképzési intézkedés 32. oldalán *„Fejlesszék és erősítsék az alaprendeltetésének megfelelő gondolkodásmódot. Ennek keretében kapjon kellő hangsúlyt a felderítő repülők szerepe, feladata a szárazföldi összefegyvernemi harc megvívásának különböző időszakaiban. 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 őrgy⁵⁴⁴ az intézkedés feladatszabása után – amely még 1986.december 17-én megtörtént – azonnal elkezdte kidolgozni a vízszintes repülésből történő bombavetés módszerét a századunknál még jelen lévő szovjet tanácsadó pilóták egyikével, Jevgenyij Ovcsinnyikov szds-al, akivel ő igen jó kapcsolatokat ápolt. A vízszintes repülésből történő bombavetés alapjául szolgált a speciális bombavetési feladatok⁵⁴⁵ végrehajtásához.

A CSRP kiképzési intézkedésének megfelelően az alaprendeltetésnek megfelelő gondolkodásmódról csak annyit – annál jobban, mint ahogyan a Fre. szd. állománya hozzáállt a kiképzési feladatainak a megvalósításához, már nem igen lehetett fejleszteni az alaprendeltetés szerinti gondolkodásmódjukon – a szd. parancsnoki és hajózó állománya 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, fegyelmeztelenségek, de a gondolkodásmóddal semmi problémánk nem volt. Ezt az igen gyakori CSRP Repülő Harckiképzési Osztályvezetői (RHO) ellenőrzések is megerősítették. Sokszor az ilyen

⁵⁴³ A kiképzési intézkedés 31. oldalán.

⁵⁴⁴ Máté László őrgy – Taszár repülőtérről, MiG–21-es típusról, a taszári első repülőszázad századparancsnok helyettesi beosztásából került a Szu–22-es felderítőrepülő-századhoz, a századparancsnok felderítő helyettesi beosztásába. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte, Balogh Imre őrnaggyal és Vigh Miklós őrnaggyal 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.

⁵⁴⁵ Speciális bombavetési feladatok – az atom töltetű bombák és a gyújtóbombák (napalm) bombavetéséhez.

ellenőrzéseket maga az Osztályvezető, Bálint István alezds⁵⁴⁶ vezette Börgöndről, de az is előfordult, hogy az osztályról (RHO) Tordasi László őrgy,⁵⁴⁷ vagy éppen a CSRP törzsfőnöke végzett „villám-ellenőrzést” bejelentés nélkül a Felderítőrepülő-század törzsénél, illetve a század repülő-harc kiképzési alosztályán. Az ellenőrzők szinte mindig elégedetten távoztak, súlyosabb szabálysértési észrevételek és felmerült hiányosságok nélkül.

Az ugrásból történő bombavetés⁵⁴⁸ módszerét pedig Éberhardt György – akkor már alezds – dolgozta ki, 1990. év elejétől, s 1990. októberében az elméleti kidolgozást követően Racskó Mihály szds-al⁵⁴⁹ – akkor már őrgy – kezdték el a gyakorlati végrehajtását, 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 repülési idő hiánya ellenére ezt a gyakorlatot a század vezető rgv állománya végrehajtotta ezt a feladattípust is a repülési feladatok komplexálásával. Akiket nagyon érdekelt a feladatvégrehajtásának mikéntje, az megtalálta a módját, s a megfelelő parancsnokkal a saját kiképzési feladatideje terhére végre tudta hajtani ezt a feladattípust is. A vízszintes bombavetési feladatok elsajátítását Nádudvar lőtéren így a rgv-k zöme végrehajtotta,⁵⁵⁰ tapasztalatot szerzett belőle.

A felderítő helyettesnek valójában a század légilövész-szolgálat főnökével kellett volna együtt dolgoznia a vízszintes bombavetés módszerén, annak a kidolgozásán, de a légilövész-szolgálat főnöke – Lőrincz István őrgy⁵⁵¹ – már a továbbtanulási felvételi vizsgáira készült. Őt

⁵⁴⁶ Bálint István alezds – a MN CSRP Harckiképzési Osztályvezetője, L-29-es, MiG-15-ös, Míg-17-es repülőgép típusokon repült, majd a merevszárnyas repülőgépekről történő letiltása után a CSRP HKO vezetője lett, s Mi-8-as és Mi-24-es helikoptereket vezetett.

⁵⁴⁷ Tordasi László őrgy – a MN CSRP Harckiképzési Osztály Szállító-repülőgép szemlélője, An-26 és L-410 repülőgép típusokon repült.

⁵⁴⁸ 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 félbukfencel, 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!)

⁵⁴⁹ Racskó Mihály szds – Taszár repülőtérrel, 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.

⁵⁵⁰ Az így – vízszintes repülésből – eldobott bombák között volt hat darab 500kg-os bombája is a Felderítőrepülő-századnak, amelyeket el kellett dobnunk a lejárt műszaki idejük miatt. Ezeket a bombákat a nagyságuk miatt mind csak a nádudvari lőtéren dobhattuk el.

⁵⁵¹ Lőrincz István szds-ként került a Szu-22-es Felderítőrepülő-századhoz Pápáról, MiG-23-as repülőgép típusról, 1983-ban, s részt vett Szovjetunióban a Szu-22-es típusátképzésen, a krasznodari repülőbázison. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte.

ugyanis a századparancsnok 1987 őszétől akadémiai beiskolázásra javasolta Szovjetunióba, a Moszkva melletti monyinói⁵⁵² Gagarin repülőparancsnoki akadémiára.⁵⁵³

Tehát jószérével még el sem kezdődött az 1987-es kiképzési év, de a század vezetése már elkezdett dolgozni a kiképzési intézkedésben a 101. Ö. Fre. szd. részére megszabott új feladatain. Mindenki tette a dolgát a szakterületének megfelelően.

Az 1987-es kiképzési intézkedés fő feladatának 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 feladatokra kellett készülnie tehát a szd-nak, s mint új kiképzési gyakorlatot a gépágyúkonténer használatát (harci alkalmazási feladatot) kellett elsajátítani a teljes rgv. állománnyal. Teljesen új feladatként lettek ugyan megjelölve az intézkedésben, de az SZP-2 minimum időjárás viszonyok közötti repülésbe kényszerűségből már bele-bele „kóstolt” a hajózó állomány egy része – hiszen az időjárásnak nem lehet parancsolni s akadt néhány olyan esetünk, amikor minimum időjárás viszonyok között feladatot végrehajtó repülőgépet lepett meg az időjárás kevés üzemanyag maradékkal, s akkor bizony le kellett szállni, csökkentett időjárás viszonyok között, hiszen az ilyen helyzetbe került rgv-k nem tudtak átrepülni tartalék repülőterre. Ugyanilyen okok miatt a szürkületi bombavetésben is volt már része néhány rgv-nek a szd. állományából. A repülésben kialakult helyzet miatt ugyanis volt olyan, aki az utolsó sorban végrehajtott bombavetési feladatát – szürkületben volt kényszerült végrehajtani, ha nem akarta a feladatát végrehajthatlanul hazavinni a bombaterhét, ami igencsak szégyenteljes lett volna a pilótatársak előtt. Így aztán megesett, hogy a nappali tervtábla utolsó feladatát szürkületben került végrehajtásra, annak ellenére, hogy az még nappali feladat volt. Különösebb probléma nem lehetett, hiszen ott volt segítségként a lőtéri repülésvezető, aki minden tudása szerint segítette a repülőgépvezető. társát. A szürkületi bombavetési feladat végrehajtásának sajátossága csak a bombakör⁵⁵⁴ megvilágításában

⁵⁵² 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.

⁵⁵³ Ez a beiskolázás már része lehetett a 00085.sz HM direktíva hadsereg fejlesztési tervének, mely szerint még két Szu-25-ös bombázórepülő-század létrehozásával egy ezredet szándékozott létrehozni a hadvezetésünk, a VSZ terv kívánalmai szerint. Erre nemcsak az akadémiai – a parancsnoki hajózó állomány – de már a beosztott hajózó állomány beiskolázása is megtörtént a szlovákiai, kassai repülőműszaki főiskolába.

⁵⁵⁴ 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

jelentkezett. Az ilyen kényszerhelyzetből adódó, a szokásostól eltérő feladat végrehajtásokat egymás között többnyire kielemeztük, átbeszéltük megvitattuk és az ezekkel kapcsolatos tapasztalatainkat átadtuk egymásnak.

Ami teljesen új feladatként jelentkezett, az a SZPPU-22-es gépágyú konténerből történő lövészet, melyet az intézkedés szerint minden repülőgépvezető-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 konténerrel történő lövészetet meg is kezdtük, de sajnos már az első lövészetek alkalmával előjöttek az SZPPU-22 konténeres lövészet hibái. A konténerben a lövedékek hevederének a megvezetése a lövészethez bonyolult volt, ennél fogva rendkívül sok akadály keletkezett a lövészetek végrehajtása 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 csővébe a tűzmegnyitáshoz. A MiG-21-es repülőgépekbe 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 (55lövedék/sec), a gyakorlati pedig, – ami szintén nem kevés – 2850lövés/perc (kb. 47lövedék/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 konténeres lövészetet maga a CSRP Szu-22-es repülő szemlélője, Éberhardt György őrgy állította le, ugyanis túlságosan nagy luxus lett volna állandóan gépágyú akadályokkal visszajönni a lőtérrel, üzemképtelen konténerrel. Tehát a feladat végrehajtását megkezdjük, de csak a repülőgépvezető. állomány 70%-a hajtott végre konténeres lövészzel harci-alkalmazási feladatot, erről jelentés is készült a csapatrepülő parancsnoknak.

Az 1987. évi kiképzési intézkedésében a CSRP – Makai Sándor ezds – az éleslövészeti és bombavetési feladatai végrehajtásához mind a lőtereket, mind pedig a harcanyagokat

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.

maximálisan biztosította a 101. Ö. Fre. szd. részére. A kiképzési év szinte minden hónapjában állt rendelkezésére⁵⁵⁵ a szd-nak lőtér a lövészeti feladatok végrehajtásához – kivéve a szeptember hónapot. A szeptember hónapot ekkor még nem kapta meg, a szd. feltehetően a szovjet alakulatok miatt, csak annyit: „*később 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 század rendelkezésére, s volt olyan, amikor 15! A lőtereknek megvoltak a maguk sajátosságai: pl. a nádudvari lőtérré mindent lehetett tervezni és végrehajtani bombavetést – 50kg-os repülőbombáktól az 500kg-os repülőbombáig, nem irányított rakétalövészetet (NIR), valamint éjszakai lövészet, bombavetés és légi-fényképezés – tervezését és végrehajtását is. A hajmáskéri és a várpalotai éleslövészeti lőterekre – a 101. Ö. Fre. szd – csak lőhetett, fényképezhetett, de nem bombázhatott. Mindennek megfelelően a kiképzési intézkedés 122. oldalán a felderítőrepülő-század megkapta a földi célok elleni lövészetek anyagbiztosítását. A beépített NR-30-as géppágyúhoz 3000db lőszer javadalmazást, míg az SZPPU-22 konténer NR-23-as géppágyúhoz 5000db-ot biztosított az előjáró. A nem irányított rakétalövészet (NIR) végrehajtásához pedig Sz-5-ös rakétákból 500db-ot, az Sz-8-asból 34db-ot. Az Sz-24-esből 8db-ot, az Sz-25-ösből, s a H-23-asból 9-9db-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 kiképzési intézkedés 123. oldalán pedig a földi célok elleni bombavetések fegyverzeti anyagbiztosításában (50kg-osból 86db, 100kg-osból 20db, 250kg-osból 6db, 500kg-os gyújtóbombából 10db-ot, sima 500kg-os bombából 6db-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,⁵⁵⁶ volt, ezzel együtt a tengeri célokra történő harci alkalmazások végrehajtása.

Ám az 1986-os év sem múlt el sajnós repülési esemény nélkül a szd-nál, s ebben az időjárás játszotta a főszerepet. Alig három hét telt el a Fre. szd. lengyelországi nagy hatótávolságú, diszlokációs, RHGY⁵⁵⁷ – 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

⁵⁵⁵ 1987-es kiképzési intézkedés 121. oldalának táblázata szerint.

⁵⁵⁶ 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

⁵⁵⁷ 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;

tanulságos repülési eseménynek volt elszenvedője a 101. Ö. Fre. szd. egyik rgv-je, amely szerencsére nem végződött repülő katasztrófával. A teljes egészében nappalra tervezett repülési váltás alatt, váratlanul időjárásromlás következett be, melyet a századnál a beosztása szerint is repülésvezető – János Béla őrgy⁵⁵⁸ – tapasztalatlanságából eredően nem megfelelően kezelte, s ehhez hozzáadódott még a repülésvezető helyettes – a Szu-22-es repülésekről akkoriban letiltott Kánya Lajos szds – feladatköri mulasztása is. Sőt, a leszállást végrehajtó rgv – Iváncsik Gábor szds⁵⁵⁹ – aki egy hosszú repülési kihagyása után, a repüléstechnikai jogosítványában „frissen helyreállt” – rgv bizonytalansága, határozatlansága is. Így módon „összejött” egy igen veszélyes repülési esemény. Az időjárás felderítést végrehajtott rgv és a szinoptikus⁵⁶⁰ jelentése alapján a repülést a repülési minimum időjárási viszonyokra készített tervtábla alapján kezdték meg. A repülési körzetben 10/10-es (tíz tizedes) borultsággal 2500m-től 5000m-ig terjedő felhővastagság volt 2-3/10 alacsonyszintű (300m-es) felhőfoszlányokkal. A repülést időben, 9.00-kor kezdték, s nem sokkal ezután a meteorológiai szolgálat az államhatár közelében, Pécs irányából a repülési körzetre húzódó időjárási hullámfrontból még nem számolt zivatar gócok kialakulásával, viszont a hullámfront mögötti légtömegekben gyorsan képződő zivatargócok várható kialakulását jelezte a repülésvezetőnek. A repülésvezető ennek ellenére nem készült fel, nem tette meg intézkedéseit a légtérben tartózkodó repülőgépek tartalék repülőtérre történő átirányítására (URV-71⁵⁶¹ 532.pont, 22. bekezdése szerint.). A leszálló irányon leszállásra készülő rgv-nek – Iváncsik Gábor szds-nak – parancsot adott a leszállás végrehajtására – holott a rgv. többször is jelentette⁵⁶² a repülőgépe túlsúlyát a leszálláshoz, a 3000kg üzemanyag maradékot, sőt, hogy a közeli irányadó állomás fölött (KIRÁ) még nem látja a kapuzó fényszórókat, – ennek ellenére a repülésvezető határozott leszállási parancsára

⁵⁵⁸ 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.

⁵⁵⁹ Iváncsik Gábor szds – Pápáról került MiG-21BiSz-es repülőgép típusról a 101. Ö. Fre. szd-hoz 1983-ban a század megalakulásakor.

⁵⁶⁰ 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 helyiségben és négy lépcsőfokkal fentebb pedig a repülésvezetői csoport volt.

⁵⁶¹ 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.

⁵⁶² Iváncsik Gábor szds visszaemlékezései és elmondása szerint, melyet megerősített a repülőeseményt kivizsgáló jegyzőkönyv is.

végrehajtotta a leszállást. A repülésvezető helyettes⁵⁶³ nem adott parancsot a rgv-nek a leszállás megszakítására, s egy újabb bejövetel végrehajtására, holott ez lett volna a helyes parancs az ő részéről. A rgv. pedig önállóan is dönthetett volna egy új bejövetel végrehajtásáról, a helyzetének megítélésével felülbírálván 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 repülőgép kisebb sérülésekkel megúszta ezt a leszállást, ez azonban könnyen akár katasztrófával is végződő repülőeseménnyé 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 végrehajtásában elért jó eredményeit elcsúfította ez a repülési esemény, amely kis odafigyeléssel nagy valószínűséggel elkerülhető lehetett volna. Tény, hogy még az 1987-es kiképzési év elején is foglalkozni volt kénytelen ezzel a repülési eseménnyel a 101. Ö. Fre. szd. vezetői és RMBT⁵⁶⁴ szintjén.

Ettől a sajnálatos dologtól eltekintve a Fre. szd. kiképzési éve a megszokott módon vizsgákkal, ellenőrzésekkel a repülési jogosultságok helyreállításával – század vezetési szintjén pedig különböző parancsok intézkedések kiadásával, s a CSRP század részére kiadott 1987-es év kiképzési intézkedésének a feldolgozásával kezdődött.

Január 09-én a 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsot⁵⁶⁵ adott ki a 101.Ö. Fre. szd állományából a harckészültségi szolgálatba vezényelhető rgv-kről. Ez alapján a század 18fő rgv-i közül – azaz 17fő, mert 1986-ban az LNK-ból történő hazatelepülés után Kánya Lajos szdst⁵⁶⁶ repüléstechnikai hiányosságok miatt letiltották őt a további repülésekről, s így a parancs szerint csak 12 fő volt harckészültségi szolgálatba vezényelhető. A szd.pk-t és az ügyeletes parancsnoki szolgálatot adó századtörzs állományát a parancs alapján nem vezényelheték harckészültségi

⁵⁶³ A közeli irányadó állomás (KIRÁ) után a repülésvezető helyettes elküldheti a leszálló repülőgépet ismételt bejövetel végrehajtására, ha a repülőgépvezető. nem látja biztonságosan a kapufényeket, de ebben az esetben ezt nem tette meg.

⁵⁶⁴ 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 repülőgépvezető. és műszaki szekciója.

⁵⁶⁵ 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 harckészültségi szolgálat ellátására. Taszár, 1987.január.09.

⁵⁶⁶ Kánya Lajos szds – Taszárról került a Felderítőrepülő-századhoz 1984-ben előtte MiG–21-es repülőgép 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 repülésekről.

szolgálatba. A szd. állományából 1987-ben a felsőbb katonai oktatási intézménybe beiskolázott Lőrincz István őrgy-nak⁵⁶⁷ a század légilövész szolgálat főnökének beosztását átvevő – állománytábla szerinti – I. rajpk-a, Vincze Péter szds⁵⁶⁸ a szd.pk tervei alapján megkezdte a repülésvezetői kiképzését. Mindez a HVHT-75 II. részének 21. 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 repülőgépekkel végrehajtott alegység szintű repüléseket vezethetett.⁵⁶⁹ (Ezt először gyakorlott repülésvezetővel, aki már régebben vezetett repüléseket, s az ő minősítése alapján kezdhette el az önálló repülésvezetéseket. Az ilyen ellenőrző repülésvezetésből kettő kellett.)

A 101.Ö. Fre. szd állományából az 1987-es évtől század – alegység szintű – valamint század és ezred összevont – egység szintű – „vegyes” repüléseket (MiG-21-es és Szu-22-es repülőgép típusokkal végrehajtott repüléseket) vezethettek:

- Balogh Imre alezredes;⁵⁷⁰
- Vigh Miklós őrnagy;⁵⁷¹
- Máté László őrgy;
- János Béla őrgy;

század szintű repüléseket:

- Vámos József őrgy;⁵⁷²
- Lőrincz István őrgy;

⁵⁶⁷ Lőrincz István szds-ként került Pápáról, MiG-23-as repülőgép típusról a Felderítőrepülő-századhoz, s 1983-ban az első csoportban kapott átképzést a Szovjetunióban a Szu-22M3-as repülőgép típusra.

⁵⁶⁸ Vincze Péter fhdgy-ként került a Szu-22-es repülőszázadhoz Kecskemétről került MiG-21-es repülőgép típusról, s éppen hogy megfelelt a típusra kerülés követelményeinek – I. osztályú repülőgépvezető – még Kecskeméten vizsgázott, de az I. osztályú kinevezését már a századnál kapta meg. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte.

⁵⁶⁹ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1. számú csomag BL: 73/01/22. A MN 101. Ö. Fre. szd pk-nak 022/1987.számú parancsa repülésvezetés engedélyezéséről.

⁵⁷⁰ Balogh Imre alezds – őrgy-ként a taszári harcászati repülőezred ezred légilövész szolgálat főnöki beosztásából, MiG-21-es repülőgépről került a 101. Ö. Fre. szd századparancsnoki beosztásába, 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 beolvasztásával 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.

⁵⁷¹ Vigh Miklós őrgy – Pápáról került MiG-21Bisz-es repülőgép típusról a 101. Ö. Fre. szd állományába a századparancsnok első helyettesi beosztásába a Szu-22M3-as repülőgépre, 1983-ban. Egyetemi tanulmányait a moszkvai Gagarin Repülőparancsnoki akadémián végezte. Az első átképzési turnusban vett részt a krasznodári típusátképzésen.

⁵⁷²Vámos József őrgy – szds-ként a 101. Ö. Fre. szd megalakulásakor 1983-ban Taszárról, MiG-21PF repülőgép típusról, az első repülőszázadtól került a századhoz, a 101. Ö. Fre. szd megfigyelő szolgálat főnöki beosztásba.

- Katona István őrgy;⁵⁷³
- Vincze Péter őrgy.

Lőtéri repüléseket szintén ez a parancsnoki állomány, plusz még a rajparancsnoki állomány is vezethetett. Így gyakorlatilag bárki elmehetett a század vezető állományából szabadságra, vagy ha bárki le is betegedett, a repülések zavartalanul folytatódhattak. Vincze Péter szds vizsgájával ez az állomány bővült egy fővel (Igaz az akadémiára készülő Lőrincz István őrgy kiesett ebből a körből.). A század vezető állománya tehát előrelátóan igyekezett gondoskodni a kiképzési repülések zavartalanságáról. Mindezen kívül még egy rajparancsnok repülésvezetői kiképzése is tervezett volt a századparancsnok Balogh Imre alezredes tervei szerint.

Az előljáró 1987-es kiképzési intézkedésében a repülési-idő kiszabat a 101. Ö. Fre. szd egy fő rgv-re 81óra 30perc volt, hadműveleti repülési idő nélkül. A hadműveleti repülési idő 87 óra volt még, amit a század kapott, s így nagyjából 30 perccel bővült a rgv-kénti repülési 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 repülési időt kevésnek tartották. Mi csak álmodozhattunk ekkora repülési időkeretről, viszont nem elégedetlenkedtünk, csak egymás között, vagy még úgy sem. A repülésbiztonsági (RMBT) konferenciákon is téma volt a kevés repülési idő, s annak a repülésbiztonságra történő negatív hatása: „*A repülési idő csökkenésével törvényszerűen meg fog nőni a repülési események és a repülési katasztrófák száma!*”⁵⁷⁴ került felvetésre az egyik CSRP RMBT konferencia alkalmával. Erre csak a szd.pk, és a két RMBT szekció⁵⁷⁵ – a rgv-i és a mmsz-titkára vettek rész minden évben Börgöndön.

Tehát a rendelkezésre álló repülési időt nagyon tartalmasan kellett kihasználni, arról nem is beszélve, hogy várhatóan ez a repülési idő mennyiség – kiszámíthatóan – évenként csökkenő tendenciát fog mutatni az ország egyre súlyosbodó gazdasági helyzetét figyelembe véve.

⁵⁷³Katona István őrgy – századosként 1983-ban Taszárról, MiG–21PF repülőgép típusról, az első vadászrepülő századtól (Fokvári-század) került a 101. Ö. Fre. szd állományába a század megalakulásakor, 1983-ban, s részt vett a krasznodári típusátképzésen Szovjetunióban. Egyetemi tanulmányait a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen, Összfégyvernemi Haderőnemi parancsnoki szakon végezte. A 101. Ö. Fre. szd harckiképzési alosztályvezetője.

⁵⁷⁴RMBT konferencia, Börgönd, 1986.

⁵⁷⁵Az RMBT repülőgépvezető. szekciónak én – Katona István őrgy – voltam a titkára.

A rgv. állomány, regeneráló kondicionáló tervét is megkapta a század az 1987-es kiképzési intézkedés táblázatos részének 133. oldalán. Eredetileg a nagysebességű repülőgép-vezetőkre előírt boroveci kondicionáló kiképzést⁵⁷⁶ 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 repülő kiképzése rendben folyt a repülési jártasság megtartását, illetve annak mielőbbi visszaszerzését – amennyiben arra szükség volt – szem előtt tartva a kiképzési intézkedésben előírt, s a szd. előtt álló feladatoknak és a hadrafoghatóság⁵⁷⁷ állandó, folyamatos fenntarthatóságára történő irányultsággal.

Az április 9-én aláírt intézkedésében a CSRP – 041/1987.számú⁵⁷⁸ – a 101. Ö. Fre. szd 4 db Szu–22M3 repülőgépének (két géppár) SZPSZ-141 zavarókonténerrel való részvételét rendelte el a saját csapatok tevékenységének ellenőrzésében, a „Zengő-87” gyakorlaton. A zavarókonténer 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 zavarókonténer alkalmazása igen hatékonyan 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.⁵⁷⁹ Egy hónap sem telt el, s megjelent 1987.május 29-i keltezéssel a 101. Ö. Fre. szd parancsnokának 062/1987.számú intézkedése,⁵⁸⁰ melyet a CSRPK 055/1987.számú intézkedése⁵⁸¹ alapján adott ki. Az intézkedés szerint a Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Néphadserege (NDK NN) Légierjének 77. Vadászbombázó repülőezredének (Vbo. re. e) egy repülőszázada

⁵⁷⁶ 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.

⁵⁷⁷Hadrafoghatóság – 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

⁵⁷⁸ 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.

⁵⁷⁹ A 101. Ö. Fre. szd pk a gyakorlaton résztvevők tevékenysége kiértékelése alapján, valamint Katona István nyá. repülő őrgy, repülő harckiképzési alosztályvezetői munkafüzetének bejegyzése alapján.

⁵⁸⁰ 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.

⁵⁸¹ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698.d. 3910.öe. MN CSRPK intézkedés az NDK. NN. Légierő 77.vbo.re.e. egy repülőszázadának fogadására.

Magyarországra települése után a 101. Ö. Fre. szd-nak 4 repülési váltás tervezésére kellett felkészülnie. A német vadászbombázó repülőszázad áttelepülésének időpontját 1987. július 20-a és 1987. augusztus 02 közé tették a parancsnokok, várhatóan tíz napos időtartamú magyarországi tartózkodásra. Mindezt összesen 120 óra repülési idővel, minden időjárási viszonyok közötti repülések végrehajtásával. A szd. mezőkövesdi, majd a lengyelországi Pila repülőtéren áttelepülése, az onnan végrehajtott légi- és földi-lövészeti feladatok végrehajtása 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 feladatok végrehajtására is készülünk, s hogy ezeknek a feladatoknak a végrehajtásával milyen hadászati gyakorlásokat is végez a szd. Mindezt a századparancsnok a parancsaiban, intézkedéseiben világosan meg is határozta, de az állomány többsége ezt tisztán látta és érezte is. A 101. Fre. szd. állományának többsége tisztában volt a végrehajtandó feladatok súlyával, s avval, hogy az egész gyakorlóssor egy igen kemény háborús felkészülés.

A német vadászbombázó repülőszázad a jelzett időben, pontosan leszállt Taszár repülőtéren. Balogh Imre alezds, Vígh Miklós őrgy, és Máté László őrgy több – a Szovjet repülőparancsnoki akadémiáról ismert – barátot is üdvözölhetett az érkezők között.

Az első repülési váltást a német vadászbombázó repülőszázad önállóan, a taszári repülési körzet megismerésére, a bejövetei rendszerek, a kiképzési útvonalak, s a lőtéri útvonalak megismerésére önállóan hajtották végre. Ezt a repülési váltást ők így is tervezték végrehajtani, 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 beszélték 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 repülőszázad 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 század politikai helyettese, s a CSRP által biztosított csapatrepülő politikai tiszt.

A második repülési váltást már közösen hajtotta végre a német és a magyar repülőszázad melyre harcalkalmazási feladatok végrehajtását kellett tervezniük a német terv szerint. Ezt a

repülési váltást Nádudvar lőtérre hajtották végre közösen bombavetési és NIR lövészeti feladatok végrehajtásával, taszári fel- és leszállással.

A német alegység itt tartózkodása harmadik repülési napján, nappalból éjszakába történő átmeneti repülést hajtott végre önállóan, a német vadászbombázó szd. A repülési váltás nappali részében harci alkalmazási feladatok végrehajtását, a repülési váltás éjszakai részében pedig repüléstechnikai és navigációs feladatokat hajtottak végre.

A magyarországi negyedik repülési napját a német repülőszázad közös repülési váltásban a 101. Ö. Fre. szd-al hajtotta végre. Ebben a repülési váltásban harci alkalmazási és a szükségszerű repüléstechnikai (ellenőrzési) feladatokat hajtott végre mindkét század – hozzá kell tennit: eseménymentesen – melynek érdekében a magyarok vezetése, mint házigazdák mindent elkövettek.

A vendég német Vadászbombázó Repülőszázad biztonságos repüléseinek és a repülési feladatok gördülékeny végrehajtása érdekében a német századparancsnok – Balogh Imre alezds segítségével – szakmai foglalkozások végrehajtását rendelt el, Magyarországra településük másnapján. Olyan foglalkozásokat, amelyeket a német rgv-k legjobb, ha – a félreértések elkerülése végett – magyar repülőszakemberek szájából hallanak, nem pedig egy német nyelvre fordított kiadványból. (Azért is mert itt többek között lehetőségük volt kérdezni a német repülőkollégáknak). Vámos József őrnagy a Fre. szd. megfigyelőszolgálat főnöke a Magyar Népköztársaság (MNK) területe feletti repülések végrehajtásának rendjéből tartott a német rgv-knek előadást.

A Taszár repülőkörzetében, valamint a 150km-es repülési körzetben alkalmazott rádiótechnikai eszközök, s azok alkalmazásának ismereteiből a parancsnok Balogh Imre alezds, a taszári rádiótechnikai zászlóalj, és a taszári 31. Honi Vadászrepülő-ezred híradó zászlóalja állományától szakelőadókat kért – és kapott – az előljáron keresztül.

Székely Kálmán szds,⁵⁸² a 101. Önálló Felderítőrepülő-század vezetési pont parancsnoka pedig a taszári repülőtér körzetének repülési irányítási rendjéből tartott számukra előadást.

Lőrincz István őrgy a 101. Ö. Fre. szd légilövész szolgálat főnöke pedig Taszár repülőtér – mint fő repülőtér – és a taszári körzetben kijelölhető tartalék repülőterek igénybevételének rendjéből, valamint a Nádudvar lőtérhasználati utasítás ismeretéből készítette fel a német rgv-
ket.

⁵⁸² Székely Kálmán százados – a taszári repülőezred állományából került a 101. Önálló Felderítőrepülő-század vezetési pontja állományába, a 101. Önálló Felderítőrepülő-század felállításakor.

Mikula László mk őrnagy,⁵⁸³ a 101. Ö. Fre. szd. a pk. fegyverzettechnikai helyettese a taszári repülőtéren üzemeltetés és a repülések alatti kiszolgálás rendjével s a Taszáron a Szu–22-es repülőgépek 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 repülésbiztonsági és más biztonsági rendszabályok ismereteiből tájékoztatta a német fegyvertársaikat. Ugyancsak ő fogta össze és irányította az összes foglalkozást, a tájékoztatások menetét, valamint a repülésekre történő együttes felkészülést, s a repülésvezetői csoport felkészítését.⁵⁸⁴ A MMSZF (a mérnök-műszaki szolgálat főnökét), a törzsfőnököt (TÖF), s a szd. pk. politikai helyettesét – Vígh Antal alezredest⁵⁸⁵ – tette felelőssé a 101. Ö. Fre. szd. pk. a német mérnök-műszaki állomány, a német vezető parancsnoki állomány, s a vendég rgv. állomány kulturált munka- és pihenési feltételeinek a megteremtéséért. Az ideérkezett harci technika őrzésvédelmét pedig a német parancsnokokkal, a 31. Harcászati Vadászpilóta ezred (hc.vre.e) őrszázadával, az ezred, illetve a Fre. szd. törzsfőnökével (TÖF) Simon Dénes⁵⁸⁶ őrnaggyal együttesen szervezték meg.

Együttal a 101. Ö. Fre. szd. pk. az intézkedésében előzetesen rendelkezett az NDK-beli, Laage együttműködő repülőtérre történő Fre. szd. áttelepüléséről, s az ott végrehajtásra kerülő 101. Ö. Fre. szd. harckiképzési repüléseiről is. Pontosán megjelölte a szd. áttelepülésének időpontját is: 1987. augusztus 10. és augusztus 24-e között, sőt előzetesen feladatot is szabott erre az időpontra.

A 101. Ö. Fre. szd. pk. feladatszabása szerint a végrehajtásra kerülő feladat 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

⁵⁸³ Mikula László mérnök őrnagy – Egyetemi tanulmányait a moszkvai Zsukov repülőmérnöki akadémián végezte, – kitűnő – vörös diplomával. Az akadémiai tanulmányai után került a 101. Önálló Felderítőrepülő-századhoz, s megbízás alapján látta el a felderítő század parancsnokának fegyverzettechnikai helyettesi beosztását.

⁵⁸⁴ 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.)

⁵⁸⁵ Vígh Antal alezredest – a 31. Honi Vadászpilóta ezred politikai állományából került a 101. Önálló Felderítőrepülő-század állományába a parancsnokunk politikai helyetteseként.

⁵⁸⁶ Simon Dénes őrnagy – a taszári repülőezred állományából hadműveleti tiszti beosztásból került a 101. Ö. Fre. szd. állományába a Felderítőrepülő-század felállításakor, törzsfőnöki beosztásba.

irányított rakéta, bomba és tüzérfegyverzet alkalmazásával egyszerű és bonyolult manőverekből.” A szd. áttelepülésének céljaként pedig a következőket határozta meg:⁵⁸⁷

- harckiképzés megszervezése, végrehajtásának gyakoroltatása szövetséges állam területén;
- a fegyverbaráti kapcsolatok erősítése;
- a rgv. állomány navigációs jártasságának, gyakorlatának növelése, valamint a harckiképzés irányításában résztvevő állomány felkészültségének tökéletesítése ismeretlen repülési körzetben, orosz nyelvű rádiólevezéssel;
- harci alkalmazási jártasság és gyakorlat szerzése fegyverbaráti közös repülések végrehajtásában a közös repülések alkalmával;
- jártasság és tapasztalatszerzés az anyagi és szakbiztosítások megszervezésében és végrehajtásában az együttműködő szövetséges fegyverbaráti erőkkel és azok eszközeivel;

A végrehajtásra kelülő nagy távolságú diszlokációs feladat végrehajtásának lényegét Balogh Imre alezds – a 101. Ö. Fre. szd. pk. – röviden a következőkben foglalta össze:

- a század harckiképzési tevékenységének megszervezése és végrehajtása a Varsói Szerződésben (VSZ) szövetséges állam területén;
- 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 feladatok végrehajtási sikerének érdekében a parancsnokhelyettes, a törzsfőnök, és a megfigyelő szolgálat főnöke is külön feladatokat is kaptak. A törzsfőnöknek biztosítania kellett a rgv. állomány számára és a nagytávolságú manővertervhez a szükséges térképeket, a megfigyelői szolgálat főnöke a CSRP későbbi utasításai szerint az át-, és visszatelepülések számításait kell majd kidolgoznia, s felkészíteni a rgv. állományt az áttelepülési manőverre. A parancsnokhelyettes pedig a hajózó állománnyal a 47. Honi Vadászpilóta ezrednél – Pápa – be kellett gyakoroltatnia az SZTL-4⁵⁸⁸ berendezésen (trenázs

⁵⁸⁷ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/14/1sz. csomag belső leltári szám:73/01/62. A Magyar Néphadsereg 101.Ö. Fre.szd.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.

⁵⁸⁸ SZTL-4 – trenázsor vagy földi gyakorlórepülőgép, amely egy repülőgép kabinból és egy képernyőből áll (amit a repülőgépvezető lát és kezelhet, s persze a repülőgép kabinból kezelt kapcsolók, fékszárnnyak, futóművek kapcsolói, s a háttér számítógépes rendszer, amely biztosítja a repülőgépvezető ténykedése szerinti látványt. Minden nagysebességű repülőgépeket üzemeltető repülőtéren volt egy trenázs gép. Pápan 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

berendezés) a kijelölt rgv. állománnyal a H-23 típusú L-F rakéta indítását. E feladat végrehajtásra az előjáró a kijelölt, meghatározott napokon egy Mi-2-es helikoptert⁵⁸⁹ biztosított a szd. részére, a pápai repülőtérre történő átrepüléshez a gyakorlás idejére. A H-23-as rakétaindítási manővert Taszáron a pont fölött a szd. teljes rgv. állománya be is gyakorolta, de H-23-as rakétaindítást a szd. egyetlen egyet sem hajtott végre, a szd. fennállásának ideje alatt, sem Magyarországon, sem pedig külföldi lőtéren.

Az intézkedés kihirdetése után minden érintett szakág vezető hozzálátott az intézkedésben meghatározott feladatainak kidolgozásához, hiszen csak alig valamivel több, mint másfél hónap állt ekkor még a rendelkezésükre. Eközben pedig a szd-nak a kiképzési feladatai végrehajtásával is haladnia kellett.

1987. július 21-én a MN CSRP – ígéretéhez híven – kiadta a 076/1987.sz intézkedését⁵⁹⁰ a 101. Ö. Fre. szd NDK-ba történő át- és visszatelepülésének, valamint az NDK-ban a kiképzési repülések biztonságos végrehajtására és megfigyelői biztosítására. A CSRP az intézkedésében meghatározta:

- Az át- és hazatelepülés végrehajtásának az időjárási minimumát a célrepülőtéren, s a külföldi tartalék repülőtereken;
- Az áttelepülési útvonal két változatát, melyből a következőt használta a Fre. szd: Taszár (útvonal kezdőpont, UKP) - Győr (1. fődulópont - FP) – Prerov (2. FP) – Csaszlav (3. FP) – Bautzen (4. FP) – Drewitz (5. FP) – Laage (útvonal végpont - UVP). A repülési magasság az útvonalon az NDK-ba 6 100m - 6 700m. A tartalék repülőterek: Pápa, Csaszlav, Drewitz. Visszafelé ugyanezen az útvonalon, csak fordított irányban;

kézben. (Az szovjet használatban lévő Kunmadaras repülőtérén, repülőtéren volt). Így ez a gyakorlás kimaradt a századunk életéből. Az írásos intézkedése ellenére – melyet az előjáró 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 trenaszor nem volt, s a repülőgépvezető-inknek ez semmilyen gyakorlati felkészülést vagy gyakorlást nem adott volna. Később, 1988-tól már lehetőségünk nyílt a Kunmadarasi trenaszor 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 trenaszoron történő magyar repülőgépvezető-k repültetésére.

⁵⁸⁹ 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.

⁵⁹⁰ 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.

- Az át- és hazatelepülés útvonalához közeli tartalék repülőtereket az NDK területén táblázatban, s utalt a Csehszlovákia területén található tartalék repülőterek 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 repülőterre az NDK kiszolgáló és fogadó állománya egy An-26-os szállító repülőgéppel, melyet a 101. Ö. Fre. szd vezetése, a pk, a politikai helyettes, a törzsfőnök és a mmsz állomány parancsnoka fogadott kellő tisztelettel és gondoskodással. A segítségnek kirendelt magyar műszaki állomány a német kollégáikkal előkészítették a Szu-22M4⁵⁹¹-es német harci repülőgépek fogadására a zónákat a német igények szerint. Nem sokkal később a repülésirányító toronyban a repülésvezetőnek már be is jelentkeztek az első német repülőgépek. A repülőgépek fogadásához repülésvezetőnek magyar részről Máté László őrgy jelentkezett, mivel tudomására jutott, hogy az egyik volt Szovjetunió belüli Gagarin repülőparancsnoki akadémiás társa is áttelepül a települő csoporttal. A számítása meg is valósult, mert a legnagyobb meglepetésére és örömeire a várt akadémiai csoporttársa jött a fogadócsoporthal repülésvezetőnek. Balogh Imre alezds és Vígh Miklós őrgy is megörült a régi tanuló társnak, s innentől kezdve még gördülékenyebben mentek a dolgok. A század vezetése igyekezett minél jobban a kedvében járni a német „vendégeknek,” s mindent megtettek, hogy jól érezzék magukat a német barátaik – a „fegyverbarátok.” Minden igényüket maximálisan kielégítette a század 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 repülés.

A jól sikerült ismerkedési est után másnap elkezdődtek a szakmai előadások, melyekre a parancsok által kijelölt előadók színvonalas előadásokkal készültek, s adták át a német rgv-

⁵⁹¹ Szu-22M4-es repülőgéptípus, – 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 hatóművel és más műszerezettséggel, ő az M3-as modifikáció.

nek, s az érintett területeken dolgozó fegyvertársaknak a szükséges ismereteket, a magyarországi munkájukhoz szükséges, elengedhetetlen információkat.

A taszári repülésirányító toronyban a legnagyobb egyetértésben együtt dolgozott a két repülésvezető – 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.⁵⁹² Az áttelepülő repülőgépeket a német repülésvezető szállította le, s Máté őrgy irányításával gurultak a használaton kívüli taszári fekete betonra.⁵⁹³ A Taszár repülőtérről történő üzemeltetésükkor a német kollégák az itt kialakított állóhelyeken tartották a repülőgépeiket, s az üzemeltető eszközeiket, majd a Fre. szd. kiürítette a német kollégák repülőgépeinek és üzemeltető eszközeiknek az egyik „kutyanyelvet,”⁵⁹⁴ 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 állomány részére.)

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 repülőgépek 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 repülőgépek elhelyezésére gondolok. Az ő gépeiket otthon, Német országban ugyanis védett fedezékekben helyezték el.) A védett repülőgép-állóhelyek, védett állóhelyek nálunk Magyarországon is tervezettek voltak, csak ezek megépítését a költségek miatt a hadseregünk vezetése a következő öt éves tervidőszakra „tolta” át (kényszerből). A 101. Ö. Fre. szd. állománya Kunmadarasra történő átrepülése, egy szd. „látogatás” alkalmával látta, milyennek is kell lennie egy ilyen védett repülőgép-állóhelynek. A CSRP vezetése azonban nem tudott ilyennel szolgálni az

⁵⁹² A hivatkozott fényképek a mellékletben találhatóak.

⁵⁹³ 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.

⁵⁹⁴ Kutyanyelv – repülő szakzsargon. Gurulóúthoz csatlakozó beton bekötő, melyet repülőgép állóhelyeknek használtak, ahol a repülőgépeket repülésen kívül lenyűgözve, leponyvázza tartották a nagyobb repülőgépes eszközökkel, mint pl. vonóvilla, létra, esetenként szerszámos láda.

áttelepült vadászbombázó-repülőgépek számára. Ezt ők ragyogóan megértették, s nem is tették szóvá.

A német vendégek szabadidejének szervezett eltöltéséről a parancsnok politikai helyettese – Vígh Antal alezds – gondoskodott. A taszári sportpályán a két nemzet között röplabda és fociviadalt szervezett nekünk, melynek az első része itt, Magyarországon, 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 vendégeiket. Itthon, Magyarországon, 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 alezds, Vígh Miklós őrgy és a Máté László őrgy összetételű parancsnoki állományunk repülőparancsnoki 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.⁵⁹⁵

A német kiszolgáló műszaki sorállomány is megtalálta a kapcsolatot a magyar sorkatonai kiszolgáló állománnyal, s a nyelvi nehézségek ellenére kitűnően megértették egymást. Ők is szemmel láthatóan jól „aklimatizálódtak” a magyar viszonyok között. Ennek érdekében a két politikai helyettes – 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 alezds nagyon könnyen „szót értett” a volt akadémiai osztálytársaival, s így a repülésekre történő felkészüléstől, a legkülönbözőbb igényekig mindent megtett a német kollégák kitűnő feladat végrehajtása érdekében. Egyszóval, mint házigazdák mi régi barátokként fogadtuk a német kollégákat.

Balogh Imre alezds és a német parancsnok a magyar és a német Szu–22-es századoknak, egy közös RHGY kezdetét hivatottan – a programnak eleget téve – repülő harckészültségi riadót

⁵⁹⁵ Tudni kell azt, hogy az NDK-ban az életszínvonal magasabb volt, s a VSZ- szintjén is az NDK néphadserege érezhetően fontosabb volt a szovjet 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 szovjet fennhatóság ellen. A szovjetek – nekünk, magyaroknak – soha nem tudták elfelejteni, hogy mi voltunk az egyik utolsó csatlósai Hitlernek, a náci német országnak.

rendeltek el, a németek második, a magyarokkal közös repülési napja előtti hajnalban. Így kezdték meg a közös repülési váltásukat, harci alkalmazással – bombavetési és NIR lövészeti feladatok végrehajtásával. A német és a magyar rgv-k a közös repülések alkalmával orosz nyelven bonyolították a rádiólevelezésüket az rgv-k és az irányítóisztek. Alkalmanként azért egy-egy röpké 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 – repülőterrend előírt a repülési körzetben történő repülések végrehajtására. A felszálló mezőre történő felgurulás előtti ellenőrzés pedig kimondottan tetszett nekik, amely a repülés biztonságát hivatott növelni.

Végül a közösen elrendelt RHGY, s a kezdetét jelölő riadó eredményes volt, és tanulságos. A németeknek nagy tapasztalatokat adott az idegenben végrehajtott riasztások sajátossága, s az orosz nyelven végrehajtott 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 alezds és a német parancsnok jól végezték a feladataikat, melyben a CSRP vezetése utólag sem talált semmilyen hibát.

Végül a német vadászbombázó repülőszázad 1987.08.01-én feladatát sikeresen elvégezve visszatelepült Laage repülőterre.

1987. augusztus elsején hazatelepült a német vadászbombázó repülőszázad, s a 101. Ö. Fre. szd. állománya készülni kezdett a CSRP által meghatározott augusztus 10-i áttelepülésére az NDK-beli Laage repülőterre, viszonzni a német 77. Vadászbombázó Repülő-ezred századának a látogatását.

4.2. Az 1987-es kiképzési évünk és a nagytávolságú áttelepülésünk⁵⁹⁶ Laage repülőterre – II. rész magyar felderítő-repülőgépek a német légtérben

Az NDK Nemzeti Népi Hadsereg (NN) Légierője 77. Vadászbombázó Repülő-ezred egy századának magyarországi repülése rendkívül érdekes és izgalmas színfolt volt a CSRP és azon belül is a 101. Ö. Fre. szd. életében, melyben izgalommal teli lázas készülés folyt a viszontlátgatásra. Annál is inkább, mert a 101. Ö. Fre. szd. viszontlátogatása már szinte „kézzel

⁵⁹⁶Áttelepülés – KÉSZ, Budapest (Bp.) 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó: Áttelepülés – valamely köteléknek, szervnek hadrendi vagy más elemnek az elrendelt időben egyik helyről (körletből) egy másikba történő szervezett helyváltoztatása. Repülők áttelepülése – a repülőalegység – egység települési helye megváltoztatásának folyamata.

fogható” közelségben volt. Alig hagyta el az utolsó német repülőgép a magyar légteret, a szd-nak már tíz napja sem maradt a Laage repülőtérré végrehajtandó áttelepülés napjáig.

A 101. Ö. Fre. szd pk az 1987.08.04-én készült és másnap már ki is hirdetett 0077/1987.számú parancsában⁵⁹⁷ meghatározta a Laage repülőtérré történő áttelepülés végrehajtásának rendjét. Egy intézkedése⁵⁹⁸ már megjelent a parancsnoknak még május 29-én, amely alapján meg is kezdte a szd. a felkészülést a feladatra – a Laage repülőtérré történő áttelepülésre – ez viszont már konkrét parancs⁵⁹⁹ volt, melyben a feladat végrehajtás időpontja – az áttelepülés (1987. 08.10.) és a visszatelepülés (1987.08. 24.) időpontjai – is meghatározottak voltak. Ugyancsak meghatározta az áttelepülés időszakára is a harckészültség biztosítását a századparancsnok, 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 készülségi szolgálatba nem vonhatók be.”*⁶⁰⁰ (Eredeti írásmóddal K.I.) Amennyiben ez idő alatt magasabb HKSZ-be kellett volna lépnie a századnak, akkor elsőfokú harckészültségbe kellett volna lépnie a szd. állományának és felkészülni az azonnali visszatelepülésre, a kapott parancsnak megfelelően harctevékenység végrehajtásával, vagy pedig nélküle.

Pontosította a parancsnok a feladat végrehajtása tárgyát is, amely a repülő harckiképzés megszervezése és végrehajtása a szövetséges állam területén. Ezen belül földi és tengeri célok felderítése, támadása és pusztítása a fedélzeti⁶⁰¹ rakéta-, bomba-, és tüzérfegyverzet alkalmazásával egyszerű, valamint bonyolult manőverekből nappal és éjjel.

A feladat célját hét pontban foglalta össze a századparancsnok:

- Nagytávolságú manőver⁶⁰² tervezése, és végrehajtása;

⁵⁹⁷ 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 repülőtérré történő át-, és visszatelepülésére, valamint a Laage repülőtérről történő feladatok végrehajtására. Taszár, 1987.augusztus.04.

⁵⁹⁸Intézkedés – 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;

⁵⁹⁹Parancs – katonai vezetési szakkifejezés, amely az előjárónak írásban, élszóban vagy jellel kiadott utasítása az alárendeltek számára. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

⁶⁰⁰ 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 harckészültség biztosítása.

⁶⁰¹Fedélzeti fegyver – harcjárműbe vagy légi eszközbe beépített lövészfegyver (jelen esetben a repülőgép szárnytőbe beépített NR-30-as gépgyűrőről van szó). A többi, a nem irányított rakétafegyverzet (NIR), a bombafegyverzet ezek mind függeszthetőek a szárny alá, vagy a repülőgép törzse alá. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

⁶⁰²Nagytávolságú manőver – A kedvező erőviszonyok ismételt létrehozása érdekében végrehajtott tevékenység az egyik irányból egy másikba való áthelyezés az adott hadműveleti irányban lévő repülőcsoportosítást ért nagy

- Szövetséges ország területén történő repülő harckiképzés⁶⁰³ végrehajtása;
- Fegyverbaráti kapcsolatok erősítése szövetséges országgal;
- A repülőgépvezető állomány gyakoroltatása ismeretlen körzetben és környezetben, orosz nyelvű rádiólevelezéssel, s a navigációs jártasság növelése;
- Jártasság⁶⁰⁴ növelése harci alkalmazási feladatok végrehajtásában, szövetséges hadsereg fegyveres erőivel⁶⁰⁵ közös repülések során;
- Harcászati feladatok végrehajtásának gyakoroltatása, valamint az ehhez szükséges anyagi- és szakbiztosítás a szövetséges erők segítségével;
- A harckiképzés szervezési, végrehajtási elvei hatékonyságának fokozása módjairól tapasztalatszerzés ismeretlen körzetben, együttműködő fél segítségével.

A parancsnok utasította az első helyettesét – Vigh Miklós őrnagyot – a feladat végrehajtásában résztvevő rgv. állomány 1987.08.06-i vizsgáztatására. Ezen felül minden helyettesének megparancsolta a feladat végrehajtásával kapcsolatos ellenőrzések, vizsgáztatások, valamint a felkészülés minden oldalú befejezése végrehajtásának jelentését még a 08. 06-i felkészülési napon 16.00-ig.

Miután ezek maradéktalanul megtörténtek, a parancsnok a század teljes állománya részére 1987.08. 07-én pihenőnapot engedélyezett. Az áttelepülés lebonyolításának napi végrehajtási programja a következő volt:

- 1987.08.08-án az operatív csoport áttelepülése;
- 08.09-én pihenőnap;
- 08.10-én a teljes áttelepülés végrehajtása;
- 08.11-én felkészülési nap;
- 08.12-én felkészülési nap;
- 08.13-án kiképzési repülési nap – 08.00-tól 14.00-ig önálló repülési váltás, csak a 101. Ö. Fre. szd. repülése tervezett a parancsnok terve szerint. (Repülőter

veszteségek pótlására, új hadművelati repülőszeregetest létrehozására, a szárazföldi hadseregcsoport főcsapásirányának megváltoztatására. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

⁶⁰³Repülő kiképzés vagy repülő harckiképzés – repülőszemélyzetek gyakorlati kiképzésének és továbbképzésének valamint gyakorlottsága fenntartásának folyamata. KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó;

⁶⁰⁴Jártasság – 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.

⁶⁰⁵Szövetséges 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;

körbejárás, ismerkedés a repülőtér körzettel, légtérrepülések repüléstechnikai feladatokkal).

- 08.14-én felkészülési nap;
- 08.15-én tervezett kiképzési repülési nap – 08.00-tól 15.00-ig közös repülési váltással – tervezett együltreülés a németekkel;
- 08.16-án pihenőnap;
- 08.17-én felkészülési nap;
- 08.18-án tervezett kiképzési repülési nap – 19.00-tól 01.00-ig önálló repülési váltás tervezett;
- 08.19-én felkészülési nap;
- 08.20-án kiképzési repülési nap – 19.00-tól 01.00-ig tervezett közös repülési váltás a németekkel;
- 08.21-én a 20-i repülési nap végrehajtásának függvényében vagy tartalékrepülési nap vagy pihenőnap;
- 08.23-án az operatív csoport tervezett visszatelepülése, s a kiszolgáló állomány felkészülése a visszatelepülésre;
- 08.24-én a teljes állomány visszatelepülésének – a hazatelepülés – végrehajtása,

az eredeti helyzetbe történő visszaállítás.

1987.08.08-án 1db An–26-os szállító repülőgéppel, Vígh Miklós őrgy szd. pk.h. szállítványparancsnoksága⁶⁰⁶ alatt az operatív csoport, a meghatározott időpontban, reggel 8.00-kor áttelepült Laage repülőtérre. 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 repülőgép tartozékanyagokkal (repülőgép-orrdugók, fülketakarók, szerszámosládák stb.) Evvel a repülőgéppel települt át az átrepülő gépeket fogadó magyar repülésvezetői csoport⁶⁰⁷ (János Béla őrgy repülésvezető,⁶⁰⁸ Iváncsik Gábor szds repülésvezető-helyettes,⁶⁰⁹

⁶⁰⁶ 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.

⁶⁰⁷ 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.

⁶⁰⁸ Repülésvezető – KÉSZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó – A repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője. A repülésvezető az egységparancsnoknak és az előljárónak van alárendelve. Felelős az előírt repülési szabályok betartásáért, így a repülésekben résztvevő és a repüléseket biztosító teljes állomány előljárója, függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától.

⁶⁰⁹ 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

Viczai Zoltán hdgy leszállás irányító⁶¹⁰ tiszt.) Az operatívcsoport áttelepülése nappal egyszerű időjárási viszonyok (NEIV) között történ.

Két nappal később – a szd. pk. parancsának megfelelően – 1987.08.10-én, reggel 8.00-kor szintén NEIV között (a felszálló repülőtéren, Taszáron felhőtlen időben több mint 10km-es látás⁶¹¹ mellett) felszállt Taszár repülőtérről még egy An-26-os repülőgép. Evvel a repülőgéppel települt át Konkoly István alezds, Szabó Béla alezds és Fazekas Sándor őrgy – ők látták el a CSRP részéről az ellenőrzésünket, s a szakmai felügyeletünket – s a század állományából még az utas listán volt 18 fő tiszt és tiszthelyettes, valamint Vígh Antal alezds, a szd. pk. pol.h, a szállítmány parancsnokaként. Ez a repülőgép szállította az áttelepülő rgv. állomány személyi csomagjait, valamint öt láda – a repülések kiszolgálásához szükséges – szakanyagot.

Három órával később ismét felszállt egy An-26-os a megerősítő csoporttal. Ezen a repülőgépen a szállítmányparancsnok Balogh Béla mérnök (mk.) fhdgy volt, s a repülőgép utas listája⁶¹² szerint még 20fő személyi állomány a repülőtechnika kiszolgálásához, hat láda repülőtechnika kiszolgálásához szükséges szakanyaggal, s ezen kívül még 10 db farok-dugó, 10 záródugó készlettel, és 10 db nyári repülőgép-takaróval.

Ugyanezen a napon, félórával később – 11.30-kor a terv szerint – felszállt egy újabb An-26-os szállító repülőgép az úgynevezett kibocsátó csoporttal a fedélzetén, mellyel a CSRP állományából Bánki István mk. alezds is áttelepült. Ennek a repülőgépen a szállítmányparancsnoknak Mikula László mk. őrgy-ot, a fegyverzettechnikai helyettesét nevezte ki a szd.pk. Ezen a repülőgépen a szállítmányparancsnokával és a CSRP előljáróval 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 repülőgép, valamint 8db Szu-22M3 és 2db Szu-22UM3-as repülőgépek felszállásaival került végrehajtásra.

(KIRÁ) átrepülésétől még a repülésvezető parancsait is felülbíráhatja. Tevékenységét az URV-71.sz utasítás szabályozza.

⁶¹⁰ 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 bejövetelét a leszállás végrehajtására.

⁶¹¹ Látás – repülőgépvezető. szakzsargon, repülésmeteorológiai szakkifejezés, amely a látótávolság megjelölésére szolgál, az a távolság, amilyen messze képesek vagyunk ellátni. (1km alatti látás az már hivatalosan kód.) Van vízszintes és ferde látás is.

⁶¹² 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.

A század a Laage repülőtérré történő áttelepülését Balogh Imre alezds vezetésével 1987.08.10-én 10.00-tól egyes gépekkel, 15 perces időközönkénti felszállásokkal hajtotta végre Taszár útvonal kezdőponttal (UKP) – Győr 1fordulópont (1FP) – Przerov 2FP – Csaszlav 3FP – Bautzen 4FP – Drewitz 5FP – Laage útvonal végpont (UVP) útvonalon. A repülés alatt a tartalék repülőtereink⁶¹³ Pápa, Ostrawa és Drewitz voltak.⁶¹⁴ A felszálló – Taszár – repülőtéren felhőtlen időjárási viszonyok voltak, 10 km fölötti látással, viszont a leszálló repülőtéren – Laage repülőtéren 10 tizedes borultság,⁶¹⁵ 250m-es felhőfoslányokkal 3-500m-es felhőalap volt, kettő kilométeres látással. A parancsnok – Balogh Imre alezds döntése alapján – az áttelepülést a szd. bonyolult idős változat szerint hajtotta végre. A felszállások, az útvonalrepülések és a leszállások is rendben megtörténtek, így az áttelepülést esemény nélkül, rendben, a bonyolult idős terv szerint pontosan, előírászerűen végrehajtotta a szd. Elsőként Balogh Imre alezds szállt fel 10.00-kor, s hajtotta végre az útvonalat 6700méteren, majd a két gyakorlóharci repülőgép – Szu–22UM3 – követte őt, 15 perccel később először Éberhardt György őrgy és Bellér József szds szálltak fel s 6100méteren hajtották végre az útvonalat. Utánuk Guti István szds és Kovács László szds 15perc múlva szálltak fel, s ők 6700méteren repülték végig az áttelepülési útvonalat. Őket az összes többi harci repülőgép – Szu–22M3-as – követte 6100, illetve 6700méteren, 15 percenként. Az utolsó áttelepülő repülőgép Taszár repülőtérről 12.15 perckor szállt fel, nagyjából akkor, amikor Balogh Imre alezds Laage repülőtéren leszállt, illetve a repülőtér körzetében volt.

A 101. Ö. Fre. szd. áttelepülése Laage repülőtérré szinte egy kisebb fajta magyar „invázió” volt. A négy teherszállító An–26-os⁶¹⁶ leszállással és a 10db Szu–22-es repülőgépekkel több, mint 90fő – az előjáró ellenőrző személyekkel együtt 93 fő – magyar települt át a laagei repülőtérré. Laage repülőtéren a Fre. szd. harcértéke a következő volt:⁶¹⁷

⁶¹³ Tartalék repülőtér – olyan üzemképes, működő – megfelelő időjárási viszonyokkal rendelkező – repülőtér, amelyik megigénylésük eseté képes fogadni a repülés közben bajbajutott repülőgépet.

⁶¹⁴ 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.

⁶¹⁵ 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.

⁶¹⁶ 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)

⁶¹⁷ 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

- 64 fő tiszt – ebből 16 fő rgv. és 4 fő ellenőrző személy;
- 29 fő tiszthelyettes.

Mind összesen: 93 fő.

Leszállás után többen újból találkoztak a még nem is oly rég' Magyarországon frissen „szerzett” barátaikkal. Volt, akit a német parancsnok közbenjárására engedett el Balogh Imre alezds 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 orosz⁶¹⁸ nyelvű repülések, hiszen ők is a Varsói szerződés tagjai voltak.

A közös kommunikációra az volt a jellemző, ami a magyar hallgatók közötti egy főiskolás közszájon forgó anekdóta volt. A Szovjetunióban, ahogyan a magyar, rgv-hallgatók⁶¹⁹ kommunikáltak a kubai rgv. barátaikkal. Az orosz oktatók gyakran ott voltak velünk akkor is, amikor a kubaiakkal közösen múltatták az időt. Az oktatók ilyenkor gyakran irigykedve figyelték az erős gesztikulációkkal megtűzdelt hangos kubai-magyar beszélgetéseket, s ahogyan vidáman nevetgéltek. Próbálkoztak az orosz oktatók is, ők is bekapcsolódni a beszélgetésekbe – nagyon kevés, minimális sikerrel, de nem azért, mert nem beszélgettek velük, a kubai és a magyar hallgatók, hanem azért, mert ők nem értették meg a hallgatókat. A sokadik próbálkozásuk után pedig megkérdezték, ugyan árulják már el nekik, milyen nyelven folyik a beszélgetés közöttük! A kubai és a magyar hallgatók erre szinte egyszerre vágtuk rá: oroszul! Az orosz oktatóknak pedig kikerekedett a szemük, s elhűlten hallgatták a hallgatók beszélgetését, s egy idő után káromkodva otthagyták őket. Pedig a hallgatók tényleg oroszul beszélgettek! Arról nem tehettek, sem a kubai, sem pedig a magyar hallgatók, hogy az orosz oktatók nem értették sem a kubai- (azaz spanyol), sem pedig a magyar-orosz nyelvi kommunikáció sajátos akcentusait.

⁶¹⁸ A Szovjetunióban egy ideig képeztek 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 lakoságnak, s a német hallgatók egyenruhában mehettek 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.

⁶¹⁹ Szovjetunió belső repülőgépvezető-hallgatók képzése – a Szovjetunió repülőgépvezető. képzése Krasznodar repülőbázison történt, ahol több földrész – Európa, Ázsia, Afrika, Dél- és Közép Amerika – különböző országaiból képeztek katonai repülőgépvezető-eket, közöttük a Kubai Népi Hadsereg pilótáit is. (Az Ő képzésük először Kínában történt, s a kínai szovjet viszonyok megromlásakor a kubai kormány döntése alapján szovjetunióba került át a kubai katonai repülők képzése.)

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 utasításából, 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 szabályzatból, 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 legfontosabbak a repülőtéren történő gurulások szabályai, tenger fölötti lőtérhasználat, a tenger fölötti és a semleges vízterületek⁶²⁰ fölötti repülés 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 repülési váltásai alatt.

Az áttelepülést követő második napon – 1987.08.12-én – Balogh Imre alezds harckészültséget⁶²¹ rendelt el, melynek végrehajtását, annak előírás szerű betartását a CSRP részéről Udvardi Károly ezds, Gömbös János alezds, Bánki István mérnök alezds ellenőrizték. A harckészültséget függesztmények nélkül rendelte el a parancsnok. Mind a MMSZ állománya, mind pedig a rgv. állomány normaidőn belül elérte az elrendelt készültségi fokokat.

Az első repülési váltás Laage repülőtéren 1987.08. 13-án önálló – csak magyar – repülési váltás volt, melyen repüléstechnikai feladatokat és útvonalrepüléseket hajtott végre a magyar rgv. állomány. Az időkép 4 tized felhőzet, 1500 méteres felhőalap és 8 kilométeres látás volt. A lőtéri útvonal függesztmények nélkül került végrehajtásra rajkötelékben, melynek nagy része tenger fölött történt. Igen szokatlan volt a szd. rgv-i számára a kis magasságon

⁶²⁰ 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.

⁶²¹ 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

végrehajtott tenger fölötti kötelékrepülés. A kötelék vezérgépe a rádió-magasságmérő alsó mérési határán – 20 méteres magasságon – repült. Ez igazi földközeli repülési magasságon végrehajtott vízfelszín fölötti repülés volt. A pilóták beszámolója alapján félelmetes, de egyben élvezetes is volt a 800 km/óra sebességgel végrehajtott kötelékrepülés!⁶²² „*Olyan érzésem volt, mintha a repülőgépet elérnék a tenger hullámai. (Pedig én bal kísérőként⁶²³ fölülről kísértem⁶²⁴ a vezérgépet – Máté László örgy-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 repültünk. Ezután 31°-os irányon 67km-t repültünk, majd Laage RSZBN majak⁶²⁵ 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.⁶²⁶ 127km-es repülőgép távolság szerint Laage repülőtértől 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 félszigete⁶²⁷ része is, valamint a Peenemünde repülőtér⁶²⁸ is. A lőtér fölül*

⁶²² Kötelékrepülés – itt rajkötél repülés volt. A rajkötélben a vezérgépnek volt egy bal oldali kísérője és a jobb oldalán volt két kísérő repülőgép jobb lépcsőben.

⁶²³ 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 repülőgépvezető-k leszállásnál a baloldalra előre figyelve ítélik 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.

⁶²⁴ Földközeli és kismagasságú kötelékrepülésnél mindig fölülről – 5-10 méterrel magasabban – kísérjük a vezér repülőgépet.

⁶²⁵ 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) kódjének 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.

⁶²⁶ A német repülőgépvezető. kollégák elmondása szerint a Svéd készülségi 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 készülségi gépek miatt, csak repüljük az útvonalat nyugodtan!”

⁶²⁷ 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 sánpárja még a mai napig az eredeti helyén áll.

⁶²⁸ 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 repülőtér a Német Nemzeti Népi Hadseregnek, amely 1990-

„hazavezető” irányra⁶²⁹ 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 harcanyag⁶³⁰ függesztése nélkül. Így éles helyzetben már könnyebben ment a feladat végrehajtása a lövészeti váltáson.

A következő repülési váltás közös volt a németekkel 1987. 08. 15-én nappal. Ezen a váltáson is földi lövészeti, bombavetési feladatok kerültek főként tervezésre, tényleges bombavetés és lövészet nélkül, csak foto-lövészet és foto-bombavetés végrehajtásával. Ezen a repülési váltáson 10 tizedes borultság, 150méteres felhőalappal és másfél kilométeres látás volt. Ezek igazi minimum időjárás viszonyok, harci körülmények voltak. Az időjárás felderítésre a német parancsnok és Balogh Imre alezds. szálltak fel. Az időjárás-felderítő repülőgép leszállása után, a repülés előtti eligazításon a német parancsnok a következőképpen értékelte az időjárás helyzetet a hajózó állomány előtt. Ők – mármint a németek – nem igazából repülnének, ugyanis az időjárás bonyolult, a minimum határértékén van, de ha a magyarok repülni akarnak – akkor ők is fognak. Balogh Imre alezds, parancsnok a nélkül, hogy a saját rgv. állománya felé nézett volna, egyből, határozottan válaszolt a német parancsnoknak. A magyarok repülni fognak! A magyar pilótáknak szemmel láthatóan, kimondottan jólesett a parancsnokuk bizalma.

Így ezt a repülési váltást időben elkezdte az állomány, a minimum időjárás viszonyok szerinti repülési tervtábla⁶³¹ alapján. E szerint a tervtábla szerint éles harci alkalmazási feladatok nem voltak, csak foto-lövészeti és foto-bombavetési⁶³² feladatok.

Nyilvánvalóan a német parancsnok ismerte a saját rgv. állománya képességeit, amikor azt mondta, hogy ők nem igazából repülnének, de Balogh alezds, parancsnok is tisztában volt

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.

⁶²⁹ 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).

⁶³⁰ 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.)

⁶³¹ A repülési váltásainkra általában háromféle tervtábla készült, s mind a három tervtábla szerint felkészültünk a repüléseinkre. Egyszerű időjárás viszonyok, bonyolult időjárás viszonyok és minimum időjárás viszonyok közötti repülések szerinti tervtábla, melyek alapján az adott időjárás 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.)

⁶³² 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 harcfeladat. Nagyon jó lehetőség a harcfeladat végrehajtása manőverének begyakorlására. Előszeretettel alkalmaztuk a repülőtéren felfestett lövészeti célkörre.

a repülőszázada hajózóinak a képességeivel, és bízott is bennünk, ezért jelentette ki teljes magabiztossággal – „A magyarok repülni fognak!” Ez be is igazolódott, amikor a repülési váltás végén kiderült, minden magyar Szu–22-es repülőgép a földön volt Laage repülőterén – az idegen repülőterén! – de négy német Szu–22M4-es tartalék repülőterén szállt le. Magyarul nem tudtak leszállni Laage repülőterén – de legalább biztonságban leszálltak a jóval jobb időjárási viszonyokkal rendelkező tartalék repülőtereiken – de ez akkor is kínos volt a német parancsnoknak a magyar pilóták és a magyar parancsnok előtt, hiszen ugyanakkor minden magyar Szu–22M3-as repülőgép biztonságban leszállt a számukra idegen repülőterén.

A következő – önálló – repülési 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 repülési váltáson⁶³³ főleg repüléstechnikai feladatok és útvonalrepülési feladatok kerültek végrehajtásra. Az 1987.08.20-i repülési váltást közösen repülte a szd. a németekkel.

A német fegyvertársak figyelmességére jellemző, hogy a Magyar Nemzeti ünnep tiszteletére, augusztus 20-ra közös ünnepséget szerveztek, s így megünnepelhettük 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 elő⁶³⁴ soron alezredessé.⁶³⁵

Az ünnepség zászlófelvonása után – mindkét nemzeti zászlót, a magyart és a németet katonazenei kísérettel felvonták – a német parancsnoki épület előtt, majd mindkét parancsnok és a politikai helyettesek 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 alezds-i csillagokat, aki ettől a pillanattól kezdve – a parancs kihirdetése után – már alezredesi rendfokozatot⁶³⁶ hordhatott.

⁶³³ 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.

⁶³⁴ 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.

⁶³⁵ Éberhardt György nyá. alezds. visszaemlékezései alapján, Budapest, 2020.01.12.

⁶³⁶ 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.

Éberhardt György, már alezds-ként fogadta a gratulációkat, és rövid, szolid kis ünneplés után a magyar és a német rgv. állomány elvonult a repülés előtti kötelező pihenőjére az átmeneti – 19.00-tól 01.00-ig tartó – repülési váltáshoz.

Ezen a napon, a 1987. 08. 20-i repülési váltásunk jól indult – 5 tizedes borultsággal 5 km-es látással és 500 méteres felhő alappal – volt az időkép a repülési váltás elején. A repülés végére viszont Laage repülőtér időjárása bonyolulttá vált. Szerencsére ekkorra már az aznapi, a tervezett lövészeti, és bombavetési feladatainkat 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 Szovjet szakemberek segítségével sem sikerült ez nekik. A magyar új kenyér ünnepének a napján kezdett repülési váltás 1987-ben, a német fegyvertársaknál sikeresen befejeződött, esemény nélkül, 1987. 08. 21-én, 0óra 08 perckor, s a repülési váltás minden magyar repülőgépe a földön volt Laage repülőterén.

Ezzel az NDK beli települése a 101.Ö. Fre. szd. repülései sikeresen és eseménymentesen befejeződtek. Véleményem szerint A kiképzési tervnek azt a szd-ra vonatkozó részét is 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.”*⁶³⁷ A következő nap és az utána következő is – amely tartalékrepülési 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. állománya ezt a két pihenőnapot a német fegyverbarátoknál. Elmúltak az előző napok izgalmi és feszültségei, melyeket a szd. idegen ország beli munkájával szemben támasztott elvárások, az idegen környezet, s az új feladatokra való készülés szakmai kihívásának kíváncsi várakozásai gerjesztettek a 101. Ö. Fre. szd. állományában. Felszabadultan adta át magát a németek által szervezett múzeumlátogatás, hajókirándulás, esti teke-partik és sörözési szabadidős programjaiknak. Kiengedték a felgyülemlett feszültséget, s együtt töltötték a pihenési időt, mind a rgv, a műszaki, mind a parancsnok és beosztott, mind pedig a német és magyar állomány. Máig tartó barátságok is szövődtek német és magyar kollégák között. Minden tekintetben eredményes volt a

⁶³⁷ HL-KI, A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 00102/1986.számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására

Németországi – Laage-i – áttelepülés. Elégedettek voltak mind az előjárói szemlélők, mind pedig a parancsnokok a szd. az elmúlt napokban nyújtott eredményes tevékenységével, a szd. állománya pedig egy életre szóló élménnyel gazdagabban tért haza egy olyan szövetséges repülőteréről, melyet ugyanúgy „bepültek,”⁶³⁸ 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 Varsói Szerződésen 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 alezds. az operatív csoporttal települt vissza, s Taszáron az ügyeletes parancsnoki szolgálatot felvette 1987.08.24-én 08.00-kor.

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 repülés előtti eligazítás után Balogh Imre alezds felszállt Laage repülőteréről, s 6400 méteren⁶³⁹ repülte a hazatelepülő útvonalat. A hazatelepülő útvonal: Laage UKP – Drewitz 1FP. – Bautzen 2FP. – Cszslav 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 repülőteréről 6400méter és 5800méteres magassági lépcsőkön települt vissza egyes repülőgépekkel 5 perces időtérközzel.

Balogh Imre alezds Taszár repülőterén közép-európai idő szerint (taszári helyi idő szerint) 12.43’ - 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 repülőteréről 6400méter és 5800méteres magassági lépcsőkön települt vissza egyes repülőgépekkel 5 perces időtérközzel. 1987.08.24-én 13h 44’ - kor minden hazatelepült

⁶³⁸ 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 rendeltetésszerűen. Leszálltunk, gurultunk a guruló-utjain, használtuk a leszálláshoz, a felszálláshoz szükséges eszközöket, berendezéseit s ismeretet szereztünk az adott repülőteri viszonyokról, szabályokról stb., azaz „bepültük” azt.

⁶³⁹ 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 repülőterre – 6400 méter és 5800 méteres magassági szintkülönbség lépcsőzéssel, valamint 15’-es biztonsági időintervallummal, a biztonsági intézkedésnek megfelelően.

repülőgép épségben földet ért, leszállt a hazai Taszár repülőtéren. Evvel a 101. Ö. Fre. szd. az 1987-es kiképzési tervében az előljáró által meghatározott NDK-beli nagytávolságú diszlokációját eredményesen, eseménymentesen végrehajtotta.

Az NDK-ban végrehajtott repülései a Fre. szd. harci tapasztalatát és bevethetősége sokoldalúságát növelte. A század vezetése tapasztalatot szerzett repülések tervezésében, szervezésében és végrehajtásában 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 végrehajtására kiképzett állományával, amely így módon már tényleg „magja” lehetett egy ütőképes magyar Felderítőrepülő-ezrednek.

A hazatelepülése után – egy jól megérdemelt pihenőt követően – a század folytatta a megmaradt kiképzési tervének végrehajtását. A magyar hadvezetés is már teljesen rendeltetésének megfelelően kiképzett Fre. szd-ként számíthatott a 101. Ö. Fre. szd-ra. A CSRP 1987. szeptember 7-én aláírt intézkedésével⁶⁴⁰ rendelkezett a „Bazalt-87” gyakorlaton a Szu–22M3-as felderítő-repülőgépek részvételéről. A 0090/1987.sz intézkedésében utasítja a 101. Ö. Fre. szd. pk-át – Balogh Imre alezds-t – mely szerint a „Bazalt-87” gyakorlaton az 5. hadsereg igénye szerint biztosítson 4db Szu–22M3 felderítőrepülő-gépet a saját légielő tevékenységének imitálására 1987. október 26-án és 28-án. Az 5. hadsereg parancsnoksága 1987. október 25-én pedig 1db Szu–22M3 felderítőrepülő-gép légi-fényképezését igényli a saját csapatok védőkörletének⁶⁴¹ légi-fényképezésére. A Fre. szd. az igényelt repüléseket – igény szerint – kiváló eredménnyel végrehajtotta.

A 101. Ö. Fre. szd. az 1987-es évével kitűnő évet zárt. Az NDK. Nemzeti Népi hadsereg (NN). Légierője 77. Vadászbombázó repülőezrede egy századának fogadásával Taszár repülőtéren, majd a nagytávolságú NDK-beli diszlokációjával – a vizontlátogatással – Laage repülőtéren, az ott nyújtott teljesítményével, a hazai „Zengő-87” és a „Bazalt-87” gyakorlatokon való részvételével, valamint az éves repülési idő kiszabata – 1785 óra repülési idő – 98%-os, eseménymentes végrehajtásával (1749óra 21’) a katonai felső vezetésünk elégedett volt.

⁶⁴⁰ HL-KI. MN CSRP 1980-1989 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0090/1987.sz. intézkedése a „Bazalt-87” repülőigényének biztosítására.

⁶⁴¹ Védőkörlet, vagy védőkörlet – a zászlóalj részére általában három tereptárggyal kijelölt és a helyzettől függően műszakilag berendezett terület, ahol a zászlóalj védelmi harcát megvívja. KESZ, Bp, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

4.3. A negyedik fejezet részösszegzése:

A fejezetben bemutattam a 101. Ö. Fre. szd. 1987-es kiképzési évét és a kiképzési tervének végrehajtását. Felelevenítettem a Német Demokratikus Köztársaság Nemzeti Népi hadserege 77. vadászbombázó ezrede 1 repülőszázadának magyarországi látogatását, a német repülőszázad fogadását, a közös harcászati feladatainak megtervezésével és végrehajtásával. Majd a 101. Ö. Fre. szd. viszontlátogatását a Laage-i repülőtéren az ottani – NDK belső – tevékenységével, az idegen, ismeretlen környezetben végrehajtott repülések megtervezésével és végrehajtásával. Bemutattam a tényleges földközeli és kis magasságú tenger fölötti repülései és lövészei végrehajtását VSZ német együttműködő 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 végrehajtott kiképzésével egy számára teljesen ismeretlen – mondhatni harci körülmények közötti – területen, terepen és környezetben teljesítendő feladatok végrehajtására.

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 találkozáját, melyen egyeztették szándékaikat több fontos leszerelési egyezmény megkötéséről.⁶⁴² Több mint 100 000 ember tüntetett Észtország, Lettország valamint Litvánia Szovjet tagköztársaságokban a függetlenségért 1988. augusztus 23-án.⁶⁴³ Aláírták 1988. szeptember 26-án Brüsszelben az EKG és Magyarország közötti kétoldalú, gazdasági-kereskedelmi együttműködési megállapodást, amely életbe is lépett 1988. december elsején.⁶⁴⁴

⁶⁴² Horváth Jenő: Az Európai integráció története napról napra, Budapest 1997, ADECOM Kommunikációs Szolgáltató RT, szerzői kiadás, V. fejezet, 1988.

⁶⁴³ U.o.

⁶⁴⁴ U.o.

A VSZ Politikai Tanácsadó Testülete (PTT) a VSZ katonai doktrinájának védelmi jellegűvé történő átalakításáról döntött a berlini ülésén. Ennek megfelelően a Magyar Néphadseregben átdolgozásra került 1988-ban a néphadsereg háborús alkalmazási terve.⁶⁴⁵ A Szovjet 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 Szovjetunió katonapolitikájáról: „...*A szovjet felfogás... túlértékelt 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 bipoláris, a két nagyhatalomra vagy a két blokkra építkező, hanem valóban kollektívvé vált.*”⁶⁴⁶

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 Szovjetunióban, úgy Magyarországon 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 Károlyt⁶⁴⁷ 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.⁶⁴⁸ A miniszterelnöki pozícióból pedig 1988 novemberében távozott. Őt a fiatal – negyvenes évei elején járó –

⁶⁴⁵ Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában I. kötet. Lakitelek, 2017. Antológia kiadó, 199.old.

⁶⁴⁶ 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.

⁶⁴⁷ 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.

⁶⁴⁸ Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában I. kötet. Lakitelek, 2017. Antológia kiadó, II. – III. fejezet.

Németh Miklós⁶⁴⁹ 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 intézkedésében⁶⁵⁰ mely szerint: „*A Csapatrepülő Parancsnokság és alárendelt alakulatai 1988.évi tevékenységének alapját az MSZMP XIII. kongresszusa határozataiból adódó helyi feladatok végrehajtása, továbbá a miniszteri direktívában⁶⁵¹ az előjárói parancsokban, intézkedésekben, felsőbb és helyi pártszervek határozataiban megszabott feladatok teljesítése képezi...*”⁶⁵² (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.*”⁶⁵³ (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.*”⁶⁵⁴

A repülőképzés terén az egy főre jutó repülési időt a parancsnok a Szu–22M3 típusra 70-80órában határozta meg, oly módon, hogy abból 20% feladatszámmal el nem látott tartalékot kellett képezni, amely nem képezte a pénzügyi elszámolás alapját. E szerint egy rgy-re 56-64óra repülési idő jutott. Hát, ez nem túl sok, de az állomány nem zúgolódott, csendesen tudomásul vette. Többségében az állomány tudta, hogy az ország milyen gazdasági helyzetben van. Csak az éves repülésbiztonsági konferencián, Börgöndön néhányan megjegyzték: „*ez a repülési idő érték már közelít ahhoz a határhoz, amely alá repülésbiztonsági szempontból nem menni, mert törvényszerűen jönni fognak majd a repülési katasztrófák.*” Összességében 1150

⁶⁴⁹ 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.

⁶⁵⁰ 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.

⁶⁵¹ A 00090.számú direktíváról van szó.

⁶⁵² 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.

⁶⁵³ U.o. 4. oldal

⁶⁵⁴ U.o. 7. oldal első bekezdése.

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 jártassága⁶⁵⁵ fenntartása érdekében a lőtérre történő kirepülés végrehajtását 100m-es magasságon, s ahol ezt a terepviszonyok megengedik, 50m-es magasságon. Gyakorolnia kellett a századnak a meghatározott terepszakaszon „CS” időre⁶⁵⁶ történő pontos kiérkezést, s a vizuális légifelderítés, a légifényképezés fogásainak a begyakorlását, valamint a felderítési adatok minél gyorsabb és 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 felhőalagnál, 1km-es látás mellett a század parancsnoki állományával.

A szd. lőtérfelhasználásnál szinte minden lőtérre 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 lőtérrel, ami részükről nem volt betervezett. 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 lőszerből 4400db volt, de az SZPPU konténer gépágyúihoz is kapott a szd. 6000db 23mm-es lőszerrel. 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

⁶⁵⁵ Kismagasságú és földközeli repülések – melyekre a jártasságot, az NDK beli Laage repülőtéren végrehajtott kismagasságú és földközeli repüléseink során szereztünk.

⁶⁵⁶ „CS”-idő – a csapásmérés ideje.

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 előjáró először szabta meg az első, a másod és a harmadosztályú követelményi szinteket⁶⁵⁷ földilövészetre nappal és éjjel, kötelékrepülésre nappal és éjjel kísérőként, légifelderítésre, kiegészítő 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.

A kiképzési intézkedés⁶⁵⁸ 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 légierjének 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 közé⁶⁵⁹ 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 vezetők 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 előjáró, 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

⁶⁵⁷ 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.

⁶⁵⁸ 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

⁶⁵⁹ U.o. 46. oldal

hatására a kiképzési intézkedésben már megjelent a CSRP szakkiképzési csoport összevonása tárgyaként a számítógépek alkalmazásának eredményei a repülő kiképzés mennyiségi és minőségi mutatóinak feldolgozásában⁶⁶⁰

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.⁶⁶¹

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 lövészet 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-5⁶⁶²-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.⁶⁶³ 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 előljáró által meghatározott éjszakai fényképezési feladatokat később – augusztus hónapban – így hajtotta végre a Fre. szd.

⁶⁶⁰ U.o. 46. oldal, 2 pont

⁶⁶¹ U.o. 51. oldal, a 101. Ö. fre. szd. részére szabott feladatok

⁶⁶² Lim-5-ös, licence alapján gyártott, első generációs, egy hajtóműves, közepszárnyú 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.

⁶⁶³ Mi 1986-ban a lengyel tengeri lőtér fölött lőttünk világítóbombára K-13M rakétával, s ők itt a lőtér-zárat kiválóan megoldották (volt benne gyakorlatuk).

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” füzetéből szép sorjában kerültek elő a CSRP 1988 évi munkatervében⁶⁶⁴ a 101. Ö. Fre. szd. számára előírt feladatok. Mindenféleképpen nagy figyelmet kellett fordítania a szd. vezetésének az olyan eseményekre, melyek a szd. egész 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.⁶⁶⁵

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.⁶⁶⁶ 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

⁶⁶⁴ 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.

⁶⁶⁵ HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkatervének szigorúan titkos, 3. számú, ellenőrzések melléklete.

⁶⁶⁶ 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.

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 Sándor⁶⁶⁷ ezds. 1988. február 3-i parancsában⁶⁶⁸ a 101.Ö. Fre. szd-nak... ”a harckiképzésben és a politikai kiképzésben tanúsított helytállásukért...” az MN 1929 alakulatnak „Élenjáró zászlóalj” (parancsnoka Balogh Imre alezds) címet adományozta, evvel egyidejűleg Balogh Imre alezds-nek az „élenjáró zászlóaljparancsnok” címet adományozta.

Ugyanebben a parancsban a Csapatrepülő Parancsnok „az MN 1929 alakulat üzembentartó szolgálatának, (parancsnoka Deutsch Károly őrgy)⁶⁶⁹ „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)⁶⁷⁰ „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

⁶⁶⁷ 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;

⁶⁶⁸ HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 7/1988. számú parancsa élenjáró címek adományozására.

⁶⁶⁹ Deutsch Károly őrnagy – a 101. felderítőrepülő-század MMSZ szolgálat

⁶⁷⁰ Balogh Béla mérnök főhadnagy – a 101. felderítőrepülő-század

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 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 időjárési 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.”⁶⁷¹ A repülőgépe hajtóműve működésében javulás nem állt be, s az iskolakör harmadik fordulója végrehajtása közben már a többi leszállásra besorolt rgy 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 sín párja oldalába csapódott be. Személyi sérülés nem történt, az anyagi kárt a vasúti töltés és a vasúti sínek megrongálódásai jelentették.

⁶⁷¹ „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.

A CSRP a 038/1988.számú parancsával⁶⁷²megdicsérte, s megjutalmazta Vámos József őrnagyot a repülés különleges esetében nyújtott higgadt, helyes tevékenységéért. Így egy harci repülőgépet 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) előtt egy teljes éves orvosi⁶⁷³ 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 gyakorlat⁶⁷⁴-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 repülőcsapatái, 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

⁶⁷² HL KI. CSRP 1980-1989 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 038/1988.számú parancsa dicséret jutalomra. Börgönd, 1988. május 24.

⁶⁷³ 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 repülőgép típusra 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. Mindezekon 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.

⁶⁷⁴ HL KI. MN HM 1980-1989 383 d. 609 öe. Hadgyakorlatok;

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 vörgy, az 1. Honi Légvédelmi Hadtest – Veszprém – teljes állománya parancsnok Balogh Béla vörgy, repülőfőnök Bakó Ferenc ezds, a MN 5. Hadsereg Parancsnokság – Székesfehérvár – operatív csoportja parancsnok Borsits László vörgy, 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.

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.⁶⁷⁵

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 repülőtérrel felszállva;
- A 236. Szovjet vadászbombázó ezred MiG–27-es repülőgépei Zvolen repülőtérrel felszállva;
- A MN. 101. Ö. Fre. szd Szu–22M3-as repülőgépei Taszár repülőtérrel felszállva;
- A Szovjet 1. Gárda vadászbombázó ezred⁶⁷⁶ Szu–17M2 repülőgépei Taszár repülőtérrel felszállva;
- A Szovjet 5. vadászrepülő ezred MiG–23M repülőgépei Sármellék repülőtérrel felszállva;
- A Szovjet 14. vadászrepülő ezred MiG–29-es repülőgépei Sármellék repülőtérrel felszállva;
- A Szovjet 328. Önálló felderítőrepülő ezred Szu–17M4R repülőgépei Sármellék repülőtérrel felszállva;

⁶⁷⁵ Én itt csak a repülő erők és eszközök részvételéről írok, melyek a Gránit '88 gyakorlaton részt vettek. Ezekon kívül voltak még légvédelmi rakétaegységek, rádiótechnikai híradó és zavaró eszközök és hadtáp alakulatok is valamint kutató-mentő szolgálatok, melyek részt vettek a gyakorlaton.

⁶⁷⁶ A Szovjet I. Gárda vadászbombázó ezred – Ők települtek Kunmadarason szintén Szu–22-es repülőgépekkel

- A Magyar Néphadsereg 87. harci helikopter ezred Mi–24D helikopterei Andrásghida repülőtérrel felszállva;
- A Szovjet 396. Önálló harci helikopter ezred Mi–8T helikopterei Andrásghidáról felszállva;
- A Szovjet 294. Önálló REH század Mi–8PPA helikopterei Andrásghidáról felszállva;
- A Szovjet 238. Önálló harci helikopter ezred Mi – 8T helikopterei Zvolen repülőtérrel felszállva.

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, előírás szerűen végrehajtotta, s az előjáró kérésére még külön felderítési feladatot is teljesített. (Az előjáró által elrendelt felderítési feladatot – légi-fényképezést – Balogh Imre alezds, szd. pk. hajtotta végre, kiválóan értékelhető eredménnyel.) Ezt követően az éves kiképzési tervben előirt 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 hajzó parancsnoki állomány Vámos József őrgy (a katapultálás utáni egészségügyi szabadsága miatt), Lőrincz István őrgy⁶⁷⁷ (a Szovjetunió beli 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 szabadsága⁶⁷⁸ miatt, Somogyi János szds egy hosszan elhúzódó betegsége miatt, Vincze Péter szds pedig a Szovjetunió „Gagarin” repülőparancsnoki

⁶⁷⁷ Lőrincz István őrgy – évközben jelentkezett szolgálatra az akadémia után, s a helyreállítási programja után már nem tudta ezt a speciális feladatsort végrehajtani.

⁶⁷⁸ Vámos József őrgy katapultálása – katapultálás után hiába nem volt semmi panasza a repülőgépvezető-nek, akkor is kapott egészségügyi szabadságot, ha bármilyen kis eltérés is adódott az orvosi vizsgálaton a kecskeméti ROB vizsgálaton.

akadémiai⁶⁷⁹ 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.

A HM katonai Tanácsát Schmidt István v. őrgy – a MN repülőfőnöke – tájékoztatta 1988.08.26-án, s egyben tett jelentést⁶⁸⁰ dr. Mórocz Lajos HM államtitkárnak a Honvédelmi Miniszter által jóváhagyott Csapatrepülőkre 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.őrgy, MN REF.

A VSZ EFE KT budapesti ülése egyik napirendi pontjaként az önálló deszant rohamzászlóalj deszantolása, valamint az önálló harctevékenysége biztosítása kerül bemutatásra éleslövészettel egybekötöten. 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 intézkedésében⁶⁸¹ 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.”⁶⁸²

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

⁶⁷⁹Vincze Péter százados felvételt nyert a „Gagarin” repülőparancsnoki akadémiára, ahol Lőrincz István őrgy is tanult. Ez beleillett a felső hadvezetésünk terveibe, mely szerint kellett az akadémiás helyek a VSZ EFE által javasolt fejlesztési koncepcióba.

⁶⁸⁰ 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.

⁶⁸¹ 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.

⁶⁸² I.m. p.1.

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 repülőtérre. 1988.szeptember 29-én 15.30perckor a bemutatón résztvevő állomány részére feladatpontosítás, utána a technika előkészítése. A főpróba 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 előljáró 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 csapatrepülőök érdekében végzett eredményes munkája elismeréseként magasabb beosztásba helyezték. Ennek alkalmával a csapatrepülő parancsnok Mikula Lászlót ajándéktárggyal jutalmazta.⁶⁸³

A század az 1988-as kiképzési évben betervezett feladatait 98%-ban, a tervezett repülési idejét pedig 96%-ban használta fel.⁶⁸⁴

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.

⁶⁸³ HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 95/1988 számú parancsa emléktárgy adományozásáról. Börgönd, 1988. november 29.

⁶⁸⁴ Mindezt a CSRP által 1988.július 11-én engedélyezett kiképzési tervmódosításra értve.

1989. május 2-án a magyar hatóságok megkezdték az Osztrák-Magyar műszaki határzár akadály – a szögesdrót, azaz a „vasfüggöny” – lebontását.⁶⁸⁵ 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.⁶⁸⁶

Brüsszelben augusztus elseje és szeptember 25-e között G-24⁶⁸⁷-es tárgyalássorozat indult a magyar-lengyel segélyakció kialakítására.⁶⁸⁸ Ezzel elindult a Lengyelország és Magyarország nevével kezdődő, úgynevezett Phare-program.⁶⁸⁹

Magyarországon, a Győr-Moson-Sopron megyei Sopron melletti határszakaszon az első un. „Páneurópai piknik” megtartása, Habsburg Ottó⁶⁹⁰ a Páneurópai Unió elnöke és Pozsgay Imre⁶⁹¹ 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.⁶⁹² (NSZK)

⁶⁸⁵ Horváth Jenő: Az európai integráció története. Budapest, 1997. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt Nyomdája, szerzői kiadás. V. fejezet - A Tizenkettek Európája, 159. oldal.

⁶⁸⁶ U.o. 160. oldal

⁶⁸⁷ 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'

⁶⁸⁸ U.o.

⁶⁸⁹ PHARE-program – Phare: világítótorony, fényszóró jelentésű szó. Ezen a néven vált ismertté az Európai Közösségek Tanácsa által elindított, a közép- és kelet-európai országok megsegítésére irányuló program. <http://www.nfu.hu> tankönyvtár. Letöltve. 2020. 11. 22. 17h.37'

⁶⁹⁰ 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, közíró, 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://habsburgottoalapitvany.hu/eletrajz/>.

⁶⁹¹ 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://index.hu/belfold/2015/06/03/pozsgay_imre_nem_voltam_kommunista_80-ban_sem/. Letöltve: 2021.10.11.

⁶⁹² Horváth Jenő: Az európai integráció története. Budapest, 1997. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt Nyomdája, szerzői kiadás. V. fejezet - A Tizenkettek Európája, 160. oldal

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.⁶⁹³ Az NDK 1971 óta hatalmon lévő vezetője, Eric Honnecker a kivándorlási hullám és a demokratikus tömegmozgalom nyomására lemondott 1989. október 18-án.⁶⁹⁴

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 szembeni különleges vámokat, és időlegesen felfüggeszti a nem tagállamokkal szemben alkalmazott mennyiségi korlátozásokat is.⁶⁹⁵

Az NDK-ban, Berlinben 1989. szeptember 9-10-én ledöntötték a Hruscsovi érában emelt berlini falat.⁶⁹⁶ A Bolgár Kommunista Párt élén 1954 óta álló pártvezetőt, Todor Zsivkov⁶⁹⁷ bolgár pártvezetőt 1989. november 10-én leváltották.⁶⁹⁸ Prágában 1989. november 24-én lemondott a Csehszlovák Kommunista párt legfelső vezetése.⁶⁹⁹ 1989. december másodikán, a máltai csúcstalálkozón Mihail Gorbacsov és George Bush bejelentették a „hidegháború” befejeződését.⁷⁰⁰ Felkelés robbant ki 1989. december 17-én, a romániai Temesvárott.⁷⁰¹ A román hadsereg rendkívüli bírósága 1989. december 25-én Nicolae Ceausescu⁷⁰² és feleségét halálra ítélte. Az ítéletet végre is hajtották.⁷⁰³ Bécsben, 1990. június 28-án a Varsói Szerződés és a NATO részmegállapodást kötött a hagyományos fegyverek csökkentéséről.⁷⁰⁴ 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

⁶⁹³ U.o. 161. oldal

⁶⁹⁴ U.o.

⁶⁹⁵ U.o.

⁶⁹⁶ U.o.

⁶⁹⁷ Todor Hrisztov Zsivkov, bolgárul: Тодор Христов Живков született: Pravec, 1911. szeptember 7. – elhunyt: Szófia, 1998. augusztus 5. Kommunista politikus, államférfi, a Bolgár Államtanács elnöke. 1962. november 19-től 1971. július 7-ig Bulgária miniszterelnöke. A Bolgár Kommunista Párt főtitkára 1962-től 1989. november 10-ig. <https://archivum.mtva.hu/photobank/item/MTI-FOTO-aWtUOG81RzI3VIBxRHZLMHVoSmtwZz09>.

⁶⁹⁸ U.o.

⁶⁹⁹ U.o. 162. oldal

⁷⁰⁰ U.o.

⁷⁰¹ U.o. 163. oldal

⁷⁰² Nicolae Ceaușescu – román kommunista politikus. A Román Kommunista Párt vezetőjeként Románia vezetője 1965-től 1989-es kivégzéséig. Született: Scornicești, 1918. január 26. elhunyt: Târgoviște, 1989. december 25. <https://mult-kor.hu/hosszu-evtizedekig-sanyargatta-romania-nepet-a-karpatok-geniuszanicolae-ceausescu-20211208>.

⁷⁰³ U.o.

⁷⁰⁴ U.o. 166. oldal

támogatást ad a csapatkivonáshoz, továbbá egyoldalúan vállalta a fegyveres erői létszámának 370 000 főre történő csökkentését.⁷⁰⁵

Brüsszelben 1990. július 16-18-án Antall József⁷⁰⁶ 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.⁷⁰⁷ Magyarország 1990. július 17-én felvette a diplomáciai kapcsolatot a NATO szervezetével.⁷⁰⁸

Az Iraki hadsereg 1990. augusztus másodikán lerohanta Kuwaitot.⁷⁰⁹ Aláírták az ún. Phare keretszerződést 1990. szeptember harmadikán Magyarország és az EK között.⁷¹⁰ Magyarország, a közép-kelet-európai volt szocialista országok közül 1990. november hatodikán elsőként belépett az Európa Tanácsba.⁷¹¹ 1990. november 29-én Budapesten megnyílt az EK diplomáciai képviselete.⁷¹²

Az EK külügyminisztereinek brüsszeli értekezletén 1990. december 18-án jóváhagyta Magyarországgal, Csehszlovákiával és Lengyelországgal folytatandó társulási szerződésre vonatkozó tárgyalások megkezdését.⁷¹³ 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.⁷¹⁴

A vizsgált időszakban a meghatározó belpolitikai történéseink:

Hazánkban, 1956 vége és 1989 októbere között egyedülként 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

⁷⁰⁵ U.o. 167. oldal

⁷⁰⁶ Antall József – született: Budapest, Pestújhely, 1932. április 8. - elhunyt: Budapest, 1993. december 13. Teljes nevén: Dörgicsei és Kisjenei ifjabb Antall József Tihámér magyar politikus, könyvtáros, orvos-történész, muzeológus, Magyarország első szabadon választott miniszterelnöke a rendszerváltás után.

⁷⁰⁷ Horváth Jenő: Az európai integráció története. Budapest, 1997. ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt Nyomdája, szerzői kiadás. V. fejezet - A Tizenkettek Európája, 167. oldal

⁷⁰⁸ U.o.

⁷⁰⁹ U.o. 168. oldal

⁷¹⁰ U.o.

⁷¹¹ U.o. 169. oldal

⁷¹² U.o. 170. oldal

⁷¹³ U.o.

⁷¹⁴ U.o.

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.⁷¹⁵

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.

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.⁷¹⁶

Németh Miklós⁷¹⁷ a Minisztertanács elnöke (kormányfő), a Honvédelmi Minisztérium (HM) vezető parancsnoki értekezletén,⁷¹⁸ 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.⁷¹⁹

A kormányfő után Kárpáti Ferenc vezérezredest, Honvédelmi Miniszter bejelentette: „*A párttörvény értelmében a fegyveres erőkn belül nem működhetnek politikai pártok. Ezzel*

⁷¹⁵ 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

⁷¹⁶ U.o. V. fejezet, 324-325. oldal

⁷¹⁷ Németh Miklós –Született: Monok, 1948. január 24. – magyar közgazdász, politikus, a rendszerváltás előtti utolsó magyar kormány miniszterelnöke, és az 1989. október 23-án kikiáltott Magyar Köztársaság első kormányfője. <https://www.magyarhirnap.hu/kronika/20230122-nemeth-miklos-volt-miniszterelnok-75-eves>.

⁷¹⁸ HL-KI. HM Titkárság 1948-1989. VIII.2 HM Katona Tanács (KT) 31 d. MN Vezetői értekezlet anyagai, Budapest, 1989. december 01.

⁷¹⁹ 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.

*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*⁷²⁰ 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,⁷²¹ ideiglenes köztársasági elnök⁷²² 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 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.⁷²³

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.⁷²⁴

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 Lajos⁷²⁵ személyében.

⁷²⁰ U.o.

⁷²¹ 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.

⁷²² Szűrös Mátyás az Országgyűlés elnökeként, ideiglenes köztársasági elnökként gyakorolva a köztársasági elnöki jogköröket: 1989. október 18. – 1990. május 2.

⁷²³ <https://www.ogyk.hu/hu/blog/posts/uj-korszak-hataran-az-1990-es-orszaggyulesi-valasztasok-első-forduloja>, letöltve: 2020.11.24-én 20h 51'

⁷²⁴ 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.

⁷²⁵ Für Lajos született: Egyházaskötecsény 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.

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.⁷²⁶ 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.⁷²⁷

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 tartandó „Pajzs-90” gyakorlat megtartását a nemzeti védelmi katonai doktrínánk, a Magyar Honvédség rendeltetése, és várható alkalmazása nem indokolja.⁷²⁸

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.⁷²⁹

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).⁷³⁰

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.⁷³¹ A honvédelmi miniszter hivatalában a találkozón részt vettek: Für Lajos honvédelmi miniszter, Annus Antal altbgy közigazgatási

⁷²⁶ 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.

⁷²⁷ 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.

⁷²⁸ U.o. 185. oldal.

⁷²⁹ 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.

⁷³⁰ 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.

⁷³¹ U.o. 189. oldal.

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.⁷³²

1990. október 26-i benzin áremelés hatására, a 65%-os benzináremeléstől sokkolt taxisok és a fuvarozók tiltakozó megmozdulásokkal blokkolták a forgalmat Budapesten, amely átterjedt a vidéki városokra is, s így országos méretű tiltakozó megmozdulássá vált. Ez az esemény taxisblokád néven vonult be a történelembe. 1990. október 29-től kezdődően helyreállt a közúti közlekedés rendje, a kormány meghozta az üzemanyagárakkal kapcsolatos intézkedéseket.⁷³³ Für Lajos HM 1990.december elején hazarendelte az EFE törzsében dolgozó magyar tiszteket.⁷³⁴

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.” 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 – tisztek, tiszthelyettesek, tisztesek – csak tették a dolgukat, amit a kiképzési intézkedésben előírtak számukra.

Így az 1989-es kiképzési intézkedés⁷³⁵ 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.⁷³⁶

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,⁷³⁷ melyet az intézkedés első fejezetének általános követelményei között adott meg a parancsnok.⁷³⁸ Ez a repülési idő egy évre még az első osztályú rgv számára is nagyon kevés. Ráadásul a pk-i utasítás szerint

⁷³² U. o. 190-191. oldal.

⁷³³ U.o. X. fejezet, 117-120. oldal.

⁷³⁴ U.o. XI. fejezet, 195-196. oldal.

⁷³⁵ 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.

⁷³⁶ U.o. 3.-4. oldal, az 1989. év fő feladatai főfeladatai 1). 2). pontok

⁷³⁷ A tavalyi – az 1988-as – repülési idő kiszabat ugyan csak 70-80 óra volt, de számítanunk kellett új repülőgép vezetőkre is.

⁷³⁸ U.o. 8. oldal első bekezdés

ebből a repülési időből még 20-25%-os feladatszám nélküli kiképzési tartalék képzését irányozta elő, így az, amit feladatok szerint nevesíteni lehetett⁷³⁹ 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.*
- *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.*”⁷⁴⁰

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).⁷⁴¹

Ugyanígy megkapta a szd. a gyakorló és éles repülőbombák mennyiségét is.⁷⁴² 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.sz.d. a nappali és éjjeli

⁷³⁹ Nevesítés: konkrét feladat, illetve gyakorlatszám szerinti megnevezés személyhez, repülőgépvezető-hez kötötnen.

⁷⁴⁰ U.o. az 1989-es kiképzési intézkedés 22. oldala

⁷⁴¹ U.o. az 1989-es kiképzési intézkedés 79. oldalán, a Kimutatás az 1989. évi földi célok elleni éleslövészetek anyagbiztosítására.

⁷⁴² U.o. az 1989-es kiképzési intézkedés 80. oldalán, a Kimutatás az 1989. évi földi célok elleni bombavetések fegyverzeti anyagbiztosítására.

repülőváltásain. A lövészeti és bombavetési feladatait a század – amennyiben mód és lehetőség volt rá – mindig Nádudvar lőtérén 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,⁷⁴³ 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 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 intézkedés⁷⁴⁴ 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

⁷⁴³ RISZ- Repülés Irányító Szolgálat. Ez a szervezet koordinálta az ország fölötti – mind a polgárit és mind a katonai – repüléseket.

⁷⁴⁴ 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.

(ROVKI) végezték el minden Magyarországon nagysebességű repülőgépet repülő rgv-n.⁷⁴⁵ 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 légcsavaros 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 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 komplexálásokkal 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 foglalkozásán⁷⁴⁶ vett részt Börgöndön.⁷⁴⁷

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,*

⁷⁴⁵Kecskemét, 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 úrhajós 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 katonáorvosa végezte el kötelezően minden repülőgépvezető-n. Érvényes és eredményes orvosi vizsgálat hiányában nem repülhettek a repülőgépvezető-k.

⁷⁴⁶ HL- KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 251-253. oldal,

⁷⁴⁷ 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.

- *feldolgozni az összefegyvernemi hadsereg védelmi hadművelete megvívásával, támadásba történő átmenetével kapcsolatos újszerű kérdéseket, azok hatását a hadseregrepülők 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.*⁷⁴⁸ (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 gyakorlason 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.

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 feladatvégrehjtással.

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 tiszteket. Név szerint: Litauszki Zoltán fhdgy-ról, Szvath Tamás hdgy-ról, és Turcsán János fhdgy-ról rendelkezett a CSRP⁷⁴⁹ a 010/Szü/90.számú parancsában.

A három fiatal tisztet Kassán avatták repülőtisztékké,⁷⁵⁰ s haza is jöttek Magyarországra, bemutatkoztak Taszáron, de vissza kellett menniük a repülő-kiképzési programjukat befejezni

⁷⁴⁸ HL-KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 252. oldal 2. bekezdés.

⁷⁴⁹ 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.

⁷⁵⁰ 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.

MiG–21-es repülőgép típuson,⁷⁵¹ majd a félbemaradt programjuk befejezése után Taszáron, szeptember végén jelentkeztek szolgálatra a 101. Ö. Fre. szd parancsnokánál.⁷⁵²

A hazai rendszerváltást közvetlenül megelőző napokban történt mindez. A fiatal rgv. tiszték a Fre. szd-nál semmit sem tapasztaltak a rendszerváltás „vihar 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!*”⁷⁵³

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 borovecki kondicionáló üdülést⁷⁵⁴ is letöltötték, s evvel 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 harcászultságát mindez semmiben sem befolyásolta.⁷⁵⁵

1989 decemberében a 101. Ö. Fre. szd. állományából 4 fő első osztályú rgv. megkapta a honvédelmi minisztertől az „Aranykoszorús első osztályú hajózó”⁷⁵⁶ kitüntető címet. Guti

⁷⁵¹ 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.

⁷⁵² Szvath Tamás alezds visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2020.12.09.

⁷⁵³ Szvath Tamás alezds visszaemlékezései alapján, Kaposvár, 2020.12.09.

⁷⁵⁴ 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.)

⁷⁵⁵ Balogh Imre nyá. altbgy, volt 101.Ö. Fre. szd szd. pk, Vígh 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.

⁷⁵⁶ 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.

István szds, Katona István őrgy, Lőrincz István alezds és Racskó Mihály szds aranykoszorúsak⁷⁵⁷ 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 parancsnokként⁷⁵⁸ a harcállásontról nézte végig ezt a televíziós közvetítést.⁷⁵⁹ A 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 fegyelmezetten, 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 intézkedése⁷⁶⁰ 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

⁷⁵⁷ „Aranykoszorús Első Osztályú hajózó” kitüntető cím adományozásáról a miniszteri oklevelet lásd a 16. számú kép, a 27. oldalon.

⁷⁵⁸ 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 készltségi 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 jelentetett. Ezt a vezénylest az érintettekkel ismertették s a szolgálati út betartásával Börgöndre mindig le is jelentették.

⁷⁵⁹ Máté László nyá. alezds és Katona István nyá. őrgy visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2020.12.08.

⁷⁶⁰ 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.

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.”⁷⁶¹

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 készültségi 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.⁷⁶²

Általános követelményekként, biztosítani a kiesés és szünetmentes repülő kiképzést minden alegységnél, s a készültségi 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 végzetteknek – pedig 65-75 óra repülési időt írt elő az előjáró az 1990-es kiképzési évre.⁷⁶³

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 hajózóállományának gyakoroltatását az MN REF. által, később egyeztetett módon, Kunmadaras repülőtéren hajtásák végre.”⁷⁶⁴ (Eredeti írásmóddal K. I.)

⁷⁶¹ U.o.

⁷⁶² HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2703 d. 3922 óe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 096/1989 számú intézkedése az 1990. év kiképzési feladatainak végrehajtására. A harckiképzés feladatai. 5.-6. oldal.

⁷⁶³ U.o. általános követelmények 7. oldal.

⁷⁶⁴ U.o. 10. oldal.

Az alakulatonként feladatszabásnál a 101. Ö. Fre. szd – az MN 1929⁷⁶⁵ – a következő feladatokat kapta: „*Kiképzett hajózó állománya 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.*”⁷⁶⁶

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 rakétafegyverzet földi célok elleni alkalmazásában.⁷⁶⁷

Az utasítás szerint a légilövész szolgálatnak biztosítania kell a szd. állománya lövészeti és bombavetési jártasságának szinten tarását, valamint a 3 fő fiatal rgv-t fel kell készíteni és ki kell képezni földi célok megsemmisítésére gépágyúval és nem irányított rakétafegyverzet 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-ot pedig Racskó Mihály szds felderítőrajába osztották be rgv-ként. A szd. pk. igyekezett úgy elkészíttetni, vezettetni 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 elkezdték, 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.

⁷⁶⁵ Az MN 1929 – a 101. Ö. Fre. szd. hadrendi száma

⁷⁶⁶ U.o. 17. oldal.

⁷⁶⁷ U.o. 18. oldal.

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 hfdgy 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*”⁷⁶⁸

A kiképzési intézkedésben előírt cél – a nappal minimum időjárási viszonyok közötti repülési szint – elérése az átképzősökkel már a kiképzési év közepén reálisan megvalósíthatónak látszott, csak az időjárási viszonyok hiányoztak hozzá. A felderítő és a lövészeti manőverek begyakorlása viszont gyorsan ment. A kiképzési év harmadik negyedében már a pont fölötti lövészeti 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 MH. tagjai, mint magyar állampolgárok természetesen részt vettek az első, nem kötelező választáson⁷⁶⁹

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,⁷⁷⁰ 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.

⁷⁶⁸ Szvath Tamás hfdgy visszaemlékezései alapján. Kaposvár 2020.12.13.

⁷⁶⁹ 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 bőrömön tapasztaltam. (K. I.)

⁷⁷⁰ 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)

A MH CSRP 1990. július 26-án a 0049/1990. számú intézkedésével⁷⁷¹ 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.⁷⁷² 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 Lobov⁷⁷³ Szovjet hadseregtábornokkal, mely szerint a gyakorlat megtartását „*a nemzetvédelmi katonai doktrínánk, a Magyar Honvédség rendeltetése, várható alkalmazása nem indokolja*”⁷⁷⁴ 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 Vlagyimir Nyikolájevics Lobov hadseregtábornoknak, a hadgyakorlat vezetőjének.⁷⁷⁵

A MH CSRP felderítő szemlélője Éberhardt György alezds és a 101. Ö. Fre. szd megbízott légilövész 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.

⁷⁷¹ 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.

⁷⁷² Ezek az anyagok még csomagokban voltak, nem kaptak irattári számot és őrzési egység számot. Az 1991-es anyagokat még nem voltak kutathatóak. (K. I.)

⁷⁷³ Vlagyimir Nyikolájevics Lobov hadseregtábornok – Szovjet, orosz katonatiszt, a hadtudományok doktora, Buraevoban született 1935. július. 22-én. Jelenleg Moszkvában él, részt vett Csehszlovákia inváziójában.

⁷⁷⁴ Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet, Lakitelek, Antológia Kiadó 2017. XI. fejezet. 185. oldal.

⁷⁷⁵ 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 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. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1989-1990-es kiképzési éveire, és a rendszerváltozás idejére vonatkozóan a következőket írom:

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 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 kezdte 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 nélküli⁷⁷⁶ kiképzési tartalékot is kellett képeznünk.⁷⁷⁷ Így ami maradt, az 58-78óra rgv-ként – havonta kb. 5 és fél 7 óra. Minden kiképzési repülésünkre terveznünk kellett – ahol csak lehetett – a rendeltetésünknek 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.

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.⁷⁷⁸

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

⁷⁷⁶ Nevesítés nélküli, vagy nevesítetlen – azaz kiképzési feladatkörbe nem besorolt, feladatszámossal nem megjelölt repülési idő.

⁷⁷⁷ Gyakorlatilag ez egy repülőgép-vezető. repülési idejének megközelítőleg a negyede.

⁷⁷⁸ „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 esemény mentes repülés, a fenyítés mentesség, s legalább 1.500 repült óra megléte.

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 esélének.

1990. október 11-én a magyar katonai repülés történetében először hajtottak végre – Éberhardt György alezds 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.

5.4. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszünése – integrálása a Kapos Honi vadászrepülő ezred állományába.

A vizsgált időszak az országunk, a szövetségesi 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 tábort, az országai kommunista rendszereit, elsöpörve a KGST-t, a Varsói Szerződést (VSZ), mely végül magának a Szovjetunióknak 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.⁷⁷⁹ 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.⁷⁸⁰

⁷⁷⁹ <http://mult-kor.hu/hatalmas-tuleroben-volt-a-kuvaitot-lerohano-irak-20150802>

Letöltve:2020.12.29.18h 55'

⁷⁸⁰ U.o.

- Január 22-én a baltikumi események miatt az Európai Parlament határozottan követelte a szovjet beavatkozás megszüntetését a balti államokban.⁷⁸¹
- 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 hármak csoportját.⁷⁸²
- Február 20-án az IMF hároméves megállapodást kötött Magyarországgal.⁷⁸³
- Február 21. Csehszlovákia az Európa Tanács 25. tagja.⁷⁸⁴
- Február 28. Az Öböl-háborúban a nemzetközi erők gyakorlatilag kapitulációra kényszerítették Irakot.⁷⁸⁵
- Március 3. Észtország és Lettország kikiáltotta függetlenségét.⁷⁸⁶
- Április 9. Grúzia kikiáltotta függetlenségét.⁷⁸⁷
- Június 25. Horvátország és Szlovénia kikiáltotta elszakadását Jugoszláviától és a függetlenségét.⁷⁸⁸ Ezt követően harcok törnek ki és elkezdődik a délszláv háború.⁷⁸⁹
- Június 28. Budapesten a KGST utolsó ülésén bejelentették a szervezet feloszlását.⁷⁹⁰
- Július 01. A Varsói Szerződés feloszlása.⁷⁹¹
- Július 16-án H. Kohl és M. Gorbacsov a „pulóveres tanácskozáson” a német egyesítés minden lényegi kérdését tisztázták az úgynevezett „kaukázusi konkordátumban”⁷⁹² Gorbacsov kaukázusi nyaralójában.⁷⁹³
- Augusztus 19. Moszkva, puccskísérlet Gorbacsov ellen. Augusztus 18-án Gorbacsovot családjával együtt a krími nyaralójában házi őrizetbe helyezték.⁷⁹⁴

⁷⁸¹ Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 171. oldal.

⁷⁸² Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 172. oldal.

⁷⁸³ U.o.

⁷⁸⁴ U.o.

⁷⁸⁵ U.o.

⁷⁸⁶ U.o.173.o.

⁷⁸⁷ U.o.

⁷⁸⁸ U.o.175.o.

⁷⁸⁹ <https://mult-kor.hu/a-nato-beavatkozasa-hozta-el-a-delszlav-haboru-veget-20150830>.

Letöltve:2020.12.30. 21h.50'

⁷⁹⁰ U.o.

⁷⁹¹ U.o.

⁷⁹² Konkordancia – összhang, megegyezés (latin elem) – Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára, Budapest, 1979, Kossuth Kiadó

⁷⁹³ Fischer Ferenc: A megosztott világ. Budapest, 1993, IKVA kiadó, VIII. fejezet, A Szovjet birodalom széttörése- a bipoláris világ szétesése(1989-) 354. oldal

⁷⁹⁴ https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991_puccskiserlet_reneti_meg_a_szovjetuniot

Letöltve: 2020.12.30. 19h.15'

- Augusztus 21. A Gorbacsov elleni puccskísérlet megbukott.⁷⁹⁵
- 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.⁷⁹⁶
- Szeptember 15-én Macedónia is kikiáltja elszakadását Jugoszláviától és a függetlenségét.⁷⁹⁷
- Szeptember 22-én Brüsszelben parafálták⁷⁹⁸ az EK valamint Csehszlovákia, Lengyelország és Magyarország közötti társulási szerződést.⁷⁹⁹
- November 26-án Lengyelországot felvették az Európa Tanácsba.⁸⁰⁰
- December 8-án Oroszország, Ukrajna és Fehéroroszország megalapította a Független Államok Közösségét, amellyel tulajdonképpen megszűnt a Szovjetunió.⁸⁰¹
- December 25-én M. Gorbacsov lemondott elnöki posztjáról utódja, Oroszország első elnöke Borisz Jelcin lett.⁸⁰²

A magyarországi, a honvédséget érintő események – amelyek ismeretében dolgoznom kellett – 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.⁸⁰³

⁷⁹⁵https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991_puccskiserlet_reneti_meg_a_szovjetuniot/ Letöltve: 2020.12.30. 19h.15'

⁷⁹⁶ Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 177. oldal

⁷⁹⁷ U.o.

⁷⁹⁸ Parafál – szerződés, főleg nemzetközi szerződés végleges szövegét megállapítja és kézjeggyel hitelesíti (francia, diplomáciai), Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára, Budapest, 1979, Kossuth Kiadó

⁷⁹⁹ Horváth Jenő: Az európai integráció története napról-napra. Budapest, 1997, ADECOM Kommunikációs szolgáltató Rt. nyomdája, Szerzői kiadás, V. fejezet, 179. oldal

⁸⁰⁰ U.o.

⁸⁰¹https://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/08/19/1991_puccskiserlet_reneti_meg_a_szovjetuniot/ Letöltve: 2020.12.30. 19h.15'

⁸⁰² U.o.

⁸⁰³ Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. fejezet. Lakitelek, 2017, Antológia Kiadó, XIV. fejezet, 325-326. oldal

- A Varsói Szerződés (VSZ) Politikai Tanácskozó Testületének budapesti ülésén 1991. február 25-én a résztvevők kimondták a szervezet (VSZ) feloszlását.⁸⁰⁴
- 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.⁸⁰⁵
- A honvédség 1991. március elsejével áttért a 12 hónapos sorkatonai szolgálatnak megfelelő kiképzési rendszerre.⁸⁰⁶
- 1991. március 15-i hatállyal beszüntette működését a Légvédelmi és Repülő Központi Harcálláspont.⁸⁰⁷
- Az 5. hds parancsnoksága 1991 novemberében megszűnt – vele együtt a CSRP is – s ezek bázisán létrejött a Szárazföldi Csapatok Parancsnoksága.⁸⁰⁸
- 1991. június 19-vel az utolsó szovjet katona is elhagyta Magyarországot.⁸⁰⁹

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 GERECSE–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 haderőcsökkentés 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 vadászrepülőök 40%-át, a honi légvédelmi rakétakomplexumok 20%-át.⁸¹⁰

Ebben a belső katonai környezetben kezdte meg a 101. Ö. Fre. szd. az 1991-es kiképzési évét.

⁸⁰⁴ U.o. 325. oldal

⁸⁰⁵ U.o. 327. oldal

⁸⁰⁶ U.o. 332. oldal

⁸⁰⁷ U.o. 328. oldal

⁸⁰⁸ U.o. 332. oldal

⁸⁰⁹ <https://www.arcantum.hu/hu/online-kiadvanyok/TenyekKonyve-tenyek-konyve-1/1992-D1> Letöltve: 2021.01.03. 22 h. 20'

⁸¹⁰ Dr. Helgert Imre – Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. rész. Lakitelek, 2017, Antológia Kiadó, XIV. fejezet, 325-332. oldal

„Elég zavaros volt a „kép”, nagy volt a bizonytalanság. Nem tudtuk hová fogunk tartozni, kitől, és mennyi repülési időt kapunk majd. Az előjárótól 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 repülőgépezetők 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.”⁸¹¹ Egy kis kompenzáció azért volt, mert Katona István őrgy a szd rgv. állományából ebben az évben kezdhetette meg az akadémiai tanulmányait, a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián.

Tehát a 101. Ö. Fre. szd zökkenőmentesen elkezdhetette az 1991-es kiképzési évét. A század egész állománya érzekelte ugyan maga körül a változásokat⁸¹² – 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 harcászaltság 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 intézkedésben⁸¹³ szabályozta a Kapos Honi vadászrepülő osztály és az MH 1929 egy bázison történő működését.⁸¹⁴ Az intézkedésük alapját egy korábbi, 1985-ös MN Légvédelmi és repülőfőnöki, a 061/1985.sz Lé. ref.-i intézkedés képezte.

⁸¹¹ Balogh Imre nyá. altbody visszaemlékezései alapján. Veszprém, 2019. október 8.

⁸¹² 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, repülőgépezető visszaemlékezései alapján. 2021.11.12.

⁸¹³ Intézkedés – az előjáró írásbeli vagy szóbeli rendelkezése, amely a harctevékenységgel összefüggő feladatoknak az alárendeltékhez való eljuttatására szolgál. KÉSZ (Katonai Terminológiai Értelmező Szótár), Budapest, 2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

⁸¹⁴ MH HL-KI. CSR. 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 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.
- 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 harcászati 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 repülőter 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,⁸¹⁵ 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 harcászati (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;

⁸¹⁵ 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.

- 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;
 - 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 rezsimit 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 pontja⁸¹⁶

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 Vadászpilóta osztály és a 101. Ö. Fre. szd – (az MH 1929) – alárendeltségi viszonyát az 1. H. Lév. Hadt. Pk. és a CSRP vonatkozásában.⁸¹⁷

⁸¹⁶ 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

⁸¹⁷ U.o. 1. oldal

A MH CSRP a 017/1991.számú parancsában⁸¹⁸ 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 típusú szállító repülőgép és 1db Szu–22UM3-as gyakorló-harci felderítő repülőgép.⁸¹⁹ 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 fényoszlop;
- SZSZP-1/SZVECSA-3/ fénytechnikai rendszer.⁸²⁰

A feladatot a 101. Ö. Fre. szd.-tól kért Szu–22UM3 kiválóan végrehajtotta a berepülés első napján. Az előljáró 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,⁸²¹ így ezt a lőteret ezután már csak alig, vagy egyáltalán nem használta a Fre. szd.

⁸¹⁸ 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.

⁸¹⁹ U.o. 2.oldal.

⁸²⁰ 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.

⁸²¹ 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.)

Az akadémiai tanulmányait 1991. május 31-én befejező Vincze Péter őrgy⁸²² 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:

„A rendszerváltás időszakát az akadémián éltem meg. Gyakorlatilag semmit sem tudtunk⁸²³ 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.”⁸²⁴

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,⁸²⁵ 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.

⁸²² Vincze Péter szds rendfokozati várakozási ideje – a Szovjetunió Gagarin repülőparancsnoki akadémián telt le, s itt is léptették elő őrgy-á.

⁸²³ A repülőparancsnoki akadémiai osztályunkban együtt voltunk nagysebességű repülőgépvezető-k és helikopter-vezetők, valamint külföldi repülőgépvezető. tisztek. (Vincze Péter őrgy visszaemlékezései, Kaposvár, 2021.01.09.)

⁸²⁴ Vincze Péter nyá. ezds visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2021.01.09.

⁸²⁵ 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.szd. megszüntetésére és beépítésére a 31. Hc. re. ezred szervezetébe.

Repülő Főnökének (MH ReF) 019/1991.számú intézkedése alapján állították össze.⁸²⁶ Az intézkedés első pontjában két ütemben szabályozta le az intézkedés a 101. Ö. Fre. szd megszüntetése végrehajtását.⁸²⁷

1.) ütem: 1991. augusztus 01- től augusztus 26-ig a szervezés, előkészítés időszaka;

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 légierejével 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.

⁸²⁶ 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.

⁸²⁷ U.o. 1. pont.

A nyílt repülőnap megtartására a CSRP intézkedést adott ki.⁸²⁸ 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” mondott⁸²⁹ – az USA haditechnikai eszközeit.

A repülőnap szervezését a Kapos Honi Vadászpülő 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 Vadászpülő 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:⁸³⁰

- 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

⁸²⁸ 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.

⁸²⁹Ezek – a bemutatott – haditechnikai eszközök mind elavultak voltak, csak a sajtó tüntette fel őket, mint korszerűek.

⁸³⁰ U.o. az 1-2. oldal

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;
- 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 11 óra 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.⁸³¹

A nemzetközi nyílt repülőnap része ezen felül kiegészült mindezekon kívül még hőlégballon, sárkányrepülő, Po–2es repülőgép,⁸³² MD–500-as helikopter, motoros műrepülő kötelék, egyéni motoros műrepülő, ultrakönnnyű 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.

⁸³¹ 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.

⁸³² 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://ipms.nl/walkarounds/walkaround-vliegtuigen-props/walkaround-polikarpov-po-2> letöltve: 2021. 03.01. 11h.30'

A repülőnap adta színfolt elmúlásával a Kapos Honi Vadászpilóta Osztály élete visszazökkent a régi kerékvágásba, s az ezred vezetése és állománya a 101. Ö. Fre. szd integrálásával kezdett újra foglalkozni⁸³³ 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 átdó bizottságot és négy albizottságot jelölt ki.⁸³⁴ Az intézkedés negyedik oldalának 5. pontjában meghatározta az érintett személyi állomány ügyeinek intézését is. Ebben a pontban a személyi elbeszélgetések lefolytatására is útmutatást adott.⁸³⁵

„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.⁸³⁶

A 101. Ö. Fre. szd (a „Szuhoj-század”), beintegrálódott a Kapos honi vadászpilóta Osztály 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” Felderítőrepülőszázad (parancsnoka: Vigh 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 – Gógös Ottó ezds – pedig az 1. Honi Légvédelmi Hadtest (Veszprém) hadműveleti főnökségén, hadműveleti 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 Felderítőrepülőszázadként. Az összevonás első napjai személyi elbeszélgetésekkel teltek, melyeken részt vett az újonnan kinevezett harcászati repülőezred parancsnoka, Balogh Imre alezds, az ezredparancsnok fegyverzettechnikai helyettese, Majoros József alezds, Novák Lajos őrgy az ezred MMSZ főnöke és az egybeolvasztott két alakulat személyügyi tisztje – az osztály részéről

⁸³³ 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.

⁸³⁴ U.o. 2. pont, második oldal,

⁸³⁵ U.o. 5. pont, ötödik oldal, második bekezdés.

⁸³⁶ U.o. 5. pont, negyedik oldal első mondatában.

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 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 Vadászpülő-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.⁸³⁷ Ilyenek voltak például – a teljesség igénye nélkül – Kiss Dezső szds,⁸³⁸ Mocsnik Lajos szds. Ők alacsonyabb beosztásba kerültek egy időre, majd elkerültek az ezredtől.

A Csapatrepülő Parancsnokság 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. A 101. Önálló Felderítőrepülő-század megszűnésére vonatkozó következtetésem:

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 naivitás lett volna azt hinni, hogy ezekből a változásokból kimarad, s a századot nem érinthetik valamilyen szinten.

⁸³⁷ 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.

⁸³⁸ Kiss Dezső szds – a Killián György repülő műszaki főiskola elvégzése után egyből a 101. Ö. Fre. szd-hoz került beosztásba, s a Szovjetunió beli 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.

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 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 ígéretek alapján.⁸³⁹A 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 – Csurgay Miklós vörög – és a csapatrepülő parancsnok – Makai Sándor vörög – 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 repülőtér híradó 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 löterén 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-

⁸³⁹ Az 1991. kiképzési évet ígéretek 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.

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 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 légierője 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. Ez az esemény valamelyest elvonta az állomány figyelmét a 101. Ö. Fre. szd állományára igen nyomasztóan ható megszüntetési parancsról.

A repülőnap elmúltával azonban 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 Vígh Miklós alezds. volt. Így evvel az integrációval gyakorlatilag a felderítőszázad megszűnt a rendeltetésének megfelelő alakulatnak lenni. Megszűnt a század – a század állománya így élte meg az ezreddel történő „fúziót”.

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. Az 5. fejezet részösszegzése:

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 lekötötte 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.

6. 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 – témakörében 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 hipotézisem:

Az első hipotézisem H1: – Anyagi okai voltak annak amiért Szu–22M3 és nem a Szu–22M4 került beszerzésre. – Ez beszerzés című alfejezetben került bizonyításra az „Előzetes tanulmány” című anyagból, valamint Hollósi Nándor nyá. mk. altbgy. úrral készült interjúmból. Ahogyan azt kifejtettem, a szövetségesek számára meghatározott időközönként – többnyire évenként, a nyári időszakban – megtartott haditechnikai bemutaton a Szu–22M3R, mint felderítőrepülő került a szövetséges állami delegációk előtt bemutatásra, mely bemutaton 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 jegyzőkönyvében⁸⁴⁰ kialakított állásfoglalás szerint a felső katonai vezetés a Szu–22M3 megvétele mellett döntött. Ebben az időszakban a Néphadseregtől a beszerzéseknél már igen komoly pénzmegvonások történtek. A Szovjetek 1983-ig a Szu–22-es repülőgépeket exportra a „Ljulka” hajtóművel szerelten nem adták, csak belföldön kerültek ezek alkalmazásra. Külföldre kizárólag csak a „Tumanszkij” hajtóművel szereltek adták-ezen nagy valószínűséggel a mi – a magyarok – beszerzése után változtathattak, mivel a többi VSZ beli tagország már megkapta az M4-es modifikációt. Egyébiránt a magyar átképzős csoport is egy hétig az M4-es típust kapta, majd csak azután változtattak M3-as modifikációra. Az M4-es jóval többbe került, viszont gazdaságosabb üzemeltetésű volt, míg az M3-as olcsóbb volt, de jóval gazdaságtalanabb. Nálunk ez a szempont akkor még nem került előtérbe, hiszen a „Barátság” kőolaj vezetéken akkor még bőven jött az olcsó Szovjet kőolaj. A speciális import beszerzéseire – amelybe a Szu – 22M3 is tartozott – ekkor már különösen igaz volt a beszerzési pénzmegvolás. A szükséges többletkiadásokat a beszerzéshez szó szerint úgy „kaparták” össze – innen-onnan – különböző, más beszerzések kárára történő „lefáragásokkal”. A Szu–22M4 jóval drágább típus volt, igaz sokkal jobb műszerezettséggel, de egy jól képzett rgv-vel ugyanazt tudta, mint az M3 csak, sokkal kevesebb pénzért. A beszerzés idején a hivatalos szovjet harcászati alapelv szerint a felderítőrepülőgép 30%-ban felderít, és 70%-ban csapást mér a felderített célobjektumra, vagy objektumokra. Innen a „derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelv, melyet a 101. Ö. Fre. szd. is a

⁸⁴⁰ HL-KI. MN HM Titkárság 1980-1989. VIII.2. 96 d. Szigorúan titkos anyag szerinti Katonai Tanács ülésének jegyzőkönyve. 1983.január.18.

magáénak vallott, a hivatalos szövetségi harcászati alapelv szerint, s kiképzését is e szerint az alapelv folytatta.

Később az is kiderült, a beszerző bizottságnak feltűnt – s ez Hollósi Nándor nyá. mk. altbgy úrral történt interjúmból, is kitént – 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 óriásit tévedtek. Igaz, a hajtóművek azonosak ugyan, de a beépítési csomópontok nagyon eltérőek voltak és a segédberendezések szerelésében is nagyon nagyok 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. Ezzel bizonyítottam az első hipotézisemet.

Második hipotézisem 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. / **A harmadik hipotézisem: H3:** A 101. Fre. ezreddé szervezést megghiúsító döntés egyéb okai lehetnek: a Szu–25-ös csatarepülőgépek, valamint a VR–3-as pilótánélküli felderítőrepülőgépek beszerzéseinek elmaradása az egykori Magyar Néphadseregben, valamint az általános költségcsökkentés, s az 1990-es évek elején a MH átszervezése. Ezt a két hipotézisemet a kutatásaim folyamán összevontam, hiszen döntően mindkettőnél az okok ugyanazok voltak /

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 vezérkari főnök bejelentése akadályozta meg, mely szerint az ország egyre nehezedő gazdasági helyzetére való hivatkozással közölte a Szovjet Fegyveres Erők vezérkari 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 hadsereg fejlesztésben előirányzott és betervezett legnagyobb tételét, a Szu–25-ös csatarepülő gépeket 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 rosszallást kiváltó – fejlesztési beszerzések magyar részről történő elállása⁸⁴¹ akadályozta, pecsételte meg az Ö. Fre. szd. Felderítőrepülő-ezreddé történő

⁸⁴¹ 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

szerveződését. A magyarországi demokratikus rendszerváltoztatás után a magyar állam nagy mértékű 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”⁸⁴² 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 János elvtársnál mindig ki tudta „sírni” 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 haderőnem reformját vonta maga után, amely először a 101. Ö Fre. Szd. 31. hc-i vadászrepülő-ezredbe történő integrálódását, majd a későbbiekben a Szu-22M3 felderítőrepülőgépek Magyar Hadseregből történő teljes kivonását eredményezte.

A Szu-25-ös csatarepülőből a magyar katonai vezetés 1987-ig az eredetileg tervezett, a VSZ EFEF által javasolt 40db helyett először 24db-ot⁸⁴³ kívánt, majd később már csak 12db-ot⁸⁴⁴ tervezett beszerezni – a csatarepülő 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 nagy volt ahhoz, hogy tovább faragják, de 12db-nál már amúgy sem tudtak volna többet faragni belőle, hiszen csak egész századot tudtak volna csak beszerezni! A Tu-141 VR-3-as

Kádár Jánoshoz és Grósz Károlyhoz. 1987. szeptember 24. Honvédelmi Minisztérium Központi (HM KI) 181/012/4.

⁸⁴² 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

⁸⁴³ 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.

⁸⁴⁴ 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.

pilótanélküli repülőszázad – melyből szintén 12db volt egy század – beszerzéséről nem is beszélve, amely szintén szerves része lett volna a leendő 101. Felderítőrepülő-ezrednek.

Mindezen okokhoz hozzájöttek 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 és mind pedig a Szovjetunió felbomlását eredményezték. Így tehát ezeket az összevont hipotéziseimet – a másodikat és a harmadikat is – sikeresen bizonyítottam, a 101. Ö. Fre. ezreddé szerveződése nem a 31. Harcászeti Vadászaprepülő-ezredbe történő integrálódása miatt nem valósult meg, hanem valóban a tervezett beszerzések elmaradása miatt.

Negyedik hipotézisem:

A negyedik hipotézisemH4: A Szu–22 típus kivonásával a mai napig pótolatlan a légi felderítő (információ gyűjtő), s ugyanúgy hiány a levegő-föld harctámogató (csapásmérő) képessége a MH szárazföldi csapatainak.

A Szu–22M3-as 1997-es rendszerből történő kivonásával a MH. Szárazföldi csapatai pótolhatatlan légítámogatástól estek el. Ezt akkor is el lehet mondani, ha tudatában vagyunk annak a ténynek, hogy a Szu–22M3 vadászbombázó repülőgép, egy elavult, harmadik generációs repülőgép, amely az 1960-as évek első felében volt korszerű. Azonban bármennyire is elavult a repülőgéptípus – a semminél mindenesetre jóval több, ráadásul a típusnak van egy elvitathatatlanul nagy előnye: nagyon jó repülési tulajdonságokkal bírt földközeli magasságon. Ugyanakkor sokrétű fegyverzeti lehetőségekkel rendelkezett, melyhez nagyon sokféle /csak a repülőgép szabályzata szerint 69 féle/ függesztési lehetőségek kapcsolódtak. Sőt, rendelkezett többféle konténer függesztményekkel is, melyek rendkívül hasznosak lehetnek volna a Szárazföldi csapataink támogatásában. Ezek a felderítő, a zavaró és a kis-terhek konténerai.

Az, pedig, amilyen módon ez a technika kivonásra került, az merénylet volt Magyarország gazdasága ellen, vagy mondhatnám azt is, a legnagyobb anyagi pocséklás, a rendszerből történő kivonás előtti 40 évben, de talán a legjobb szó erre, ha nagyon durván fogalmaznék a legjobb szó a „gazdasági bűncselekmény” kategória lenne. A repülőtechnika ugyanis nem ismer politikai hovatartozást. Sokan mégis úgy vélekedtek, hogy ez egy kommunista technika. Elmondanám, hogy ez a repülőtechnika egy gép, amelynek szolgálnia kellett volna Magyarországot, ahogyan a hadrendbe állításától ezt meg is tette. E helyett a milliárdokat érő haditechnika több mint fele teljesen felújítottan az enyészetté vált, vagy elkótyavetyélődött. Tudom, utólag könnyű okosnak lenni, s talán okoskodásnak is tűnik, ha azt mondom: talán meg kellett volna kérdezni, vagy leülni a repülőgéptípust üzemeltető mérnök szakemberekkel, s megkeresni az ország gazdasága szempontjából a legmegfelelőbb megoldást. Az eddigi életem tapasztalatai alapján nyugodtan kimondhatom, a magyar szakemberek igen okosak és leleményesek. A magyar emberek „szürkeállomány” szempontjából a világ élvonalába tartoznak megállják a helyüket, bárhol a világban, sőt mindenhol igen előkelő helyen vannak. Biztos vagyok benne, hogy megtalálták volna a megoldást. A jól képzett rgv. állomány szintén

megvolt⁸⁴⁵, s a szd. gépparkjának több mint fele kivonás előtt már felújítottan rendelkezésre állt, s csak folytatni kellett volna a felújításokat (befejezni, ha úgy tetszik), s gondos, előrelátó tervezéssel talán még a fegyverzetet, a harcanyagokat, s a repülőgép kiegészítő felszereléseit is be tudta volna szerezni a MH. Hiszen ebben az időben, illetve mire a felújítások befejeződtek volna, a Szu–22-t rendszerben tartó országok igyekeztek az orosz technikától megszabadulni. Azt hiszem, ebben az esetben bátran mondhatnám: „szegény ember vízzel főz” vagy pedig a hadsereg vonatkozásában addig nyújtózkodjon, ameddig az állam takarója ér, vagy amennyit ad az állam a takaróra. Biztos vagyok benne, hogy okosan meg lehetett volna oldani a problémát, az helyett, hogy a technikát üzemeltető és repülő szakembereket gúnyosan le „kádárhuszár”-ozták volna, vagy le „moszkovitá”-zták volna. Hiszen a 101. Ö. Fre. szd. megfelelő állománya kitűnően kezelte a technikát és kiválóan repülte is, ráadásul nem az oroszoknak fogadtak hűséget, hanem a Magyarország védelmére esküdtek fel /az életüket tették fel rá, s e szerint is éltek/ a pilótáink, s az üzemeltetést végző szakembereink. Legalábbis a harcászati gyakorlatok eredményei, de minden elért eredménye a Fre. szd.-nak ezt mutatta. Sok újító mérnök és altiszt is volt az üzemeltetők között. Velük is lehetett volna mit kezdeni, hiszen nagyon sokan a századnál a munkájukat – magától értetődően – hivatásnak tekintették, éltek-haltak érte. Ezt az irányvonalat követve egy csomó kidobott pénz megmaradt volna, s a technikai fejlesztésben – okos tervezéssel, odafigyeléssel az üzemeltetésben – elég lett volna 2017 – 2020 között azon gondolkodni, hogy mire és mennyit költsön a magyar állam, milyen qharceszközt szerezzen be a kivonásra kerülő Szu–22M3 repülőgéptípus helyett.

A Szárazföldi Csapatoknak pedig lett volna légifelderítő, vagy információ gyűjtő eszköze, rádiótechnikai zavaró eszköze, vagy szükség esetén akár aknatelepítő eszköze is. Az így használt, akár elavult eszközökkel is többet értünk volna el, mint a semmivel, hiszen kiváló pilótáink, és műszaki állományunk volt, s talán még az is elképzelhető, hogy lassan, de biztosan – az előállt kényszer hatása alatt – megindult volna a magyar hadiipar fejlesztése, akár a fejlődése is. Úgy gondolom, az itt felvetett gondolatok között akad megfontolandó, vagy legalább a későbbi időkre vonatkoztatva elgondolkodtató felvetés is, hiszen a felvetett hiány problémák – tudomásom szerint – a mai napig fennállnak a Szárazföldi Csapatoknál. Így bizonyítottam a negyedik hipotézisemet is.

A ötödik hipotézisem H5: az ötödik hipotézisem, illetve kutatási célom – Szu–22M3 repülőgéptípus magyarországi történetének vizsgálata, a 101. Önálló Felderítőrepülő-század 1983-as megalakulásától, az 1991. évi megszűnéséig – is bizonyítottam, a levéltári kutatásaim végigvitelével. Az engedélyezett levéltári kutatásaimat a 101. Ö. Fre. szd. történetével kapcsolatban a kutathatóságig végeztem. Sajnos a kutathatóságot a 1990-es évek elejéig engedélyezték. Ezt én végigvittem, sőt volt olyan anyag is, amelyet külön engedéllyel a még csak dobozott dokumentumokból végeztem. Így az ötödik hipotézisem, az ötödik kutatási célomat is sikeresen elvégeztem.

⁸⁴⁵ A repülőgéptípus rendszerből történő kivonásakor a repülőgéptípust repülő összes rgv I. osztályú szinten kezelte a technikát, sőt több mint 14 repülőgép-vezető rendelkezett az „Aranykoszorús I. Osztályú hajózó” kitüntető címmel, ami a rgv. mester szintjét jelölte, ha lehet így mondani.

A kutatási célkitűzéseim:

- 1) Az első számú célom volt: Bemutatni a 101. Ö. Fre. szd. történeti, valamint az állományába tartozó Szu–22M3 repülőgéptípus alkalmazási körülményeit, az 1983-as évi átképzéstől, az 1984-es rendszerbe állítástól /a szd. megszűnéséig/, az 1991-es integrációjáig.

A század történetét végigvittem levéltári kutatásokkal, írártári anyagok elemzésével, a fellelt század beli volt munkatársak, parancsnokok, rgv. társak, műszaki kiszolgáló kollégák és más, kívülálló kollégák visszaemlékezéseinek elemzése alapján. Végigvittem az eseményeket a szd. állományába történő pályázati felhívás kihirdetésétől, a kiválasztott állomány személyi elbeszéléseiken keresztül, az első közös felderítő tanfolyamon történő részvételig 1983. január.3-tól 1983. március.01-ig. Majd az átképzésen való részvétel, a Szovjetunió beli típusátképzés repülései, a hazai – a Taszár repülőtéren történő beilleszkedés, a hazai típusátképzés utáni, a típuson végrehajtott repüléstechnikai helyreállítás, a hadművelleti Mezőkövesd /"Klementina"/ repülőtérré történő áttelepülés, majd az első igazi /éles/ légi- és földilövészettel, bombavetésekkel, irányított rakétalövészettel egybekötött LNK-ba történő diszlokációs igazi harci megmérettetésen keresztül, a típus rendeltetésszerű jártasságának helyreállításával, a harckészültségi szolgálatba történő vezénylésig. Az ezek után történt NDK 77. Vbo. e. egy szd-nak vendégül látása, s a velük végrehajtott közös hazai bombavetési és lövészeti feladatvégrehajtással az NDK-ba történt több határon „átnyúló” diszlokációs repülésünk végrehajtásával, az ismeretlen terepen és területen tervezett és végrehajtott harc feladatokon keresztül, az 1988-as VSZ szintű RHGY-n való részvételig. Majd a századdal együtt megélt 1989-1990-es rendszerváltáson keresztül a félelemmel teli és megalázó vég, a 31. Hc. re. e-be történő integrációig, s a legelső nemzetközi Taszáron megszervezett és végrehajtott repülőnapon keresztül a bizonytalanság éveit átélte '92, '93, '94, és '95-ös kiképzési éveket már nem tudtam, mert nem voltak még kutathatók ezek az évek. De ezek már nem is tartoztak ebbe a vállalt céloba. A célkitűzésemben vállalt első, s a legnagyobb célokat így sikerült teljesítenem.

- 2) A második célkitűzésem: Bemutatni a 101. Ö. Fre. szd. Szu–22M3 repülőgéptípust, s a parancsnoki rgv. állománya kiválasztását. A munkám első fejezetében bemutatom a MN-ben hadrendbe állított Szu–22M3 repülőgéptípust a Szovjetunió beli típusátképzésen kapott adatok alapján. Részletesen ismertetem a repülőgép irányított és nem irányított rakéta fegyverzetét, a fűggeszthető bombaterheit, a hagyományos és a nukleárisat, valamint a repülőgép konténereit /a felderítő, a zavaró, valamint a különleges terhek/ konténereit, majd kitérek a repülőgép önvédelmi fegyverzetére /az HR – 30-as gépágyúkra, a levegő-levegő rakétáira, az infracsapdákra, s a konténeres gépágyúira/ is. Ugyanebben a fejezetben

bemutatom a 101. Ö. Fre. szd. harcoló /hajózó/ állományát a parancsnoki és a beosztott állománnyal együtt, majd bemutatom a szd. egész állományát az 1983-as és az 1984-es állománytábla alapján. Evvel a kutatásom második célkitűzését is teljesítettem.

- 3) A kutatásom harmadik célkitűzése: Ismertetem a 101. Ö. Fre. szd. Taszár repülőtéren beilleszkedését. A munkám 3. fejezetében bemutatom a 101.Ö. Fre. szd. berendezkedését Taszár repülőtéren, s a század állományának az erőfeszítéseit a későbbi sikeres munkavégzés helyszínének kialakításáért. A nehézségeinket melyekkel szembesültünk az átképzésről történő hazaérkezésünk után. bemutatom az infrastruktúrális gondokat, a szervezési, az elhelyezési, valamint az anyaezreddel történt ellentétek kialakulását. Sikeresen bemutattam azokat a körülményeket, amelyek végigkísérték, vagy megoldódtak a század integrációjáig eltelt nyolc év alatt. Evvel a vállalt harmadik célkitűzésemet is sikerrel teljesítettem.
- 4) A vállalt negyedik célkitűzésem: Képet adok a 101.Ö. Fre. szd első, RHGY végrehajtásáról, s a hajózó állomány rendeltetésszerű jártasságában történő helyreállításáról a Szu-22M3-as típuson. A harmadik fejezet negyedik pontjában részletesen elmondom a szd. első RHGY-jét, melyet az előljáró rendelt el, s két részletben került végrehajtásra. Ennek volt egy hazai – magyarországi – végrehajtási szakasza, amely kitűnően sikerült s szinte élvezte az egész század állománya a feladat végrehajtását, és volt egy nagy távolságú diszlokációval az LNK-ban végrehajtott légitűzést és egy irányított rakétával végrehajtott földilövészeti része, melyet sikeresen megoldott a század állománya / a mostoha időjárás viszonyoknak köszönhetően/ majdnem harci viszonyoknak megfelelően. A LNK-ban végrehajtott feladat végrehajtásával a század teljes állománya helyreállt mind repüléstechnikában, mind pedig a repülőgéptípus rendeltetésszerű jártasságában. A példás végrehajtással kivívtuk az előljáróink tiszteletét is, s Magyarországon ténylegesen harckészültségi szolgálatot is adott a század, besegítve ezzel az ezrednek, az ezred MíG – 21-es repülőgéppel felszerelt századait bizonyos fokig tehermentesítve. Többen kaptak az állományból dicséretet és jutalmat is. A negyedik célkitűzésemet is sikerrel teljesítettem.
- 5) Az ötödik célkitűzésem: Bemutatom a 101. Ö. Fre. szd. több országhatáron átnyúló diszlokációját, s az idegen környezetben, a szövetséges csapatokkal történő együttes harcászati feladatokra történő felkészülést és annak végrehajtását. valójában az egész 1987-es kiképzési évünk legfontosabb és legjelentősegteljesebb eseménye az NDK NN hadserege 77. Vbo. re. e-nek az egyik százada látogatott Taszárra és a Nádudvar nemzetközi lőtéren hajtottak végre a 101. Ö. Fre. szd-al együtt egy RHGY keretében bombavetési és NIR lövészeti feladatokat. Ez az itt – MO-on megtervezett és velünk együttvégrehajtott feladat pontosan olyan tanulságos, harcászati tapasztalatokat adó repülés volt, mint a 101. Ö. Fre. szd. számára

az NDK beli Laage repülőteréről végrehajtott tengeri célokra végrehajtott lövészeti és bombavetési feladatok végrehajtása. Ez a feladatvégrehajtás jóval túlmutatott egy hétköznapi harc feladat végrehajtásán, hiszen mindkét alakulat – a német fegyvertársak MO-on, a magyarok pedig az NDK-ban – idegen területen, saját maguknak, esetleg idegen segítséggel kellett megbirkózzanak az aleggységük számára megszabott adott szintű harccselekmény megszervezésével és végrehajtásával. Mindez már egy valós VSZ szintű, más nemzet hadserege aleggységével közösen megvívott harctevékenységre készítette fel mind a német, mind pedig a magyar aleggységet. Feltételezem, a következő lépés egy harmadik nemzet hadseregének aleggységével ugyanilyen formában történő harc feladat végrehajtása lett volna, csak egy negyedik nemzet tisztjeinek vezényletével. Nos, ha ez így történt volna, az valóban sok tanulsággal járt volna, és nagyon sok hasznos tapasztalatot adott volna minden aleggység számára. Minden esetre ez így is tanulságos és sok hasznos tapasztalatot adó harci – lövészeti és bombavetési – feladatvégrehajtás volt. A feladatvégrehajtás egyetlen szépség hibája, melyet a magyar előjárók a két aleggység parancsnokának a szemére vetettek, hogy ők akarták elrendelni az aleggységek számára az RHGY-t, de ők – az előjárók – már csak a két szd. pk. jelentéséből értesültek az elrendelt RHGY-ről, s annak végrehajtásáról. A közös tevékenység nagyon jól sikerült, s a német bombázó ezred százada elégedetten, eredményesen és esemény nélkül – a saját bevallásuk szerint – sok hasznos tapasztalattal tért haza az NDK-ba. A magyar aleggység látogatása Laage repülőtéren ugyanolyan hasznos volt, mint a német aleggységé Magyarországon. A magyarok számára a tenger feletti feladatvégrehajtás, s a tengeri célokra történő lövészet teljes mértékben új és rendkívüli élményt adó volt, A 101. Ö. Fre. szd. harcoló aleggységének tagjai élvezettel mesélték egymás között a tengeri lövészet élményeit, s amit MO-on nem tehettek meg, a célra valós terep 100m-en történő kirepülésének az élményét. A tenger fölötti 100m-en történő repülés is igazi, feljthetetlen élmény volt minden magyar rgv. számára. A negyedik fejezet két alfejezetében mindezeket részletesen kifejtem, s ezzel az ötödik célkitűzésemet is teljesítettem.

- 6) A hatodik vállalt célkitűzésem: Ismertetem a 101. Ö. Fre. szd. megszűnésének menetét. A munkám legszomorúbb részét elevenítem fel az ötödik fejezetben. Az 1988-as – a 101. Ö. Fre. szd. számára jól sikerült kiképzési évünk után nem gondolta volna senki a szd. állományából azt, ami a rendszerváltás után következett a Fre. szd. számára. Pedig amekkora változásokat hozott a külpolitikában és a belpolitikában a 1989 és az 1990-es év, döreség lett volna azt képzelni, hogy a 101. Ö. Fre. szd.-ot nem fogják érinteni a változások, hiszen a rendszerváltás kormányfője – Németh Miklós – egyenesen, és világosan megmondta: „ekkor és ilyen

összetételű, felszereltségű hadsereget képtelen a kormány fenntartani.” Ettől kezdve a változás már csak idő – rövid idő – kérdése volt. Melyet egy átfogó haderő reformmal meg is oldottak. Az optimistábbak bíztak a század kitűnő eredményeiben, teljesítményében és sikereiben, de a békének és a jólétnek ára van. Valóban egy közel 180.000 fős hadsereget fenntartani az ország adófizető pénzéből, amely létszám ráadásul inproductív, túl nagy luxusnak tűnt. Gondoljunk bele egy tíz milliós ország, a népességének majd’ 20%-át hadrendben tartja – tényleg úgy néz ki – ez teljességgel fölösleges! Ezután pedig szépen kezdett magára találni az országunk. Az 1990-es évben a Magyarországon végrehajtásra tervezett „Pajzs-90” fedőnevű nemzetközi gyakorlat Magyarországon történő megtartására, s evvel együtt a magyar részvételre – melyen magyar, csehszlovák és Szovjet csapatok és törzsek vettek volna részt – a honvédelmi miniszterünk /Für Lajos/ egyszerűen, tömören és kereken nemet mondott a gyakorlat vezetésével megbízott VSZ Szovjet vezetőjének, Vlagyimir Nyikolájevics Lobov hadseregtábornoknak mondván a „*a nemzetvédelmi katonai doktrinánk, a Magyar Honvédség rendeltetése, várható alkalmazása nem indokolja*”⁸⁴⁶ a gyakorlaton való részvételünket és a gyakorlat megtartását. Hát a Szovjet vezetők nem ilyen hozzáálláshoz voltak szokva. /Főleg nem egy V.N. Lobov hadseregtábornok, aki mellesleg a prágai tavasz megvalósulását „meghiúsította”. Így a gyakorlaton való részvétel, s a gyakorlat Magyarországon történő megrendezésének elutasításával teljesen meghiúsult egy esetleges visszarendeződés lehetősége a magyarországi demokratikus változásokkal szemben és ugyanígy Magyarország VSZ szövetséges csapataival történő megszállásának lehetősége is. Ilyen előzmények után a MH CSRP 1990. július. 26-án szabályozta⁸⁴⁷ a haderőreform második szakaszának végrehajtására kiadott MH VKF 00376/1990.sz, a MH VK. Szerv. és Csf. 03/1990.sz. intézkedéseket, a GERECSE-II. szervezési feladatot, a CSRP állományára vonatkozóan.⁸⁴⁸ A 101. Ö. Fre. szd. 1990-es kiképzési éve nagyobb változás és változtatás nélkül telt el. Nem így az 1991-es kiképzési év. Úgy indult az 1991-es kik.-i év is mint a többi a terv szerint a felállított prioritások szerint a jogszabályok helyreállítása, szintentrtása majd a jártasságok fenntartása. Február 25-én megszűnt a VSZ, s júniusban már az utolsó Szovjet katona is elhagyta az országunkat. Viharos gyorsasággal követték egymást az események. 1991. július.31-én pedig a Gerecse-II. kapcsán a CSRP aláírta a 101. Ö. Fre. szd. megszüntetéséről szóló intézkedését, melyet két

⁸⁴⁶ Dr, Helgert Imre-Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet, Lakitelek, Antológia Kiadó, 2017. XI. fejezet 185. oldal

⁸⁴⁷ HL-KI. MH CSRP 1980-1990 Irategység megnevezése: 200/19/2.sz. csomag, Belső leltári szám: 345/2. A MH Parancsnokának 0049/1990.sz. intézkedése, a GERECSE-II. szervezési feladat végrehajtására.

⁸⁴⁸ Ezek az anyagok még csomagokban voltak, nem kaptak irattári számot, és őrzési egység számot (Még nem voltak kutathatóak).

ütemben kellett végrehajtania a kijelölt bizottságnak és a szd-nak. Az első ütem – amely 1991.augusztus. 01-től augusztus. 26-ig tartott – volt a szervezés, előkészítés időszaka, majd a második ütem – az augusztus. 26-tól szeptember. 06-ig tartó időszak – pedig a végrehajtás ideje kellett legyen. Időközben a MH Taszárra szervezett egy nyílt repülőnapot, ami iránt a közvélemény rendkívül nagy érdeklődést mutatott, s a melyre történő felkészülés – ha nem is teljesen – valamelyest elterelte megszánó állomány figyelmét a megszűnés tényéről. Augusztusban megkezdődtek a személyi elbeszélgetések és még augusztus hónapban be is fejeződtek végül a 101. Ö. Fre. szd. beintegrálódott az ezred állományába, amely így most már újból három repülőszázadból állt, parancsnokává pedig Balogh Imre ezredest nevezték ki a felderítő repülőszázad éléről.

- 7) A munkám hetedik célkitűzése: Elemzem a Szu–22M3 repülőgéptípus kivonása, valamint a 101. Ö. Fre. szd. hadrendből történő kivonásának következményeit.

Amikor a típus hadrendből történő kivonását vizsgálom, meg kell vizsgálnom a következőket:

- Melyek a kivonás indokai: a Magyar Honvédség haderőreformja – indokolt? Igen!
 - Elavult a technika? Igen! Ráadásul orosz, és nem valószínű az alkatrész utánpótlás, valamint gazdaságtalan is! /Mellesleg még rendszerben állt a típus, amikor már különböző körök lobbiztak más típusok beszerzése iránt. Felmerült az amerikai F–16-osok, a Svéd Grippenek beszerzésének lehetősége/
- Szükség van-e a típusra a Magyar Honvédségnél? Igen! Van-e helytte más, analóg harceszköz? Nincs!
- Fenn tudjuk-e tartani, tudjuk-e üzemeltetni? Egy ideig valószínűleg – amíg nem találunk helyette megfelelő, rendszeresíthető harceszközt.
- Mi lesz a technika állományával? A pilótákkal, a műszaki szakemerekkel, s mi lesz az infrastruktúrával?

Bennem egyből ezek a kérdések fogalmazódtak meg a repülőgéptípus kivonásakor. Ugyanakkor tudom, és belátom, a Magyar Honvédség haderő reformjára szükség volt – az ésszerűség határain belül. A Szu–22M3 hadrendben álló gépparkunk több mint felét pont a kivonás előtt – 1996-1997-ben nagyjavították⁸⁴⁹, s a típus még minden erőlködés nélkül repülhetett volna – okos tervezéssel akár még 8-10 évet is. Ez azt jelenti, hogy ha a típus rendszerben marad, a kormányunk és a hadvezetésünk ráért volna 2015 tájékán gondolkodni

⁸⁴⁹ Sőt a Szu–22M3 hadrendből történő kivonása után is érkezett a Magyar Honvédséghez nagyjavított, felújított Szu–22M3-as repülőgép hajtómű. (K.I.)

azon, milyen technikát is fog beszerezni a szárazföldi csapataink támogatására. Mert arra nem vadászrepülőgépek kellene, hanem felderítő-csapásmérő eszközök. A beszerzésre kinézett repülőgéptípusok egyike sem, be kell látni – sem az F – 16, sem a Grippen – nem tartozik ebbe a kategóriába. Ők a vadászrepülőgép kategória. Igaz a Grippen képes különböző modulok cseréjével csapásmérést is végrehajtani, de a vadász, a felderítő, vagy akár a csapásmérő feladatot egy bevetésben igen nehezen képes ellátni.

Így jószerével könnyen belátható – s ehhez még szakembernek sem kell valakinek lennie, hogy a Szu–22M3 repülőgép kivonásával a Magyar Honvédség szárazföldi csapatainak mind máig pótolatlan a légi felderítő (információ gyűjtő), s ugyanúgy hiány a levegő-föld harctámogató (csapásmérő) képessége.

Ezzel véleményem szerint a Magyar Honvédség szárazföldi csapatai korlátozottan alkalmasak a feladataik ellátására, korlátozottan harcképesek. S ez így van 1997 óta. De hiszen vannak helikoptereink! Mondhatnák néhányan, de akik szakmabeliek, azok tudják, ez nem ugyanaz! Minden tisztelem a helikoptereké, de nem hiszem, hogy igen, vagy ha mégis, akkor is csak mérsékelt tudnának védő-vadász szerepkört is betölteni! Félreértés ne essék a helikopterek szükségesek, kellene!

A Szu – 22M3-nak megvolt az a nagyon nagy előnye, hogy nagyon jó manőverező képessége volt kismagasságon és földközelségben – hiszen erre tervezték – ráadásul védővadász szerepkört is be tudott tölteni. Ezen kívül tudott még aknát telepíteni, felderítést végezni és nukleáris csapást is tudott mérni, valamint zavaró konténerrel felszerelve zavarni, vagy akár bénítani is tudta az ellenség rádiótechnikai eszközeit. Szerintem a repülőgéptípus idő előttkerült kivonásra a hadrendből.

A kivonással keletkezett hiány pótlásaként javasolnám a hiány területére – felderítés, információ gyűjtés, csapásmérés, és oltalmazásra – kifejlesztett drónok alkalmazását. A drónok, ha lehet hazai – magyar – gyártású és fejlesztésűek kellene, hogy legyenek. Ezek pedig jóval olcsóbbak, mint egy modern felderítő, vadászbombázó, vagy akár egy vadászrepülőgép. Tudomásom szerint a magyar drónfejlesztő szakemberek – mivel magam is ismerek közülük egy párat (Terpecz Gábor drónszakértő, egyetemi tanár, Óbudai Egyetem Villamosmérnöki kar) – akik drónfejlesztéssel is foglalkoznak, de a Budapesti Műszaki Egyetem is foglalkozik a témával. Ismereteim szerint, a Magyar Honvédségen belül is van erre megfelelő szervezet – Dr. Sticz László vezérőrnagy úr parancsnoksága alatt⁸⁵⁰ – úgy gondolom az a legjobb, ha dróngyártásban és fejlesztésben a hazánk nem függ senkitől sem. Sem fejlesztésben, sem pedig beszerzésben. A legjobb lenne, ha az állam felkarolná a hadiiparnak ezt az ágazatát. Sokat nyerne vele az országunk és a hadiiparunk.

⁸⁵⁰ Az információ birtokába egy tudományoskonferencián jutottam, ahol Dr. Sticz László vezérőrnagy, parancsnok maga is előadó volt a témában. Szentendre, 2023. április végén.

6.1. Összegzett következtetésem:

- A megszüntetésre ítélt infrastruktúrák és harceszközök sorsáról, felhasználásáról érdemes lett volna szakértői tanulmányokat készíteni;
- A felhalmozott hasznosítható szakmai tudás átmentése lehetőségének irányába a megfelelő lépéseket meg kellett volna tenni;
- Az addig használatban volt technikákat, infrastruktúrákat a kor fejlődésének követelményeivel, az ország gazdasági helyzetével és a levont történelmi következtetésekkel összevetve, a tanulságokat s az ország lehetőségeit figyelembe véve korszerű beszerzések irányába indulni a körülményeket szem előtt tartva, lehetőleg hosszú távra;
- A beszerzéseknél mindig az ország érdekeit és gazdasági helyzetét figyelembe véve az egyéni és a pártpolitikai érdekek kirekesztésével tevékenykedni;
- Az ország gazdaságát rontó és értelmetlen beszerzéseket nem szabad végezni!

6.2. Új tudományos eredmények

- 1) Összeállításra került a 101. Ö. Fre. szd. hajózó állományának, s a szd. vezetés induló névsora
- 2) Az irattári adatok alapján létrejött a 101.Ö. Fre. szd. élete eseményei kronológiai hiteles sorrendje
- 3) Megállapításra került a drónok alkalmazásának jelentősége

6.3. Ajánlás: ajánlom az elvégzett munkámat a hasonló rendeltetésű harceszközök beszerzése előtti tanulmányozásra a beszerzési feladatot végző állomány részére, mely anyagból kellő következtetésekkel és valóságlátással az ország gazdasága részére s a honvédelem számára hasznos és előnyös információkat nyerhetnek az előttük álló beszerzéshez.

- 6.4. A kutatás eredményének gyakorlati felhasználhatóságáról: Javaslatom az elkövetkezendő beszerzésekkel kapcsolatban – mert úgy gondolom a témám ehhez is ad majd segítséget a későbbi támpont keresőknek – bármilyen repülőeszközt is kívánnak hadrendbe állítani a MH-nél a munkám alapján érdemes átgondolni és megfogadni a következőket:
- A legdrágább mindig az emberi élet! Így, ha mód van rá, minél több és minéfejtettebb, korszerűbb drónokat – amennyiben lehet saját /magyar/ fejlesztésű drónokat⁸⁵¹ – kell lehetőség szerint hadrendbe állítani a légifelderítésekhez, felderítésekhez.
 - Úgy gondolom, lassan megoldható a – „derítsd fel és semmisítsd meg” harcászati alapelv végrehajtása drónokkal is, hiszen a mesterséges intelligencia a drónokba is „beépíthetővé” válik, de már e nélkül is végrehajtható csapásmérés – igen nagy pontossággal – drónokkal emberi beavatkozás /pilóták/ nélkül.
 - Minden felderítéshez azonban nem elégségesek a drónok! Ha kell – ha szükséges – ember által /drónpilótákkal/ irányítható felderítőrepülőgépeket beszerezni és rendszerbe állítani, akkor a beszerzésnél nem szabad az éppen aktuális időszakban, a világban rendszerben álló, vagy éppen kifutás előtti típusokban gondolkodni, csak azért, mert azok olcsók! Meg kell fontolni, a régi felderítési alapelv, a „Derítsd fel és semmisítsd meg” alapelv szem előtt tartását is, azaz a felderítőrepülőgép legyen alkalmas csapásmérésre is! Előre kell gondolkodni, oly módon, hogy a beszerzésre kerülő eszközt még több tíz évig rendszerben lehessen tartani.
 - Az eszközök kezelőszemélyzetét pedig lehetőleg mind mentálisan, mind fizikailag a legkiválóbban felkészíteni, úgy, hogy a szakmájuk mesterei legyenek!
 - Véleményem szerint nagyon fontos egy irányítás alatt tartani mind a felderítőrepülőgépeket és mind az egyéb minden felderítéssel kapcsolatos eszközöket drónokat, robotrepülőgépeket, stb.

Hivatkozott irodalom jegyzéke:

- 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);
- Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet Lakitelek, 2017.ANTOLÓGIA Kiadó. 219.old.

⁸⁵¹ Úgy tudom a Budapesti Műszaki Egyetem rendelkezik drónokkal foglalkozó tanszékkal, vagy ha tanszékelnem is, de kiváló drónszakértőkkel – pl. Terpez Gábor, az Óbudai Egyetem, mérnök-tanár, drónszakértő – rendelkeznek, s némi anyagi támogatással a BME megfelelő partner lenne a Magyar Honvédség drónfejlesztéseire és kutatásaira.

- Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1945 – 1982, Bp.1985, Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Gondolat Könyvkiadó,74.o.
- Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből – tanulmánykötet - V. A. Zolotarjov – Isztorija Vojennoj Sztrategiji Rossziji, Kucskovo pole, Poligrafreszurszi, 2000. alapján ZMNE. Bp, 2004. 17-20. o
- Fischer Ferenc – A megosztott világ. Budapest, IKVA kiadó, 1993, ISBN:963 7757 740; /Az 1980-as évektől az 1991-es időszakig/
- Germuska Pál: Vörös arzenál. 5. fejezet, Széthulló együttműködés. Budapest,2010. Argumentum Kiadó
- Utasítás Repülések Végrehajtására – URV-71, HM, Bp. 1973
- Honi Vadászrepülők Harckiképzési Utasítása – HVHU-75, HM Bp, 1976
- A Honvédelmi Miniszter 029/1973 számú utasítása a Magyar Népköztársaság területe fölötti repülések szabályozására
- M. Szabó Miklós: - A Zrínyi Miklós Katonai Akadémia története 1980–1989, Zrínyi Media Nonprofit Kft. Bp.2011. I. fejezet.
- 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.
- Sárhidai Gyula: Robotrepülőgépek, Szárazföldi indítású Tomahawk robotrepülőgépek, Bp, 1986, Zrínyi Katonai Kiadó, Bp, 1986
- 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.
- 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
- „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)
- László Becz - Szabolcs Kizmus – Tamás Várhegyi: Soviet Nuclear Weapons in Hungary 1961-1991, Budapest, 2002, Pytheas Könyvmanufaktúra, ISBN:978-615-00-5397-4;
- Vass Balázs: Repülők, Helikopterek, Rakéták, Budapest,1982, Műszaki Könyvkiadó, ISBN: 963 10 4394 0;
- Viktor Markovszkij-Igor Prihodcsenko: Isztrebítel-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:

- Dohos Dénes Szakdolgozat: Repülőfedélzeti lőfegyverek bemutatása a II. világháborútól napjainkig a Magyar Honvédség vonatkozásában. 4. fejezet. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Szolnok, 2018.

Parancsok, intézkedések:

- HL KI. HM Titk.1980–1989. d., ő .e. HB 322. ülés, 1981. 04. 23-án Oláh István altbgy. hozzászólása.
- 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. Oláh István vezérezredes beszámoló tájékoztatója a VSZ Politikai Tanácskozó Testületének üléséről és a VSZ EFEF jelentéséről
- HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ő. e, MN CSRP 0085/1982. számú intézkedése.
- 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 repülőképzés végrehajtására.
- 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
- HL-KI. HM Titkárság 1980-1989. 8. d, 16. őe. A Magyar Néphadsereg légierijének ajánlott struktúrája, V. Kulikov marsall, Moszkva, 1983. VSZ EFEF
- HL-KI. HM Titkárság 1980-1989 VIII.2. 8d. 16. őe. Ajánlás a Magyar Néphadsereg felépítésének struktúrájára. (Рекомендуемая структура авиации ВНА)
- HL KI. MN 1980-1989 VKF SZCSF 454 d. 706 őe. Helyesbítő ív 5/5 számú állománytáblához Nyt.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.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 őe. Csapatrepülő Hadtápszolgálat Feladatterve 1983. évre 4. old. II. fejezet 2. bekezdés.
- HL-KI. MN HM parancsok, intézkedések 1980–1989. 862. d., 0651-0700. ő. e. Vezénylés átképzésre (1983. 06. 28.)
- HL-KI CSRP intézkedések 1980–1989. 287. d, 3888. ő. e, a MN csapatrepülő parancsnokának (CSRP) 0044/1983. számú intézkedése (1983. 07. 13.)
- 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.
- HL-KI. MN HM Titkárság 1980-1989. VIII.2. 96 d. Szigorúan titkos anyag szerinti Katonai Tanács ülésének jegyzőkönyve. 1983.január.18.
- HL KI. MN HM Titkárság 1980-1989. 8. doboz, (d), 16. őrzési egység (őe.) VSZ EFEF átírat a Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének, V. Kulikovtól, a VSZ EFE Főparancsnokától Szovjetunió marsalljától, Moszkva, 1983.Július.19.
- 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.

- HL KI. MNK HM parancsok 1980-1989. 13-as doboz (d.), a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú Direktívája, Bp, 1981.
- HL-KI. MN HM Parancsok 1980-1989. 0651-0700. A Magyar Néphadsereg Honvédelmi Miniszterének 0662/1983.számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag.
- 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.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2699d. 3911 öe. A Csapatrepülő Hadtápszolgálat Feladatterve az 1983-as évre, 041/1983.
- HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980–1989, 2690. d. 3895. ö. e. MN CSRP 1984. évi Munka-terve a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabott feladatainak végrehajtására. 1983. 12. 16.
- HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2686 d, 3887 ö. e.
- HL-KL, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687d. 3888 ö. e. 1983.11.03.
- HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ö. e. CSRP 0078/1983 számú intézkedés melléklete.
- HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ö. e. 1983. 08. 12.
- MN HL-KI MN CSRP parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ö. e. 1983. 08. 14. MN CSRP 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról. CSRP. 051/83 számú intézkedése.
- HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ö. e. MN CSRP 011/1984. számú parancsa a hajózó állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetéséről.
- HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ö. e. MN CSRP 021/1984. sz. parancsa berepülések engedélyezésére. 1984. 02. 21
- 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.
- HL-KI, MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2686 d, 3887 ö. e. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 0010/1982. számú utasítása az 1983. évi repülőképzés végrehajtására.
- HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980–1989, 2690. d. 3895. ö. e. MN CSRP 1984. évi Munka-terve a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabott feladatainak végrehajtására. 1983. 12. 16.
- HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d, 3888 ö. e. CSRP 0078/1983 számú intézkedés melléklete. (Intézkedés a repülési pótlékok összegéről)
- HL-KI MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ö. e. 1983. 08. 12. MN CSRP 051/83 számú intézkedése az újonnan felállított 101. Önálló Felderítőrepülő-század pénzügyi ellátásáról.

- HL-KI MN CSRP parancsok intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 ő. e. 1983. 08. 14. MN CSRP 057/1983 számú parancsa illetmény besorolásról.
- HL-KI. MN. HM. Parancsok 1980-1989/862d. (doboz) 0651-0700. A MNK HM 0662 sz. parancsa a személyi állományra vonatkozólag. (1983.06.28.)
- 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.
- 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.
- 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.
- HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 ő. e. MN CSRP 021/1984. sz. parancsa berepülések engedélyezésére. 1984. 02. 21.
- 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.)
- HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891 őe.
- HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d 3891őe. az 1985-ös kiképzési terve 39. oldalának közepén feladatszabás a 101. Ö. Fre. szd. részére.
- HL-KI MN CSRP 1980-1989 2689d. 3891őe. a MN CSRP 1985-ös kiképzési terve 40.old. második bekezdése.
- 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
- 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
- HL-KI. 480/11/1sz. csomag BI 50/01/52sz. A Magyar Néphadsereg 101. Ö. Fre. szd. pk. 052/1985. számú intézkedése Kecskemét repülőtér berepülésére.
- 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
- HL-KI. CSRP 1980-1989. 2692 d. 3897 őe. a MN CSRP 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére.
- 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 rezsim feladatok meghatározása, a század szervezetében lévő technika fokozott védelmére.
- 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

- 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.
- HL-KI. MN CSRP-1980-1989, 480/11/1. számú csomag, Bl50/01/76. – A Magyar Néphadsereg 101. Önálló Felderítőrepülő-század parancsnokának 076/1985.számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről.
- 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
- 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.
- 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.
- 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).
- 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
- 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.
- 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
- HL-KI. MN CSRP 1980-1990. 2692d. 3897őe. – A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 repülőképzés folytatásáról
- 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.

- HL-KI MN CSRP 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 005/1986 számú intézkedése az INGUL-A műszaki előkészítő állomás szolgálatba állítására.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d. 3906 öe. A 101. felderítőrepülő-század komplex repülő-harcászati gyakorlatának értékelése. Nyilvántartási szám: 00351/1986.
- 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.
- 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.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695.d. 3904.öe. 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.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d.3906 öe. A 101.Ö. Fre.sz.d. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2696 d.3906 öe. A 101.Ö. Fre. sz.d. komplex repülőharcászati gyakorlatának értékelése. Nyt.szám: 00351/1986. 25. oldal.
- Hadtörténeti Levéltár - Központi Irattár (HL-KI.) A MN. CSRP 1980-1989. 2695. doboz. (d.) 3904. őrzési egység. (öe.) A Magyar Néphadsereg (MN.) Csapatrepülő Parancsnokának (CSRP.) a 00102/1986. számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására, a kiképzési intézkedés 13. oldalán.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2695. d. 3904. öe. A MN CSRP 00102/1986.számú intézkedése az 1987. év kiképzési feladatainak végrehajtására.
- 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.
- 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 harcászati szolgálattal ellátására. Taszár, 1987.január.09.
- L-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.
- 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.
- 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) légierijének 77. Vadászbombázó Repülőezrede (Vbo.Re.e.), egy századának

fogadására, a közös kiképzési repülések megtervezésére, valamint a század NDK-ba történő áttelepülésének megszervezésére.

- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 2698.d. 3910.őe. MN CSRPK intézkedés az NDK. NN. Légierő 77. vbo. re. e. egy repülőszázadának fogadására.
- 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.
- 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.
- 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 repülőtérré történő át-, és visszatelepülésére, valamint a Laage repülőtérről történő feladatok végrehajtására. Taszár, 1987.augusztus.04.
- 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 harcászultság biztosítása.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989 2698 d. 3910 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0090/1987.sz. intézkedése a „Bazalt-87” repülőigényének biztosítására.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának (MN CSRP) 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. Az MN CSRP 00140/1987. számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására, általános feladatszabási rész.
- 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.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának a 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. 141. oldal.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2698 d. 3910 őe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának a 00140/1987.számú intézkedése az 1988. év kiképzési feladatainak végrehajtására. Kiképzési intézkedés 45. oldal

- 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.
- 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.
- HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkatervének szigorúan titkos, 3. számú, ellenőrzések melléklete.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 7/1988. számú parancsa élenjáró címek adományozására.
- HL KI. CSRP 1980-1989 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 038/1988.számú parancsa dicséret jutalomra. Börgönd, 1988. május 24.
- HL KI. MN HM 1980-1989 383 d. 609 öe. Hadgyakorlatok;
- 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.szeptember.23.
- HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 95/1988 számú parancsa emléktárgy adományozásáról. Börgönd, 1988. november 29.
- 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
- HL- KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 251-253. oldal,
- HL-KI. KGY D-733. A magasabb egység története 1989. III. fejezet, Katonapolitikai kiképzés, 2. pont, parancsnokok és törzsek felkészítése 252. oldal 2. bekezdés.
- 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.
- 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
- HL-KI. MN CSRPK 010/Szü/90.sz parancsa a személyi állományra vonatkozóan. Börgönd, 1990. január. 31
- 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.
- 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

- 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.
- 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
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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
- 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.
- 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
- 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

- 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
- 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.

Bibliográfia:

- Clausewitz, Carl von – A háborúról Budapest, Zrínyi Katonai Kiadó, 1961
- Fischer Ferenc – A megosztott világ. Budapest, IKVA kiadó, 1993, ISBN:963 7757 740;
- Fischer Ferenc – A megosztott világ történelmi-politikai atlasza 1941-1991. Pécs-Budapest, Janus Pannónius Tudományegyetem Pedagógus Szakma Megújítása Projekt Programiroda, 1996, ISBN:963 2650 70 6;
- Fischer Ferenc – A megosztott világ történelmi-politikai atlasza 1941-1991. Pécs-Budapest, Janus Pannónius Tudományegyetem Pedagógus Szakma Megújítása Projekt Programiroda, 1996, ISBN:963 2650 70 6;
- Fekete István – M. Szabó Miklós – A katonai repülőszakember képzés Szolnokon 1967-1996. Budapest, HM Zrínyi Nonprofit Kft. Zrínyi kiadó, 2017. ISBN: 978 963 327 5733;
- Germuska Pál: Vörös arzenál. Budapest, Argumentum kiadó. 2010. ISBN:978-963-446-562-1
- A Galambtól a Griffmadárig – a magyar katonai repülés 100éve. Budapest, HM Térképészeti Közhasznú Nonprofit Kft. 2010. ISBN:978 963 857 183 6;
- Győri János – A magyar katonai repülés kronológiája 1945-2008. Budapest, Zrínyi Kiadó, 2009. ISBN:978 963 327 474 3;
- Dr. Helgert Imre - Dr. Mészáros Gyula – A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában I-II. kötet. Lakitelek, Antológia Kiadó, 2017, ISBN: 978 615 5428 94 4;
- Katonai Terminológiai Értelmező Szótár. Budapest, HM Zrínyi Nonprofit Kft. Zrínyi Kiadó, 2015. ISBN:978 963 327 646 4;
- Katonai Helyesírási Szótár, Budapest, HM Zrínyi Térképészeti és Kommunikációs Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft.-Zrínyi Kiadó, 1980, második, bővített, átdolgozott kiadás 2013, ISBN: 978 963 327 580 1;
- KULP Szu-22 – A Szu-22-es repülő-kiképzési szabályzata. (Orosz nyelvű KYJIII-Cy-22, a Szovjetektől átvett szabályzat);
- Machiavelli, Niccoló – A Háború művészete Szeged, Szukits könyvkiadó, 2001. ISBN: 963-9344-07-9
- Viktor Markovszkiij-Igor Prihodcsenko – Isztrebityel-Bombardírovcsik Su-17. Moszkva, 2004, Izdatyelszkij centr „Ekszpriint” ISBN: 5-94038-037-9

- A Magyar Katonai felsőoktatás 200 éve 1808-2008. Budapest, 2009, felelős kiadó: Prof. Dr. Szabó János, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi egyetem rektora, Mágustudió Kft. ISBN: 978 9637060 63 2;
- V. A. Zolotarjov – Isztorija vojennoj sztrategiji Rossziji – Kucskovo Pole, 2000, Poligrafreszurszi – Fejezetek Oroszország katonai stratégiájának történetéből (tanulmánykötet) Budapest, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem kiadója, 2004, ISBN: 5 86090 064 2;
- Dr. Remes Péter – Az első magyar űrrepülés története. Kecskemét, 2020, Gyomai-Kner nyomda Patheas Könyv-manifaktúra, 2020, ISBN: 978 615 00 9865 4;
- Re/641 – Utasítás Repülések Végrehajtására – URV-71, Budapest, a HM kiadványa, 1973.
- Re/202 A Szu–22M3 repülőgép légi üzemeltetési szakutasítása. Budapest, HM kiadványa, 1994.
- Re/1400 A Szu–22M3 típusú repülőgép repülőgép-vezetői szakutasítása (Légitájékozódás és repülőgép-vezetési technika), Budapest, HM kiadványa, 1986.
- Re/1648 A Szu–22M3 repülőgép felderítő gondola FB-1 fényblokkjának műszaki leírása és kiszolgálási szakutasítása. Budapest, HM Kiadványa, 1990,
- Re/1388 A Szu–22 repülőgépek KLON-PSz típusú lézeres célmegvilágító és távolságmérő állomásának műszaki kiszolgálási szakutasítása. Budapest, HM kiadványa, 1985.
- Re/1375 A Szu–22M3 és a Szu–22UM3 repülőgépek berepülési programja. Budapest, HM kiadványa, 1984.
- Resperger István-Kiss Álmos Péter-Somkuti Bálint – Aszimmetrikus hadviselés a modern korban. Kis háborúk nagy hatással. Budapest, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi kiadó, 2013, ISBN: 978 963 327 5924;
- Rühl Lajos – Csillagászati navigáció. Budapest, Műszaki könyvkiadó. 1970. Mű: 1391 k 7072;
- Horváth Jenő – Az európai integráció története napról napra, Budapest, ADECOM Kommunikációs Szolgáltató Rt. nyomdája (szerzői kiadás) 1997. ISBN: 963 650 960 3;
- Sárhidi Gyula – Robotrepülőgépek. Budapest, Zrínyi Katonai kiadó, 1986. ISBN: 963 326 3395;
- Bakos Ferenc – Idegen szavak és kifejezések szótára, Budapest, Akadémia kiadó, 1973. ISBN: 963 05 1999 2;
- Sípos Péter – Huszadik századi egyetemes történelem (1914-1990), Budapest, IKVA könyvkiadó. 1993. ISBN: 963 7757 78 3;
- Szabó József – M. Szabó Miklós – A Magyar katonai repülés története 1938-2008. Budapest, Zrínyi kiadó. 2008. ISBN: 978 963 327 451 4;
- M. Szabó Miklós – Volt egyszer egy egyetem 1996-2007 (Rektor a tűzvonalon), Budapest, Zrínyi Kiadó, 2014. ISBN: 978 963 327 630 3;
- M. Szabó Miklós – A Zrínyi Miklós katonai akadémia története 1980-1989, Budapest, Zrínyi Média Nonprofit Kft. 2011. ISBN: 978 963 327 524 5;
- M. Szabó Miklós – A Zrínyi Miklós katonai akadémia története 1970-1979. Budapest, HM Zrínyi közhasznú Kft, Zrínyi kiadó, 2010. ISBN: 978 963 327 497 2;

- M. Szabó Miklós – A Karikás Frigyes katonai kollégium története – 1961-1991. Budapest, HM Zrínyi Nonprofit Kft – Zrínyi kiadó. 2009. ISBN: 978 963 327 783 6;
- Szun-Ce – A hadviselés tudománya, Budapest, 2004, Göncöl kiadó, ISBN: 963 9183 393;
- Re-664 – Utasítás a repülő-csapatok mérnök-műszaki szolgálatai részére. Budapest, HM. kiadása, 1974.
- Vass Balázs: Repülőgépek, Helikopterek, Rakéták, Budapest, 1982, Műszaki Könyvkiadó, ISBN: 963 10 4394 0;
- Vándor Károly „Légierő társbérletben I-II. kötet”, Dunakeszi, VPP kiadó, 2009. ISBN:
- VBHT-81 – Vadászbombázók Harckiképzési Tervezete – repülési szabályzat vadászbombázók számára. Budapest, 1984, Honvédelmi Minisztériumi kiadása, 1984.
- Yakubovich_Nikolay_Vasilevich_Vse aviashedevry_Sukhogo_ot_Su-2 do_Su-27 i T-50-1.
(Якубович Николай (Васильевич): Все авиашедевры Сухого от Су-2 до Су-27 и Т-50, Москва, Яуза, Эксмо, 2015.
- László Becz - Szabolcs Kizmus – Tamás Várhegyi: Soviet Nuclear Weapons in Hungary 1961-1991, Budapest, 2002, Pytheas Könyvmanufaktúra, ISBN:978-615-00-5397-4;

Az értekezés benyújtójának a témakörből készült publikációs jegyzéke

- Néhány gondolat a légifelderítés kialakulásáról – Bp. Hadtudományi Szemle-hadtudományszemle hadművészet, 2016. IX. évfolyam 1.szám /102-110. old./
- A Szu-22-M3 repülőgéptípus beszerzésének előzményei, körülményei és háttere (1983-1987)
Esettanulmány a 101. Önálló felderítőrepülő-század haderőnemi fejlesztés kereteiben történt repülőgép-beszerzéséről – Bp. Hadtudományi Szemle-hadtudományszemle hadművészet, 2016. IX. évfolyam 3.szám /17-28.old/
- A Magyar Néphadsereg korszerűsítése gyakorlati megvalósításának kezdete a 101. felderítő-repülő-század szempontjából – A Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erők Főparancsnoksága (VSZ. EFEF) előirányzatának, illetve javaslatának megfelelően – Bp. Hadtudományi Szemle-hadtudományszemle hadművészet, 2017. X. évfolyam 2. szám /7-22. old./
- A 101. Felderítőrepülő-század – a „Szuhojszázad” – életének beindítása Magyarországon – a taszári indulás – Bp. Hadtudományi Szemle-hadtudományszemle hadművészet, 2017. X. évfolyam 3.szám /356-369. old./
- A taszári teljes berendezkedés – rendszerbeállítás, az osztályos harckiképzési szint helyreállítása a Szu-22M3-as típusú repülőgépen – Bp. Hadtudományi Szemle-hadtudományszemle hadművészet, 2018. XI. évfolyam 1. szám /181-198. old./

- A 101. felderítőrepülő-század beosztott állománya hazai átképzésének, a repüléstechnikai jártassága helyreállításának körülményei – Bp. Hadtudományi Szemle-hadtudományszemle hadművészet, 2018. XI. évfolyam 3. szám /305-323. old. /

Kronológia:

1980. január – a MN VKF Hadműveleti csoportfőnöksége tárgyalja az MN technikai fejlesztésével összefüggő legalapvetőbb szervezeti és diszlokációs változásokat⁸⁵²
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 levele⁸⁵³ – 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 javaslata⁸⁵⁴
1981. április 16 – MN HM 00085.számú direktívájának⁸⁵⁵ 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;

⁸⁵² 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.

⁸⁵³ 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.

⁸⁵⁴ HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2. 1980-1989 91 d. , 7/00370/1980 sz. 3.sz. melléklete Nytszám: Snsz: 860/19.

⁸⁵⁵HL-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 intézkedésében⁸⁵⁶ előírja a Szu–22M3 repülőgéptípuson repülő repülőgép-vezetők (a továbbiakban rgv-k) repülési jártassága fenntartási rendjét;
- 1982.december – Személyi elbeszélgetések az új – Szu–22M3 – repülőgéptípusra jelentkező rgv-vel;
1982. december.16 – A MN CSRP első Helyettesének Módszertani utasításában⁸⁵⁷ előírják a Szu – 22-es repülőgéptípusra kiválasztott állománya számára 1983. január. 03-tól a két hónapos felderítő tanfolyamot.
- 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 miniszter helyettes, a honvédelmi miniszter helyett jóváhagyja a MN CSRP 1983. évi munkatervét⁸⁵⁸ – 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 meghívott tábornok – ülésén a prágai VSZ PTT ülésén elhangzottakról tájékoztatja Oláh István a megjelent tábornokokat.

⁸⁵⁶ 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.

⁸⁵⁷ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 öe. A MN CSRP elsőH.0010/1983. sz. módszertani utasítása az 1983. évi repülőképzés végrehajtására. Börgönd. 1982. december.16.

⁸⁵⁸ HL-KI MN CSRP Parancsok, intézkedések 1980-1989, 2690 d. 3896 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1983. évi munkaterve, Budapest, január 12.

1983. március 28 – A MN CSRP illetménybesorolási parancsában megjelenik a 101. Ö. Fre. szd. állományából Balogh Imre őrgy /szd. pk. kinevezési parancsa: 0957/Szü.Fcsf-hatálya: 1983. augusztus. 01./ Víg Miklós őrgy. szpk.h. /kinevezési pcs. és hatály, mint a szd. pk-nál/Máté László őrgy.szd.pk. feld. h./kinevezési pcs. és hatály, mint a szd.pk-nál/Simon Dénes őrgy fel.szd. törzsfőnök /kinevezési pcs. és hatály, mint a szd. pk-nál/
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 ívét⁸⁵⁹melynek 3. oldalán már megjelenik a 101. Önálló Felderítőrepülő-századra (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 átirata⁸⁶⁰ – orosz nyelvű – a magyar Honvédelmi Miniszternek (a továbbiakban HM) Ajánlás a MN légiereje 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 parancsa⁸⁶¹ az átképzősállomány tartós, – 3 hónapos – átképzésre történő vezényléséről, a Szovjetunió belüli Krasznodár légi bázisra.
1983. július 13 – A MN Csapatrepülő parancsnok (a továbbiakban CSRP) 0044/1983.számú intézkedése alapján⁸⁶² az 1983-as évi szervezési feladatok – a „MÁTRA-I,” „MÁTRA-II,” „MÁTRA-III,” „MÁTRA-IV” tevékenységek végrehajtása 1983.július. 15 – 1983.augusztus 31 közötti időszakban.
1983. július 22 – A MN Személyügyi Főcsoportfőnökének a 0957. számú parancsa⁸⁶³ 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 beosztásába helyezte, kinevezte, a szd parancsnokát Balogh Imre őrgy-ot, illetve tiszteket, tiszthelyetteseket helyezett át a 31. Honi Vadászaprepülő

⁸⁵⁹ 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.

⁸⁶⁰ HL-KI. HM Titkárság1980-1989. 8 d. 16 őrzési egység (öe.) Рекомендуемая структура авиации ВНА. (A Magyar Néphadsereg Légierejének ajánlott felépítése.) Moszkva, 1983. június 19.

⁸⁶¹ 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.

⁸⁶² HL-KI. MN HM CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 öe. A MN CSRP 0044/1983.számú intézkedése az 1983. évi szervezési tevékenység végrehajtására.

⁸⁶³HL-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.

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 Krasznodar 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 leállítás 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 Krasznodar 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 előljáró engedélyezte⁸⁶⁴ 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

⁸⁶⁴ 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.

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 repülőterre az első – Szu-22M3-as repülőgépeket „törzkocsira” 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 intézkedése⁸⁶⁵ az 1984. kiképzési év tervezett feladatainak végrehajtására

1983. december 18 – az MN CSRP ellenőrzési terve⁸⁶⁶ 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,⁸⁶⁷ a parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabottak alapján.

1983. december 22 – Kocsis János vezérőrnagy, Csapatrepülő parancsnok jóváhagyja a CSRP 1984. évi kiképzési tervét,⁸⁶⁸ 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.⁸⁶⁹

⁸⁶⁵ 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.noember.24.

⁸⁶⁶ 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.deceember 13.

⁸⁶⁷ 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.

⁸⁶⁸ 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.

⁸⁶⁹ 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.

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 parancsa⁸⁷⁰ alapján az előljáró Éberhardt György őrgy, Balogh Imre őrgy, Vígh Miklós őrgy, és Máté László őrgy. számára 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 Ovcsinnikov szds. valamint Szergej Gridnyev szds. – voltak.
1984. április 01 – A MN CSRP 0012/1984 számú intézkedése⁸⁷¹ 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. számú⁸⁷² 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 állt⁸⁷³ 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

⁸⁷⁰ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A MN CSRP 021/1984.számú parancsa berepülések engedélyezésére. Börgönd, 1894. február 07.

⁸⁷¹ 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.

⁸⁷²HL-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.

⁸⁷³ 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.

repülőterén települt 101. Felderítőrepülő-ezred állományában 1964 óta felderítő szolgálatot ellátó L-29-es repülőgéptípust pedig – „Delfin” iskolagép – egyidejűleg a rendszerből 1984. március 31-i hatállyal kivonta.

1984. április 18 – A MN 101. Ö. Fre. szd. pk. 036/1984.számú⁸⁷⁴ 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 Ovcsinnyikov szds. és Szergej Gridnyev szds. – oktatókkal;

1984. május 15 – A MN 101. Ö. Fre. szd. pk. a 047/1984. számú⁸⁷⁵ parancsában rendelkezik a hajózó parancsnoki állomány oktatói kiképzésének gyakorlati megkezdéséről.

1984. május 30 – Az előljáró 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-ről⁸⁷⁶ (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;

1984.augusztus.23 – A MN 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka parancsban⁸⁷⁷ engedélyezi a századhoz utólag került rgv. János Béla őrgy. részére az alegység szintű – Szu-22M3-as század repüléseim – a repülések vezetését.

⁸⁷⁴ 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.

⁸⁷⁵ 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.

⁸⁷⁶Orosz 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.

⁸⁷⁷ 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.

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 előjárókkal, 4 + 2db Szu–22M3 repülőgép felhasználásával a MN CSRP 097/1984.számú parancsa⁸⁷⁸ alapján
1984. október 22 és november 02 között – A MN CSRP váratlan miniszteri szemléje⁸⁷⁹, a katonai szervezet össz. tevékenysége, felkészültsége, alaprendeltetésére való alkalmassága és készenléte komplex felmérése céljából.
1984. november – A MN CSRP beszámoló jelentése⁸⁸⁰ 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 jelentése⁸⁸¹ a MN Honvédelmi Miniszterének az 1984 október 22, és november 02 között a MN Csapatrepülő parancsnokság váratlan miniszteri szemléjéről. A szervezet össz. 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 előterjesztés⁸⁸² a MN Csapatrepülő Parancsnokság váratlan miniszteri szemléjének tapasztalatairól

⁸⁷⁸ 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.

⁸⁷⁹ 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.

⁸⁸⁰ 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.

⁸⁸¹ 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

⁸⁸² 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.

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 – előterjesztése⁸⁸³ 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. parancsban⁸⁸⁴ 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 ki⁸⁸⁵ 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 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. parancsára⁸⁸⁶ 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. parancsával⁸⁸⁷ 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

⁸⁸³ HL-KI. MN HM 1980-1989. 8 d. 25 öe. Előterjesztés a politikai Bizottsághoz az 1985. április 4-i díszszemle megrendezésére. Budapest. december.11.

⁸⁸⁴ 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.

⁸⁸⁵ 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.

⁸⁸⁶ 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.

⁸⁸⁷ 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.

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 harcászati 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.számú⁸⁸⁸ 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 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 intézkedést⁸⁸⁹ 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 intézkedésében⁸⁹⁰ rendelkezik a hazánk felszabadulásának 40. évfordulóján, az 1985. április 4-én résztvevő légi díszelgésen való részvétellel, 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.

⁸⁸⁸ HL-KI. CSRP 1980-1989. 2692 d. 3897 öc. a MN CSRP 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére.

⁸⁸⁹ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések, 1980-1989, 2692 d. 3897 öc. a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0039/1985. számú intézkedése a különleges katonai szervezetek rezsim- és titokvédelmének megszervezésére. Börgönd, 1985. február. 20.

⁸⁹⁰ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/11/1. számú csomag BI: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.

1985. március 24 – a budapesti légi-díszelgés gyakorló repülésén⁸⁹¹ történt MiG–23MF típusú repülőgép repülőbalesete miatt a légi-díszelgés végrehajtását letiltották. A légi- díszelgés nem került végrehajtásra.
1985. március 26 – a kecskeméti repülési esemény előzetes kiértékelésének állománygyűlése után másnap, a 101. Ö. Fre. szd. pk. parancsára⁸⁹² a Szu–22M3-as légi-díszelgő csoport hazatelepült Kecskemét repülőtérre.
1985. április. 18-án – A 101. Ö. Fre. szd. intézkedésben⁸⁹³ 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 repülőtérre.⁸⁹⁴
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 intézkedést⁸⁹⁵ ad ki a századnál szigorított rezsím rendszabályok bevezetésére.
1985. május 15 – a 101. Ö. Fre szd. pk. parancsban⁸⁹⁶ 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 intézkedést⁸⁹⁷ ad ki a 101. Ö. Fre. szd. Mezőkövesd repülőtérre való áttelepülés és az onnan történő tevékenységek minden oldalú biztosítására.
1985. június 28 és július 05 között – A 101. Ö. Fre. szd. a VSZ EFE szintű „DUNA-85” hadgyakorlaton vett részt kitűnő eredménnyel.

⁸⁹¹ 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.

⁸⁹² HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989.

⁸⁹³ 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.

⁸⁹⁴ 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.

⁸⁹⁵ 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.

⁸⁹⁶ 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.

⁸⁹⁷ 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 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 parancsban⁸⁹⁸ 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 parancsban⁸⁹⁹ 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 tiszthelytessel 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.
1985. július 10-én 09.00-kor tartott repülés előtti eligazítás után felszállt egy Szu–22UM3-as repülőgép a mezőkövesdi repülésvezetővel és a repülésvezető helytessel. 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.

⁸⁹⁸ 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.

⁸⁹⁹ 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. 13 – a MN CSRP parancsban⁹⁰⁰ rendelte el a július 12-i repülési esemény kivizsgálását
1985. július 15 – A 101.Ö.Fre.sz.d. pk. 076/1985.számú⁹⁰¹ 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 parancsában⁹⁰² 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. parancsban⁹⁰³ intézkedik a szd. hadműveleti repülőtérről – Mezőkövesd repülőtérről – 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.
1985. augusztus 12 – A 101. Ö. Fre. szd. hazatelepülése Taszár repülőterre, Mezőkövesd hadműveleti repülőtérről, három légi-lépcsőben.
1985. augusztus 12 – A Taszár repülőterre történő hazatelepülésre felszálló Racskó-Bellér géppár Szu-22M3 típusú vezérgépe (Racskó Mihály szds.) repülési fegyelmezetlenségéből 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 repülőterre.
1985. augusztus 14 – A felszámoló csoport hazatelepülése az „anya” – Taszár – repülőterre.

⁹⁰⁰ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2692 d. 3897 öe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére. Börgönd, 1985. július 13.

⁹⁰¹ 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.

⁹⁰² HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2692 d. 3897 öe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 075/1985. számú parancsa dicséret-jutalmazásról. Börgönd, 1985. augusztus 01.

⁹⁰³ 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 repülőterre történő visszatelepítésének végrehajtására. Mezőkövesd, 1985. augusztus 09.

- 1985.szeptember 10 – A MN 101.Ö. Fre. szd. pk. intézkedése⁹⁰⁴ – 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 ki⁹⁰⁵ a Mezőkövesdről hazatelepüléskor bekövetkezett repülő esemény kivizsgálására.
1985. október. 04 – A MN CSRP a 0090/1985. számú⁹⁰⁶ 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 harckészültségbe helyezésének módjára és biztosítására vonatkozó intézkedéseket⁹⁰⁷
- 1985.október.07 – a 101.Ö. Fre. szd. pk. a CSRP parancsa, valamint a 0360/1985.számú vizsgajegyzőkönyv alapján parancsban⁹⁰⁸ 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 el⁹⁰⁹ 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.

⁹⁰⁴ 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.

⁹⁰⁵ 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.

⁹⁰⁶HL-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.

⁹⁰⁷ 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.

⁹⁰⁸ 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 repülőképzés folytatásáról.

⁹⁰⁹ 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.

1986. január. 03 – Megkapta a 101. Ö. Fre. szd. MN CSRP-tól⁹¹⁰ a MN Légvédelmi és repülőparancsnoka 00146/1985. számú intézkedésében, a csapatrepülők számára kiutalt megsemmisítő harceszközökből az 1986-os kiképzési évben ránk eső javadalmazás részt.
1986. január.14 – a MN CSRP intézkedést⁹¹¹ 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.
1986. január. 27-én – a CSRP – Schmidt István vörgy – parancsban⁹¹² rendelkezik a 101. Ö. Fre. szd-nál az új harc kiképzési feladatok végrehajtásának módjáról.
1986. március. 18 – A CSRP a 029/1986.számú intézkedésében⁹¹³ 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 repülőterre történő áttelepüléshez, s az onnan végrehajtandó éles rakétalövészet megfigyelői biztosítására intézkedést⁹¹⁴ 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 feladattervét⁹¹⁵ az 1986-1990-es időszakra. A tervzetben szerepel 2 csatarepülő Szu–25K századdal egy csatarepülő-ezred felállítása Börgönd repülőtéren 1990-ben, valamint Taszár védett fedezékek kiépítése.

⁹¹⁰ 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.

⁹¹¹ 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.

⁹¹² 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.

⁹¹³ 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.

⁹¹⁴ 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.

⁹¹⁵ HL-KI. MN HM Titkárság VIII.2 109 d. A Honvédelmi Minisztérium feladatterve 1986-1990-es időszakra. Ny.t.szá:000280/1986. Budapest, 1986. május 04.

1986. május 07 – A 101. Ö. Fre. szd. részére Fokozott Harckészültséget (a továbbiakban FHKSZ) rendelt el az előljáró, mellyel kezdetét vette a század repülőharcászati gyakorlata (a továbbiakban RHGY).⁹¹⁶
1986. május.08 – A 101. Ö. Fre. szd. számára elrendelt HKSZ második hazai napján Nádudvar lőtérré éleslövészeti feladatokat NR-30-as gépágyúval és nem irányított (NIR) Sz-5K típusú rakétákkal levegő-föld lövészeti 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 repülőtérré nappal egyszerű időjárás 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 lőterén. 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 repülőtérről, az utolsó, repülőgépünk 11óra 50perckor szállt le Taszár repülőtéren, eseménymentesen, eredményesen végrehajtva az LNK beli légi és földi lövészetet.
1986. június 10 – én Megjelent a 101. Ö. Fre. szd. Komplex RHGY értékelése⁹¹⁷

⁹¹⁶Repülőharcászati 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 harchelyzetet legjobban megközelítő körülmények között hajtják végre.

⁹¹⁷ MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2696 d. 3906 öe. A 101. Ö. Fre. szd. Komplex RHGY értékelése. Börgönd, 1986. június 10. Leskó Géza őrgy MN CSRP Lé. Löv. SzF.

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.⁹¹⁸
1986. június 19 – A MN CSRP kivizsgáló bizottságot jelölt ki parancsában⁹¹⁹ 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.⁹²⁰
1986. július 15 – Az MN CSRP 062. számú parancsa az 1986. június 19-i törés kategóriájú rep. eseménye kivizsgálása kapcsán fenyítés kiszabása /János Béla őrgy, szigorú megrovás, Kánya Lajos szds, szigorú megrovás, és Iváncsik Gábor szds megrovás/⁹²¹
1986. július 22-én – Megjelenik a MN CSRP 0064/1986. számú intézkedése,⁹²² a 101. Ö. Fre. szd. harckészültségbe történő bevonásáról;
1986. augusztus 01 – A Szu – 22M3 repülőgép először ad harckészültségi szolgálatot Taszár repülőtéren, együtt a MiG – 21-es repülőgéptípussal.
Az MN CSRP – a Légvédelmi és Repülő Parancsnok 00143/1986 és a 0090/1984 elrendelte⁹²³ a 101. Ö. Fre. szd. ideiglenes készültségi szolgálatba történő bevonását;
1986. augusztus. 12 – Az MN CSRP 070/1986.számú intézkedése a rendkívüli események, események megelőzése és az erkölcsi-fegyelmi nevelőmunka színvonalának javítására.⁹²⁴
1987. május 09 – A HM Magyar Néphadsereg Vezérkarának Szervezési Csoportfőnöksége által megjelent a Pacsek József altbgy. Honvédelmi Miniszterhelyettes által

⁹¹⁸ 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.

⁹¹⁹ 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.

⁹²⁰ 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. Schmidt István vörgy. pk.

⁹²¹ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, 2695 d. 3904 öe. Az MN CSRP 062/1986.számú parancsa fenyítés kiszabásáról Börgönd, 1986. július 15. Makai Sándor ezds, pk. első helyettese.

⁹²² HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989, A MN CSRP 0064/1986. számú intézkedése a 101. Fre. szd. készültségi szolgálatba történő bevonására. Börgönd, 1986. július. 22.

⁹²³ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MN CSRP 0064/1986.számú intézkedése a 101. Fre. szd. készültségi szolgálatba történő bevonására. Börgönd, 1986. július 27.

⁹²⁴ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2695 d. 3904 öe. A MH CSRP 070/1986.számú intézkedése, a rendkívüli események, események megelőzése és az erkölcsi-fegyelmi nevelőmunka színvonalának javítására. Börgönd. 1986. augusztus.12. Schmidt István vörgy.

jóváhagyott 101. Ö. Fre. szd. frissített állománytáblája,⁹²⁵ amely már a század 31. Hc. Vre. e-el való integrációjáig már nem változott.

1987. július.21 – A MN CSRP intézkedése⁹²⁶ 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. parancsa⁹²⁷ az NDK beli Laage repülőterre történő át- és visszatelepülésről.

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'-tól, 1 db An-26-os repülőgéppel – 22 fő és a harciz technikával áttelepülő rgv-k személyi csomagjai – szállítványparancsnok: Vígh Antal alezds.

– A nagytávolságú diszlokációs manővert 10h 00'-tól 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'-tól 1db An-26-os repülőgéppel – 21 fővel, személyi csomagokkal, repülési anyagokkal – a szállítványparancsnok: Balogh Béla mérnök (mk.) fhdgy.

– A tászari kibocsájtó csoport 11h 30'-tól 1db An-26-os repülőgéppel áttelepülése – 21 fővel, személyi csomagokkal és ügyviteli anyagokkal – a szállítványparancsnok: Mikula László mk. őrgy.

1987. szeptember. 07 – a CSRP rendelkezik, aláírja az intézkedését⁹²⁸ az 1987. október. 05 és november. 02. közötti az 5. HDS. PK. éves törzsvezetési gyakorlatán a 101. Ö. Fre. szd. részvételére.

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

⁹²⁵ 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.

⁹²⁶ 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.

⁹²⁷ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 480/14/1. számú csomag, BI: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.

⁹²⁸ HL-KI. MN CSRP 1980-1989 2698 d. 3910 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 0090/1987.sz. intézkedése a „Bazalt-87” repülőigényének biztosítására. Börgönd, 1987. szeptember. 07.

előirányzott, a Magyar Néphadsereg 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. február.02 – a Légvédelmi és repülőfőnökség részéről felderítőrepülő szemléltőt kapott a 101. Ö. Fre. szd. Gál István alezds. személyében. /Az típusátképzését Racskó Mihály őrgy. végezte/
- 1988.február. 08 – a MN CSRP élenjáró zászlóalj kitüntető címet adományozta az MN 1929 alakulatnak / 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka Balogh Imre alezds/ szd. címet adományozta⁹²⁹ a szd. mmsz szolgálatának /pk-a Deutch Károly őrgy/
1988. március 17 – Az első repülőgépünk elvesztése! Vámos József őrgy. műszaki meghibásodás miatt – a 06-os oldalszámú harci, Szu-22M3 típusú repülőgépből – 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 gyakorlaton⁹³⁰ vett részt a VSZ légvédelmi és repülő csapatainak bevonásával.
1988. május 24 – A MN CSRP parancsa⁹³¹ dicséret, jutalomra Vámos József őrnagynak a helytálásáért.
1988. július. 11 – a szd. pk. módosítást kért és kapott a 101. Ö. Fre. szd éves kiképzési tervére Vámos József őrgy. katapultálás miatti eü. szabadsága, valamint a két akadémias /Lőrincz István őrgy és Vincze Péter szds akadémiai beiskolázásuk miatt/
1988. augusztus első hete – A CSRP kiképzési intézkedése szerint a 101. Ö. Fre. szd. megkezdte az éjszakai fényképezéseit Taszár repülőtér, Nádudvar lőtér és Hajmáskér lőterek fölött.

⁹²⁹ HL KI. MN CSRP 1980-1989. 2700 d. 3917 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 7/1988. számú parancsa élenjáró címet adományozására. Börgönd, 1988. 02.08.

⁹³⁰ HL KI. MN HM 1980-1989 383 d. 609 öe. Hadgyakorlatok;

⁹³¹ HL KI. CSRP 1980-1989 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 Parancsnokának 038/1988.számú parancsa dicséret jutalomra. Börgönd, 1988. május 24

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 a rohamzászlóalj deszantolása, önálló harctevékenységek biztosítása⁹³² Sári repülőtér és Tatárszentgyörgy lőtér fölött.
1988. október – az egész CSRP vezetésére kiterjedő miniszteri szemle⁹³³.
1988. december.16 – a CSRP kiképzési intézkedése⁹³⁴ az 1989. kiképzési év feladatainak végrehajtására
1989. május 02 – A magyar hatóságok megkezdik Osztrák – Magyar határon a műszaki határázár akadály lebontását.
1989. június 13 – a magyar parlamentben megkezdődtek a nemzeti kerekasztal tárgyalások.
1989. szeptember 09-10 – A berlini fal ledöntése.
1989. október.01-i hatállyal kinevezésre került a 11. Ö. Fre. szd-hoz Litauszki Zoltán fhdgy. /3.feld. raj rgv. /, Szvath Tamás hdgy. /1.feld. raj rgv. /, Turcsán János fhdgy. /3. feld. raj rgv. / a kassai tisztiiskoláról hajózásként.⁹³⁵
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. január – kiképzési intézkedésében a CSRP először írt elő olyan földi gyakorló berendezésen történő repülés gyakorlását, amely a Szu-22-nek a link-trénerére vonatkozott volt. „Az MN 1929 alakulat hajózásiállományának gyakoroltatását az MN REF. által, később egyeztetett módon, Kunmadaras repülőtéren hajtásák végre.”⁹³⁶

⁹³² HL KI. MN 1980-1989. 2701 d. 3918 öe. A Magyar Néphadsereg 8300 parancsnokának 068/1988.számú intézkedése az Önálló Deszant Rohamzászlóalj deszantolásának és harctevékenységeinek biztosítására. Börgönd, 1988.09.23.

⁹³³ HL KI MN CSRP 1980-1989. 2702 d. 3920 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság 1988. évi munkatervének szigorúan titkos, 3. számú, ellenőrzések melléklete.

⁹³⁴ 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.

⁹³⁵ HL-KI. MN CSRP 010/Szű/90. számú pcs-a alapján, Börgönd, 1990.január.01. Makai Sándor ezds.

⁹³⁶ HL-KI. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2703 d. 3922 öe. A MN 8300 parancsok, 096/1989.sz. intézkedése az 1990. kik-i év feladatainak végrehajtására, Börgönd, január.16.

1990. március. 01 – a 101. Ö. Fre. szd-hoz érkezett három kassán végzett fiatal rgv. /Litauszki Zoltán fhdgy, Turcsán János fhdgy és Szvath Tamás hdgy/ megkezdik a gyakorlati átképzési repüléseiket a Szu – 22M3 repülőgéptípuson.
1990. március 15-vel – A Németh 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.
1990. július. 26.– A MH CSRP a 0049/1990. számú intézkedésével⁹³⁷ 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.⁹³⁸
1991. február. 25. – a VSZ Politikai Tanácskozó Testületének budapesti ülésén kimondta a katonai szervezetek feloszlását, majd 1991. július.1-én Prágában a VSZ politikai szervezetének feloszlására is sor került⁹³⁹
- 1991.április. 18 – az 1. Honi Légvédelmi hadtestparancsnoka (Csurgay Miklós v. őrgy.) és a Csapatrepülő Parancsnok (Makai Sándor v. őrgy) együttes intézkedésben⁹⁴⁰ szabályozta a Kapos Honi vadászrepülő osztály és az MH 1929 egy bázison történő működését.⁹⁴¹ Az intézkedésük alapját egy korábbi, 1985-ös MN Légvédelmi és repülőfőnöki, a 061/1985.sz Lé. ref.-i intézkedés képezte.

⁹³⁷ 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.

⁹³⁸ Ezek az anyagok még csomagokban voltak, nem kaptak irattári számot és őrzési egység számot. Az 1991-es anyagokat még nem voltak kutathatóak. (K. I.)

⁹³⁹ Dr. Helgert Imre-Dr. Mészáros Gyula: A Magyar Honvédség a rendszerváltás sodrában II. kötet, Lakitelek, 2017. Antológia Kiadó, 325. old. második bekezdés

⁹⁴⁰ Intézkedés – az előjáró írásbeli vagy szóbeli rendelkezése, amely a harctevékenységgel összefüggő feladatoknak az alárendeltékhez való eljuttatására szolgál. KÉSZ (Katonai Terminológiai Értelmező Szótár), Budapest,2015, HM Zrínyi Nonprofit Kft. – Zrínyi Kiadó.

⁹⁴¹ 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.

1991. május.23 - A MH CSRP a 017/1991.számú parancsában⁹⁴² elrendelte Tököl repülőtér híradó és FRISZ eszközeinek a telepítés utáni teljes berepülését.
1991. június. 19 – az utolsó szovjet katona is elhagyta Magyarországot.⁹⁴³
1991. július 31 – A MN CSRP intézkedése⁹⁴⁴ 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. szeptember 19 – 22 között az USA légierejével közösen Taszáron nyílt repülőnapot tartott a MH.
1991. szeptember. 24 – Kapos Honi Vadászpülő osztály állománya a 101. Ö. Fre. szd integrálásával kezdett újra foglalkozni⁹⁴⁵ a CSRP 025/1991.sz intézkedése 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.

A 101. Ö. Fre. szd, s a szd vezető és beosztott hajózó /a harcoló/ állományának névsora:

- 1) Balogh Imre őrgy – a 101. Ö. Fre. szd. parancsnoka – típusátképzés **a Szu-ban /Aranykoszorús I. osztályú hajózó (Ak. I. o. rgv);**
- 2) Vígh 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 /A.k.I.o. rgv/;**
- 4) Lőrincz István szds – a 101. Ö. Fre. szd. lé. löv. szolg. főnök – típusátk. **a Szu-ban /A.k.I.o. rgv/;**
- 5) Vámos József szds – a 101. Ö. Fre. szd. mfi. szolg. főnök – típusátk. **a Szu-ban /A.k.I.o. rgv/;**

⁹⁴² 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.

⁹⁴³ <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/TenyekKonyve-tenyek-konyve-1/1992-D1> Letöltve: 2021.01.03. 22 h. 20'

⁹⁴⁴ 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.

⁹⁴⁵ 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.

- 6) Katona István szds – a 101. Ö. Fre. szd. rep. harckik. alovez – típusátk. **a Szu-ban /A.k.I.o. rgv/;**
- 7) Vincze Péter fhdgy – a 101. Ö. Fre. szd. I. feld. raj. raj.pk. – típusátk. **a Szu-ban /A.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 **/A.k.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 /A.k.I.o. rgv/;**
- 12) Somogyi János szds feld. rep. szd. II. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. – MO-on **/A.k.I.o. rgv/;**
- 13) Bellér József szds feld. rep. szd. II. feld. raj. gp. pár. pk. – típusátk. – MO-on **/A.k.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 /A.k.I.o. rgv/;**
- 16) Kovács László szds feld. rep. szd. III. feld. raj. feld. rgv. – típusátk. – MO-on **/A.k.I.o. rgv/;**
- 17) Iváncsik Gábor szds feld. rep. szd. III. feld. raj. gp. pár. pk. – típusátk. – MO-on **/A.k.I.o. rgv/;**
- 18) a Plusz: Éberhardt György a Csapatrepülő Parancsnokság Harckiképzési Osztály – Szu–22M3, rep. technikai szemlélő–típusátképzés – **a Szu-ban /A.k.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 **/A.k.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, **/A.k.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/;
- 17 fő rgv. – Aranykoszorús I. osztályú hajózó tiszt;

4 fő rgv. – I. osztályú hajózó tiszt;

Kiképzési év	Rep. gép típus	Rep. idő	Végrehajtott rep. idő	Kik-i int-s	Aláíró	Levéltári forrás	Megjegyzés Kik. int. aláírása
1983	Szu–22M3	200 ó			MN HM		
	Su–22UMK						
1984-es kik-i év	Szu–22M3	730ó	729ó 35’		Kocsis János vörgy.	2687d. 3888őe.	Börgönd, 1983. november.24.
	Su–22UMK	420ó	418ó 51’				
1985-ös kik-i év	Szu – 22M3	1370ó	1370ó 14’		Schmidt István vörgy.	2689d. 3891őe.	Börgönd, 1984. december.17.
	Su-22UMK	550ó	546ó 22’				
1986-os kik-i év	Szu – 22M3	1350ó	1349ó 22’		Schmidt István vörgy.		Börgönd, 1986.január.18.
	Su-22UMK	410ó	409ó 32’				
1987-es kik-i év	Szu – 22M3	1200ó	1197ó 10’		Makai Sándor ezds.	2699d. 3912őe.	Börgönd, 1986. december. 16.
	Su-22UMK	360ó	356ó 03’				
1988-as kik-i év	Szu – 22M3	1270ó	1268ó 45’		Makai Sándor ezds.	2698d. 3910őe.	Börgönd, 1987. december.16.
	Su-22UMK	280ó	277ó 41’				
1989-es kik-i év	Szu – 22M3	1280ó	1280ó 03’		Makai Sándor vörgy.	2701d. 3918őe.	Börgönd, 1988. december.15.
	Su-UMK	340ó	337ó 28’				
1990-es kik-i év	Szu – M3	1480ó	1476ó 33’		Makai Sándor vörgy.	2703d. 3922őe.	Börgönd, 1989. december.17.
	Su-UMK	330ó	321ó 50’				
1991-es kik-i év	Szu – 22M3				Makai Sándor vörgy.		
	Su-UMK						

1 fő rgv. – egészségügyi alkalmatlanság miatt leszerelt;

1 fő rgv. – repüléstechnikai alkalmatlanság miatt leszerelt;

A 101. Ö. Fre. szd. által kiképzési évenként kapott és lerepült repülési idő