

KATONA ISTVÁN¹**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

Modernization of the Hungarian Military, beginning of the implementation at the No. 101 Reconnaissance Airborne Squadron

According to the directive issued by the Varsovian Pact Headquarters of the Joint Military Forces (VP HJMF)

Absztrakt

A Magyar Népköztársaság honvédelmi minisztere a VSZ. EFEF előirányzatának figyelembevételével direktívát adott ki a Magyar Néphadsereg fejlesztésére és korszerűsítésére. A Honvédelmi Bizottság direktívát érintő ülései és határozatai, valamint a fent említett direktíva alapján elkészült a Magyar Népköztársaság honvédelmi miniszterének 0662-es számú parancsa a – csapatrepülő-erőket is érintő – fejlesztési feladatokkal. E parancs alapján került felállításra a 101. felderítő-repülő-század a csapatrepülő-parancsnokságon belül, s történt meg vezetői és beosztotti állományának kiválasztása. A felállításra került repülőszázadot – akkor még új – fejlettebb repülőtechnikai eszközökkel szerelték fel, a Szu-22-es típusal. Publikációmban a 101. felderítő repülőszázad állományába vezényelt repülő-hajózó és a repüléseket kiszolgáló műszaki állomány – de főként a repülőhajózó állomány – átképzéséről írok.

Kulcsszavak: 00085-ös számú direktíva, VSZ EFEF, haderőnem-fejlesztés, csapatrepülő-parancsnokság, Szu-22-es repülőgéptípus, a Honvédelmi Bizottság

¹ Nemzeti Közszerződési Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, doktorandusz hallgató -National University of Public Service, Doctoral School of Military Sciences, PhD student, E-mail: goldensoldierpilot@gmail.com ORCID: 0000-0002-9865-3530

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

ülései, határozatai, repülőgép-vezetői állomány kiválasztása, a 101.felderítő repülőszázad, 0662-es számú parancs, típus átképzés, KULP-Szu-22, VBHT-81, FHT-81, URV-71.

Abstract

Taking VP HJMF directive into account the The Minister of Defense of the Hungarian People's Republic issued a General Order about the modernization and development of the Hungarian Military. According to the above mentioned directive and the Defence Committee's sessions and decisions concerning the directions, the Minister of Defence's Order Number 0662 was issued concerning the developing tasks / duties. According to this order the No. 101 Reconnaissance Squadron was established within Flying Force Command and it's staff was chosen. The new unit was provided with more modern aviation techniques with the SZU 22. In my thesis I discuss the retraining of the engineering staff serving the flight and flight navigation attached to the No. 101 Squadron.

Keywords: No.00085 directive, General Staff of the Unified Armed Forces of the Warsaw Treaty Organization, development of armed services, Szu-22 aircraft model, the sessions and resolutions of the Defence Committee, Szu-22 reconnaissance squadron, assembling the crew of the aircraft, commanding the reconnaissance squadron, No. 0662 order, retraining for the new model, No. 101 reconnaissance squadron, KULP-Szu-22, VBHT-81, FHT-81, URV-71.

A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085.számú direktívája² – amely a VSZ. EFEF-nek a Magyar Néphadsereg korszerűsítésére és fejlesztésére vonatkozó javaslatát tartalmazta – előkészítése érdekében a Katonai Tanács ülésére előterjesztés készült, amely ajánlásokat tartalmaz a direktíva elkészítéséhez, mivel felmerültek olyan kérdések, melyekben eltérő vélemények alakultak ki az érintett fegyvernemi főnökökkel és seregest parancsnokokkal folytatott egyeztetések során.

A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Minisztere 1981. évi 00085-ös számú direktívájában feladatot szabott a hadsereg 1981-1985 közötti időszakra vonatkozó fejlesztésére, valamint felkészítésére. Ezzel kezdetét vette a Varsói Szerződés által javasolt magyarországi haderőnem fejlesztés és korszerűsítés.

A továbbiakban én csak a Szu-22-es típust érintő fejlesztéssel kívánok foglalkozni, a többi haderőnemi fejlesztéssel, valamint eszközbeszerzéssel és korszerűsítésekkel nem.

² Hadtörténelmi Levéltár (HL.) Magyar Néphadsereg (MN.) Honvédelmi Miniszteri (HM.) parancsok 13 doboz (d.) 00085/1981 sz. pcs. (1981.04.16)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

Hozzátenném azonban, hogy a hadseregfejlesztése és korszerűsítése több területet is érintett, nem csak a repülőcsapatokat.

A „Különösen fontos” minősítésű ügyirat 39. oldalán a csapatrepülő-erők fejlesztésére vonatkozóan a következő feladatokat határozza meg:

„A csapatrepülő-erők fejlesztésével jelentős előrelépést kell elérni a szárazföldi csapatok harctevékenysége közvetlen légi támogatásában, a felderítés és a vezetés szervezeti és technikai feltételeinek biztosításában, szinten kell tartani a légi szállítási képességet. Ennek keretében: új, korszerű, többcélú repülőgépekkel felszerelt felderítő repülőszázadot, (Kiemelés tőlem. K. I.) harcihelikopter-ezredet; szállítóhelikopterekkel és szállító repülőgépekkel rendelkező vegyes szállítórepülő-ezredet; valamint zömében új helikopterrel ellátott vezetés biztosító és futárhelikopter-ezredet kell létrehozni, alapvetően a meglévő repülőterekre és objektumokra építve, a szervezetek és a díszlokáció-feladatokhoz jobban igazodó illesztésével.”³

Ahogy az egy direktívától elvárható, részletekre menő utasításokat ad, a fenti feladatok végrehajtásához:

- a hadseregfejlesztés terén,
- az anyagi-technikai biztosítás,
- a haditechnikai műszaki fejlesztés,
- a haditechnikai-anyagi tartalékok,
- az építésberuházási és fenntartási tevékenység területeire,
- a személyi állományra vonatkozóan – a parancsnokok és törzseik számára, valamint
- az építő-műszaki csapatok részére.

A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 00085. számú direktívájában szereplő, miniszteri döntést igénylő kérdésekben a Honvédelmi Bizottság 1981. április 23-án megtartott 322. ülésén 7. napirendi pontként: „A taszári repülőter-bővítés fejlesztési célja”-val, Oláh István tábornok előterjesztésével foglalkozott a Bizottság, majd a határozattervezetet 8/322/1981. számú határozatával jóváhagyta.

A Honvédelmi Bizottság 1981. II. félévi munkaterve – melyet a Honvédelmi Bizottság 1981. június 16-án megtartott 324. ülésének 11/324/1981. számú HB határozat mellékleteként találunk – október hónapban már foglalkozik Taszárral, nevezetesen a taszári repülőter második leszálló pályájának beruházási programjával. Előterjesztője a honvédelmi miniszter.⁴

³HL, Központi Irattár, (KI.) MN HM 00085számú direktívája, 1981 Bp. (Nytsz. 00028/36/1981/Hdm. A Magyar Néphadsereg fejlesztésének feladatai az 1981 és 1985 közötti időszakban.) 39. o. a.) bekezdés. 2015.11.26.

⁴Honvédelmi Levéltár, Központi Irattár, (HL. KI.) Honvédelmi Minisztériumi Titkárság (HM. Titk.) Honvédelmi Bizottság (HB.) 322. ülés (1981.04.23.) határozata. 2015.11.11.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

A Honvédelmi Bizottság 1981. október 29-én megtartott 327. ülésén Czinege Lajos honvédelmi miniszter előterjesztésében, 3. napirendi pontként „A taszári repülőtér bővítésének beruházási javaslata”-val foglalkozott, amit elfogadott, a 7/327/1981 számú határozatával.

Az új repülőgéptípusra a parancsnoki állomány kiválasztása már az 1980. év második felében megkezdődött. A század vezetőállományának kiválasztásánál az egyik meghatározó szempont volt, hogy a század vezetése az egységes katonai szemlélet és az együttgondolkodás biztosításának érdekében lehetőleg a Szovjetunióban katonai akadémiát végzett tisztekből álljon. Ezt támasztották alá a volt századparancsnok – Balogh Imre, akkor még őrnagy, később vezérőrnagy – visszaemlékezései⁵ is. További szempontok voltak a kiválasztásnál: vezetői alkalmasság, életkor, kiképzettségi szint. A beosztott repülőgép-vezetői állomány kiválasztása az életkor, és a kiképzettségi szint követelményei alapján történt. (Lehetőleg minden repülőgép-vezető első osztályú minősítéssel kellett rendelkezzen.)

A fejlesztést a beszerzés ütemezésének megfelelően kívánták megvalósítani oly módon, hogy az új repülőgéptípus – a Szu-22M3 – rendszerbe állítását ezred szervezeti szintű, állománytáblának⁶ megfelelően, de századszervezésben töltötték fel. Így jött létre először egy felderítő repülőszázad, melynek repülőgép-állománya tisztán Szu-22M3-as típusból állt. A későbbiekben, terv szerint, a fejlesztés következő lépcsőjében kettő Szu-25-ös vadászbombázó-repülőszázaddal felderítőrepülő-ezreddé kellett volna bővíteni a meglévő Szu-22M3-as felderítőszázadot. Az így létrehozott ezred szervezetébe tartozott volna még egy századköteléknpi pilóta nélküli repülőeszköz. Ez a beszerzés a Bolgár Népköztársaság hadiüzemeiből volt tervezve. Erre konkrét megállapodás a fejlesztés hiányosságai miatt nem jött létre.

A beszerzést ekkor már a halogatás technikája, a kivárás jellemezte. A pénz ugyan megvolt a fejlesztés teljes végrehajtására,⁷ a harceszközök megvásárlása azonban rendkívüli terhet jelentett az akkori Magyar Népköztársaság gazdasága számára.⁸ Nyíltan ellentmondani viszont a beszerzésre már nem lehetett – hiszen az EFEF javaslatát a tagállamok egyszer már elfogadták, vállalták. Így maradt a kivárás, a halogatás („Majd csak történik valami!”) Igaz, hogy ez miatt Kádár János, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára

⁵ Balogh Imre őrnagynak a kiválasztásokról elmondott visszaemlékezései szerint a repülőszázadparancsnoka és helyettesei – Vigh Miklós őrnagy és Máté László őrnagy – is a Szovjetunió Gagarin katonai akadémiáján végeztek.

⁶ Állománytábla – a katonai szervezet személyi állománnyal való feltöltésére vonatkozó központi előírás. Ebben vannak előírva a szervezetbe beosztottak beosztási szintjei, rendfokozatai és egyéb személyügyi elvárások az adott beosztásra vonatkozóan.

⁷ Csizmadia Árpád alezredes – személyes visszaemlékezései Bp. 2016.07.25.

⁸ Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó, Bp. 2010. c. könyve részletesen foglalkozik a Varsói Szerződésen belüli beszerzések körülményeivel a vizsgált tervidőszakot illetően.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

Moszkvában „állt a szőnyeg szélén.” Kérdőre vonták, s a Szovjetunió kifejezte rosszallását az eset miatt,⁹ melyet tudomásom szerint gazdasági szankciók is követték a KGST-n belül. Ilyen beszerzési háttérrel – amelyekről természetesen az érintett személyi állománynak (repülőgép-vezetői és repülés kiszolgáló állománynak) sejtelve sem volt – indult meg az önálló felderítő repülőszázad parancsnoki állományának kiválasztása 1982 első fél évében. *„Egy repülési nap alkalmával a repülésirányító toronyban éppen repülést vezettem, amikor előljárók jelentek meg a repülésvezetői munkaponton – emlékszik vissza Balogh Imre őrnagy a taszári repülőezred repülésvezetője – ezred légilövész-szolgálat főnök). Az előljárók: Vörösmarty Béla vezérőrnagy és Szepesi József ezredes a Magyar Néphadsereg Repülő Főnökségének két vezetője voltak. Akkor, ott tőlem semmit sem kérdeztek, csak Szepesi ezredes annyit mondott Vörösmarty vezérőrnagynak: Vezérőrnagy elvtárs, Ő lenne az a repülőgép-vezető!*

Elkérték a hajózó naplómát,¹⁰ tüzetesen átnézték, még egy keveset nézték, hogyan vezettem a repülést, végül elmentek. Ott nem szóltak hozzám egy szót sem az új repülőgéptípusra történő kiválasztást illetően. Később, egy másik időpontban hívtak a parancsnokságra, ahol mindent részleteiben ismertettek velem. Ott már célirányosan a Szu-22-es repülőgéptípusra történő kiválasztás volt a beszélgetés tárgya. Arról nem tájékoztattak, illetve nem volt tudomásom, hogy más jelöltek is vannak (vagy voltak) a századparancsnoki beosztásra. Elmondták, hogy a helyetteseimet én választhatom ki a felsorolt nevek közül. Így én a meglévő repülőgép-vezetők közül helyetteseimnek Vigh Miklós őrnagyot általános helyettesemnek Pápáról, és Máté László őrnagyot felderítő helyettesemnek Taszárról választottam ki (Velük együtt végeztem a Szovjetunióban a Gagarin katonai akadémián, így mi jól ismertük egymást). Jó szakembereknek, kiváló parancsnokoknak ismertem meg őket.”¹¹ (Eredeti írásmóddal K. I.)

Éberhardt György őrnaggyal a személyi beszélgetést, illetve az új repülőgéptípusra történő kiválasztását Kovács Béla vezérőrnagy végezte 1982-ben. Éberhardt György őrnagy abban az évben fejezte be tanulmányait a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián és őt nevezték ki a Csapatrepülő-parancsnokság (CSRP) felderítőrepülő-szemlélőnek – az állománytábla szerint – mely beosztását 1991-ig látta el.

1988-ban Gaál István alezredes személyében a Repülőfőnökség is nevezett ki saját részéről repülés-technikai főszemlélőt – úgy tudom, hogy ő ezt a beosztást a Szu-22M3 repülőgép rendszerből történő kivonásáig ellátta.¹²

⁹ Germuska Pál: Vörös arzenál – Argumentum kiadó Bp. 2010. 215-218.o.

¹⁰ Hajózánapló – a repülőgép-vezetőknek egy olyan okmánya, amelyben minden repüléssel kapcsolatos szakmai információ, jogosultság, hadrafoghatósági és képzettségi szint visszaellenőrizhető módon igazolva volt.

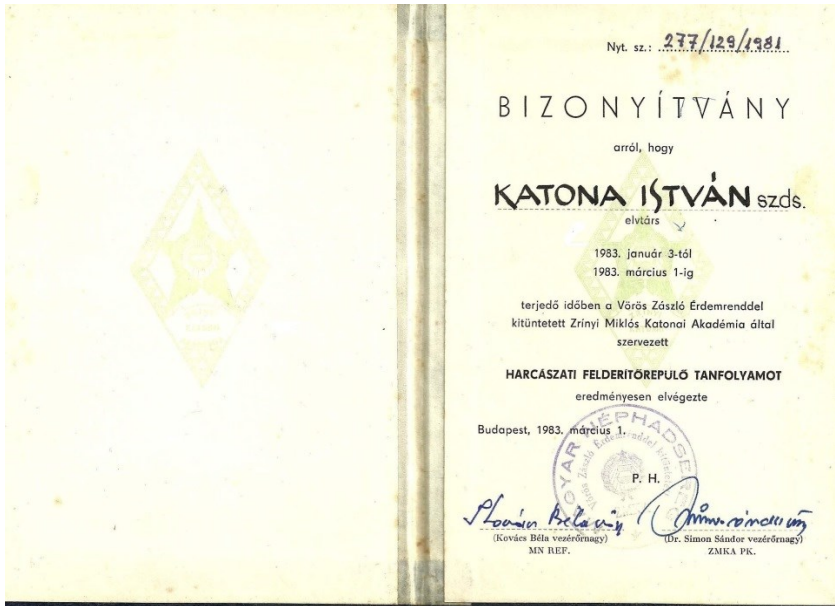
¹¹ Balogh Imre vezérőrnagy visszaemlékezései alapján, Bp. 2016.12.05.

¹² Éberhardt György alezredes Szeged 2016.10.05.és Balogh Imre vezérőrnagy visszaemlékezései alapján. Bp.2016.10.22.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

1982 utolsó negyedében az átképzésre kiválasztott hajózállománynak tudomására hozták a Szu-22-es repülőgéptípusra történt kiválasztásukat, majd 1983. január 03-tól 1983. március 01-ig harcászati felderítő tanfolyamon vettek részt, melyet a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia szervezett és tartott az MN. REF.¹³ felkérésére. A tanfolyamot valamennyi résztvevő repülőgép-vezető sikeresen elvégezte.



A harcászati felderítő tanfolyamról kiállított bizonyítvány

A beosztott repülőgép-vezetői állományt Balogh Imre őrnagy választotta ki a Taszár, Pápa és Kecskemét repülőterekről jelentkező azon repülőgép-vezetők közül, akik a meghatározott követelményeknek megfeleltek. Pontos beosztásukba való kinevezésük a harcászati felderítő tanfolyam befejezése után, az ott végzett munkájuk alapján Balogh Imre őrnagy – már a Szu-22-es repülőszázad-parancsnokaként –, Víg Miklós őrnagy, a parancsnok általános helyettese és Máté László őrnagy a repülőszázad felderítőfőnöke (a parancsnok felderítő-helyettese) javaslata alapján történt. Így a felderítő repülőszázad törzse (vezetése) a következőképpen állt fel:

- Balogh Imre őrnagy – a parancsnoka;
- Víg Miklós őrnagy – a parancsnokának általános (repülő-) helyettese;

¹³ MN. REF – a Magyar Néphadsereg Repülő Főnökség

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

- Máté László őrnagy – a felderítőfőnöke, a parancsnok felderítő-helyettese;
- Vámos József százados – a megfigyelőszolgálat főnöke;
- Lőrincz István százados – a légilövész-szolgálat főnöke;
- Katona István százados – a repülő-harciképzési alosztályvezetője;

1983. június 28-án megjelent a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662. számú parancsa,¹⁴ 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 – 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 átképző tanfolyamára¹⁵...”

- repülőgép-vezető szakra: 10431 (szakmai számmal)¹⁶
a 31. honi vadászrepülő-ezred állományából: hét fő repülőgép-vezetőt,
a 47. honi vadászrepülő-ezred állományából: egy fő repülőgép-vezetőt,
az 59. honi vadászrepülő-ezred állományából: két fő repülőgép-vezetőt.
- mérnök-műszaki szakra: 10441 (szakmai számmal)¹⁶
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 vadászrepülő-ezred állományából: kilenc fő repülő-műszaki képzettségű tisztet és egy fő tiszthelyettest;
a 47. honi vadászrepülő-ezred állományából: három fő repülő-műszaki képzettségű tisztet és egy fő repülő-műszaki képzettségű tiszthelyettest;
valamint a Kilián György Repülő Műszaki főiskola állományából: egy fő repülő-műszaki képzettségű tisztet.
Összességében 10 repülőgép-vezető, 25 repülő-műszaki képzettségű tiszt és 11 repülő-műszaki képzettségű tiszthelyettes, azaz 46 fő utazott ki a Szovjetunióba az új repülőgéptípusra történő átképzésre.
A Személyügyi Főcsoportfőnökség mellékelt 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.¹⁷

¹⁴ HL. MN. HM. Parancsok 1980-1989/862d. (doboz) 0651-0700. A MNK HM 0662 sz. rancsa a személyi állományra vonatkozólag. (1983.06.28.) 2015.11.11.

¹⁵ HL. MN. KI. MNK. HM parancsok 0662-es sz. parancsából a személyi állományra vonatkozólag – (1983.06.28.) 1oldal. Bp.2015.11.11.

¹⁶ A 0662-es parancs szerinti teljes, részletes, név szerinti felsorolást lásd a parancsban.

¹⁷ HL. MN. 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 pcs.-hoz csatolva (1983.06.24) Bp. 2015.11.11.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

Ez alapján kéri az átképzésre kijelölt állomány beérkeztetését 2-3 nappal az oktatás megkezdése előtt.

Az átképzésre kiérkezett állomány – melynek parancsnoka Balogh Imre őrnagy volt – 1983. július 27-én érkezett meg a krasznodári légibázisra, az Egyesített Katonai Repülő-műszaki Tiszti Iskolára, ahol a magyar repülőgép-vezetők zöme az 1960-as évektől az 1980-as évekig – többek között én is 1972-től 1975-ig¹⁸ – tanulta a repülőgép vezetés mesterségét.

Oktatásunkat a szovjetek pontosan – a Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662- es számú parancsában lévő titkos feljegyzésben szereplő kérésüknek megfelelően – 1983. augusztus 01-én meg is kezdték.

A szovjetek sokéves oktatási tapasztalatai azt mutatták, hogy a típusátképzésre eleendő, ha csak az alapvető tantárgyak ismeret anyagának átadására hagyatkoznak. Az olyanokra, mint (a mi esetünkben):

- 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 felfüggeszhető bombafegyverzet;
- 5) fegyverzet, a fedélzeti gépágyúk, a felderítő és zavarókonténerek;
- 6) a sárkány;
- 7) aerodinamika – a változtatható szárnynyilazás aerodinamikája;

Az elméleti foglalkozások (is) alaposak és mindenre kiterjedőek voltak. A szovjet kiképzők szerettek velünk dolgozni – mert ugyan volt velünk, volt mellénk tolmács kirendelve, de a magyar repülőgép-vezetők szinte kivétel nélkül (Máté, Vámos – Armavirban) a krasznodári nemzetközi egyesített repülőtisztai főiskolán végzett, s így nem nagyon kellett tolmács – tudták, hogy értjük, amiről beszélnek, s szinte kivétel nélkül mindig tudtunk a szakmai dolgokban kérdezni, olyanokat is, amelyekre nem mindig válaszolhattak. Ettől függetlenül az átképzős magyar csoport nem volt szégyenlős a kérdések terén. Minden szakág csoportért felelős vezető igyekezett szakterületének megfelelően minél több olyan információt „begyűjteni”, amely a majdani új feladatkörének végrehajtását minél jobban megkönnyíti. Így volt ezzel a légilövész-szolgálat főnöktől kezdve, a megfigyelőszolgálat főnökig mindenki. Annál is inkább, mert az új repülőgéptípusnak megfelelő kiképzési tervet a felállítandó század számára magunknak – mindenkinek a saját szakterületére vonatkozóan saját magának kellett elkészítenie – kellett összegyűjtenünk a különböző jogszabályokból, a ránk vonatkozó utasításokból, szakutasításokból. Az is előfordult, hogy a típus egyedi sajátossága miatt teljesen új, egyedi dolgot kellett létrehozni. (Például a típus berepülési szakutasítását – ilyenkor a gyári előírásokhoz kellett „hozzányúlni”, s az ő ajánlásukból alkottuk

¹⁸ A szerző megjegyzése.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

meg a mi adottságainknak, körülményeinknek, lehetőségeinknek legmegfelelőbb, legoptimálisabb módozatot.)

Volt, amikor a szovjetek által használt, jól bevált módszert alkalmaztuk mi is, csak hogy ehhez azt magyar nyelven meg kellett fogalmazni, engedélyeztetni kellett. Azaz megvolt a hivatalosan le szabályozott eljárás módja, menete az egésznek. Tehát minden terület felelőse forrásanyagokat keresett. Kinti szabályzatok, leírások, ajánlások, valamint a gyári előírások jelentették ehhez a forrásanyagot mindenki számára.

Közel egy hónapos elméleti képzés és vizsga után kezdtük meg a gyakorlati, a repülési típusátképzést a Szu-22M3 típusra a „КУЛП-Су-22” szerint.¹⁹

A század vezetőállománya fejenként 20 óra összes repülési időt kapott a típus átképzés végrehajtására, s nekik, az oktatási és a Szu-22M3-as típusra a berepülési jogosultságot is megadták, illetve erre szintén kiképezték őket.

A többi repülőgép-vezető 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 nem léptük túl.

Az átképzés ideje alatt mind a szovjet kiképző oktatók, mind a szovjet kiképző parancsnokok maximális elégedettséggel nyilatkoztak a magyar repülőgép-vezetők átképzés alatti teljesítményéről.

A gyakorlati repülési átképzésnek is volt egy elméleti része, tehát gyakorlati átképzésünk is tanteremben kezdődött. Az első, amit meg kellett tanulnunk a repülési körzet²⁰ volt, amelyet emlékezetből le kellett tudnunk rajzolni a repülési légterekkel,²¹ a kiképzési útvonalakkal²² és a gyorsítási útvonalakkal²³ együtt.

Meg kellett tanulnunk a repülőtér – az átképzési repülőtér – körzetében a tájékozódás helyreállításának rendjét annak elvesztése esetére, valamint a teendőket a repülés külön-

¹⁹ „КУЛП-Су-22” – a szovjetek által használt átképzési szabályzat a Szu-22-es repülőgép típusra. (Nem szó szerinti, hanem szakmai fordítás szerint ez: „A Szu-22-es repülő kiképzési szabályzata”. (KULP-Szu-22).

²⁰ A repülési körzet - amelyben az adott repülőtérről a repülés folytatódik

²¹ Repülési légterek - azok a légterek, ahol az adott repülőtérről az egyszerű és a bonyolult műrepülési elemekkel a repülőgép-vezetők kiképzési célból, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása érdekében végrehajtják repüléseiket.

²² Kiképzési útvonalak - ahol az adott repülőtérről az útvonal repüléseket kiképzési, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása céljából hajtanak végre a repülőgép-vezetők.

²³ Gyorsítási útvonal - egy repülőtéren általában egy, maximum kettő van kijelölve, illetve engedélyezve, ahol az adott repülőtérről kiképzési, vagy pedig a repülési jártasság fenntartása céljából a (hangsebesség feletti, illetve csúcsmagasságú) repüléseket (is) a repülőgép-vezetői állomány végrehajtja.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

leges eseteiben.²⁴ Csak ezek a témakörök tökéletes elsajátítása után kezdhettük meg a tényleges, a gyakorlati átképzési repüléseinket.

A gyakorlati repülést 1983. szeptember 8-án kezdtük 10/10-es borultság,²⁵ 1 200 m-es felhőalap,²⁶ 5 000 m-es felhő tető és 10 km-es vízszintes látás²⁷ mellett.²⁸

Legelső feladatunk a repülőtér „körbejárás”²⁹ volt. A szovjet oktatók igyekeztek a repülőtér és a körzet minden sajátosságára felhívni a figyelmünket, kezdve a repülőtér ornitológiai³⁰ helyzetétől, az időjárás, meteorológiai³¹ sajátosságokig, s csak ezután kezdtük meg az egyedül repülés előtti iskolakör repülési³² gyakorlatokat.

A szovjet kiképzők sokéves tapasztalataik alapján kidolgozott módszerrel, az egyszerűtől az egyre bonyolultabb feladatok felé haladva, nagyon hatékonyan, szakszerűen és gyorsan képezték át repülőgép-vezetői állományunkat.

Az egyedüli repülésre³³ a repülőgép-vezetőt átlagosan – a mi esetünkben – gyakorlóharcis³⁴ repülőgéppel történő fel-, illetve leszállás után engedték. (Volt egy minimum repülési szám, amelyet a repülésbiztonsági előírásai meghatároznak. Ezt a minimumot mindenkinek le kellett repülnie, akármilyen jól is ment neki a repülés.)³⁵ A mi átképzésünkön senkinek sem kellett adni plusz repülési felszállást, ami azt bizonyította, hogy a repülőgép-vezetői állomány kiválasztása repülés technikai szempontból jó volt. Mindenki a legkevesebb megkövetelt repülési számmal repült ki önállóan.

²⁴ 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.

²⁵ Ez teljesen felhős égboltot jelent.

²⁶ Ez a felhőzet alját jelenti.

²⁷ A vízszintes látás - amilyen távolságra ellátni vízszintesen – jelen esetben ez az érték 10 km, vagy ez fölötti érték.

²⁸ Az időjárás paramétereiket mindig nagyon komolyan veszik – az adott feladat biztonságos végrehajtása miatt. A leszállás-földet érés biztonságos végrehajtásához ez nagyon fontos – különösen az első egyedül repülésnél.

²⁹ Ez azt jelentette, hogy a repülőtér körzetét körbepéreltük. Megmutatták a repülőtér jellegzetes tájékoztató pontjait, amelyek alapján nagy biztonsággal el tudjuk helyezni magunkat a repülési körzetben, s a repülés minden pillanatában tudjuk, ismerjük a helyünket.

³⁰ A madarak, madárcsoportok repülési, vonulási irányára, repülési szokásaira.

³¹ Meteorológiai - a repülőtér, a repülési körzet időjárás sajátosságai, például hogyan alakulnak ki veszélyes időjárás jelenségek, mint például köd, vihar, azok mozgási jellemzői, stb.

³² Iskolakör - a repülőgép leszállásához felépítendő, a leszállást segítő manőver.

³³ Egyedüli repülés, vagy önálló repülés (egyedülrepülés) – az együléses repülőgéppel történő repülést jelenti.

³⁴ Gyakorló harci repülőgép – ez oktató repülőgép. A két repülőgépvezető-fülke egymás mögött helyezkedik el. Első kabinban a tanuló foglal helyet, a hátsó kabinban az oktató ül.

³⁵ Ezt előírják szabályzatban - jelen esetben a KULP-Szu22-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.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

Ezután egyszerű műrepülési elemekkel (mint például „zuhanás”³⁶, „ugrás”³⁷, fordulók különböző - 30°, 45°-os bedöntésekkel, harcforduló, stb.) végrehajtott légtérrepülések következtek.

Minden repülési módozatot először gyakorló-harci repülőgéppel, oktatóval végeztünk, s ha ő megfelelőnek tartotta felkészültségünket, repülési technikánkat, csak akkor engedett bennünket önállóan, egyedül repülni az adott repülési módozatban.

Elsőként³⁸ az új repülőgép típuson a felderítő-repülő század parancsnoka, Balogh Imre őrnagy repült egyedül az átképzésen résztvevő állományból, szinte majdnem egy időben vele, Éberhardt György őrnagy, a Csapatrepülő-parancsnokság kiképzési osztály felderítőrepülő szemlélője. Ezt követően, ahogyan azt az időjárás és a rendelkezésre álló technikai eszközök, valamint az ellenőrző parancsnokok terhelhetősége lehetővé tette, minden repülőgép-vezetőt engedtek egyedül repülni.³⁹



Az álló sor magyarjai: Guti István, Vincze Péter, Racskó Mihály, szovjet oktató, Máté László, szovjet oktató, Vigh Miklós, szovjet oktató, guggoló sor: Éberhardt György, Lőrincz István, szovjet oktató, Balogh Imre, Vámos József, szovjet oktató. (A szerző fényképez, ezért nem látszik a fényképen)

Az átképzésen résztvevő hajózó állomány

³⁶ A zuhanás: a katonai repülésben elsősorban földi célok támadásakor alkalmazott egyik manőver, melynek során a repülőgép egyenes vonalú, intenzív magasság veszteséssel és rendszerint sebesség növekedéssel jár, a vízszintessel meghatározott, állandó szögöt bezáró pályán halad.

³⁷ 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 hatósugarából történő mielőbbi kikerülést hivatott megvalósítani. Rendszerint intenzív magasságnyeréssel és sebesség veszteséssel jár.

³⁸ A szovjet kiképzőbázison mindig jelentősége volt annak, hogy elsőként az adott csoport repülőparancsnoka repüljön egyedül az adott repülőgép típuson.

³⁹ 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.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

Jellemző volt a személyi állomány optimális összeállítására, s arra, hogy a század tagjai mennyire kezdtek „összerázódni”, összekovácsolódni, a repülő-műszaki állományunkból, aki tehette (mert éppen nem volt más elfoglaltsága), az állóhelyről, az indító zónából figyelte a repülőgép-vezetők első egyedülrepülését, s drukkoltak a pilótának a leszállásnál.

Nem kis élvezettel figyelték az első önálló repülést végrehajtott repülőgép-vezetők felavatását⁴⁰ is.

Mindebben jelentős szerepet játszott a felderítő repülőszázad-parancsnokának karizmatikus személyisége, a pilóták és a repülő-műszaki kiszolgáló állomány 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 repülőgép-vezetői állomány között! Ha ez nincs meg, akkor törvényszerűen, előbb-utóbb repülőesemény⁴¹ következik be az adott repülő-alakulatnál!)



A szerző – Katona István – önálló repülése előtt, a Szu-22M3-as repülőgépkabinjában

⁴⁰ A felavatás, vagy beavatás a típuson repülő repülőgép-vezetők között régi pilóta hagyomány. Az első egyedül- repülés végrehajtása után az ellenőrző parancsnok – miután aláírta a hajózó könyvben az önálló repülés engedélyezését – ott a repülőgép mellett, az előre hajló repülőgép-vezetőt tenyérrel, jól fenéken ütötte. Ezután az első egyedülrepülést végrehajtott pilóta kiképző oktatója következett. Az volt a legszerencsésebb, aki elsőként repült egyedül, mert ő csak az ellenőrzőktől kapott ilyen beavató ütet. Aki ezután repült ki a típuson egyedül, az már minden egyedülrepülő pilótától megkapta ezt a fájdalmasan megtisztelő, beavató ütet. Aki utoljára repült ki egyedül, volt úgy, hogy azonnal nem is tudott ráülni a fenekére, mert mindenki „anyait-apait” beleadott az ütésbe!

⁴¹ A repülés alatt bekövetkezett olyan baleset, amely létrejöhet repülőgép-vezetői hibából, a repülést kiszolgáló állomány hibájából vagy pedig a repülőgép valamely rendszerének (rendszereinek) meghibásodásból. Ha nem történik a repülő esemény következtében haláleset, akkor az, repülő baleset, ha valaki életét veszíti a repülő esemény következtében, az katasztrófa.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

Az átképzés folyamán a következő feladatokat repültük: iskolakör, egyszerű és összetett műrepülő légtér, légtérrepülés helyettesítő, vagy kiegészítő műszerek alapján⁴² (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-lövészet⁴³ 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 a leállításunk miatt sajnos, csak a parancsnok és a helyettesei, valamint Éberhardt őrnagy kaphatták meg. Itt Balogh Imre őrnagynak el kellett döntenie, hogy vagy mindenki csak az oktatói szintig jut el az átképzésben, vagy pedig a fent nevezett parancsnokok mindent megkapnak plusz még jogosultságot a repülőgép berepülésére is. Így a legésszerűbb dolog az volt, ha a parancsnokok mindent megkapnak, s otthon a többieket ők majd kiképzik. Így kevésbé kerülhettünk kiszolgáltatott helyzetbe, mert tulajdonképpen mindenre volt kiképzett repülőgép-vezetőnk. Ezt a parancsnoki döntést a repülőgép-vezetői állomány megnyugvással fogadta.

A repülőgép kiszolgálói állománya – a repülő-műszakiak – tette a dolgát, ahogyan kellett. Nekik nehezebb dolguk volt, hiszen ők csak tolmáccsal tudtak dolgozni.



A Szu-22M3-as repülőgéptípus lehetséges függesztményei egy részével, 63°-os szárnynyílással

⁴² Kiegészítő műszerek alapján történő repülés – ilyenkor az oktatót repülőgép-vezetőt – 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 hajtania, mintha minden műszer helyesen működne.

⁴³ NIR – Nem Irányított Rakétalövedék

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

A kismagasságú légtérben és a kismagasságú útvonalra előírt repüléseinket viszonylag gyorsan lerepültük 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 akartuk használni, erre is készülnünk kellett. Ezt a típust más államok hadserege bombázásra és a szárazföldi csapatok támogatására egyaránt használta, hiszen erre tervezték. Rendkívül sok lehetőséget rejtett magában, csak ki kellett használni!

Nálunk – Magyarországon – a repülési magasság felosztását az URV-71⁴⁴ szabályozta a földközeltől az mezoszféráig. (További felosztásnak – a magyar hadsereg szempontjából, amikor a szabályzat készült – még nem volt értelme és nincs ma sem).

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 5 000 m-től 12 000 m-ig (a tropopauzáig), sztratoszférarepülésnek a 12 000 m-től 40 000 m-ig (a sztratopauzáig), mezoszféra repülésnek a 40 000 m-től 80 000 m-ig (a mezopauzáig) végrehajtott repülés számított. Ugyanezekre a magasságokra vonatkozóan az URV-71 repülőgép kategóriánként külön meghatározást adott.

A szabályzat szerint a földközeli és a kis magasságú repülések bonyolult időjárási feltételek (viszonyok) között végrehajtott repüléseknek számítottak. A Szu-22M3 típusú legmagasabban csak a sztratoszférában repültünk.

Szeptember végére, 25-e után már szinte mindenki a harci alkalmazásra készült, melyeket csak egyszerű időjárási viszonyok között hajthattunk végre. Tehát valamivel több, mint három hét alatt már a programunk felénél tartottunk. Ekkor viszont váratlanul több mint egy hetes leállásra kényszerültünk. A szovjetek más kiképzési feladatokat is kaptak – és mint azt később megtudtuk – ez volt a leállásunk oka.



A Szu-22M3-as repülőgép – az „ismeretlen” Katonával – kilebegtetés közben a leszállómező földeti érési sávjában, ahogyan az elő van írva

⁴⁴ URV-71 Utasítás Repülés Végrehajtására, szabályzat szerinti repülések felosztása magasság szerint. (URV-71. 42. oldal 98. pont).

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2017. X. évfolyam 2. szám

A típusátképzést – kijelölt állomány határidőre – sikeresen befejezte 1983. október 30-án.

Az átképzett állomány repülési jogosultságot szerzett nappal egyszerű időjárás viszonyok között a következő repülési módokatól: repüléstechnika (iskolakör, egyszerű-, összetett-, műrepülő-, valamint kisegítő műszerek alapján történő légtérrepülések végrehajtására), légi tájékozódásból: kis-, közepes-, magasságú útvonal repülések végrehajtására.

Fentiekén kívül az átképzésen résztvevő állomány végrehajtott nagymagasságú útvonalrepülésből gyorsítást a típus maximális sebességére.

Harci alkalmazásból: bombavetések vízszintes repülésből, bombavetések-, gépágyú lövészet-, valamint NIR-lövészet végrehajtása zuhanásból.

Bonyolult időjárás viszonyok között: egyenesből történő bejövétel és leszállás végrehajtására.

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



A krasznodári főiskola parancsnok által kiállított tanúsítvány (свидетельство) az átképzésről

1983. november első hetében mind a repülőhajózó-állomány, mind a repüléseket kiszolgáló átképzésre vezényelt mérnök-műszaki állomány hazatelepült, Taszár repülőtérré.

FELHASZNÁLT IRODALOM:

1. MN HM 00085-s számú direktívája, HL.HM. KI. HM Parancsok 13.d./1981.Bp. (1981.04.16. Nytsz. 00028/36/1981/Hdm. A Magyar Néphadsereg fejlesztésének feladatai az 1981 és 1985 közötti időszakban)
2. HL.HM. KI. HM Parancsok 1980-1989/862d. 0651-0700 A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662-es számú parancsa, (1983.06.28), Bp.
3. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi miniszterének 0662 számú parancsának záradéka a szovjet kiképzőbázis kérésére vonatkozóan. HL HM. KI. Parancsok 1980-1989/862d. 0651-0700, HM. Szü.FCsF titkos feljegyzése a parancshoz tűzve.)Bp.1983.06.24.
4. HL. HM.Titk. 322.ülésének jegyzőkönyve,(Bp. 1981.04.23.)
5. HL.HM.Titk.-1981HB.327. ülésének 7/327/1981, számú határozata, (Bp, 1981.10.29.)
6. HL.HM.Titk.-1981. HB. 324. ülés –HB.1981. II félévi munkaterve;(Bp.1981.06.16.)
7. HL.HM.Titk.-1981.HB. 322. ülés 8/322/1981.számú határozata, (Bp, 1981.04.23.)
8. HL.HM.Titk-1981 HB 324. ülésének jegyzőkönyve, (Bp,1981.06.16.)
9. HL.HM.Titk-1981 HB 327. ülésének jegyzőkönyve, (Bp, 1981.10.29.)
10. A „КУЛП-Су-22” – a szovjetek által használt átképzési szabályzat a Szu-22-es repülőgép típusra. (Nem szó szerinti, hanem szakmai fordítás szerint ez:„A Szu-22-es repülőgép repülő-kiképzési szabályzata”. (KULP-Szu-22). Szerzői jegyzet.
11. VBHT-81 Vadász Bombázók Harckiképzési Terve, Bp. HM. 1984.;
12. URV-71 Utasítás Repülés Végrehajtására, Bp. HM. 1973;
13. Balogh Imre őrnagy (vezérőrnagy, Légierő parancsnok,.) a 101. felderítő repülőszázad-parancsnokának személyes visszaemlékezései, Bp. 2016.11.22.
14. Csizmadia Árpád alezredes – személyes visszaemlékezései 2016. 07. 25. Bp.
15. Тетрадь „Наземная подготовка” – füzet a repülés földi előkészítésére Szu-22-es repülőgép típuson. (A szerző saját átképzési jegyzet füzete.) Krasznodár, 1983.09.01.
16. Тетрадь „подготока” к полëтам – repülési felkészülési füzet, a Szu-22-es típus átképzésen. (A szerző saját átképzési repülési felkészülési füzete) Krasznodár,1983.09.01.
17. Éberhardt György őrnagy (alezredes) – a Csapatrepülő-parancsnokság kiképzési osztály felderítő repülő-szemlélő személyes visszaemlékezései, Szeged. 2017.02.01.
18. Víg Miklós őrnagy (alezredes), a felderítő repülőszázad általános (repülő) helyettesének személyes visszaemlékezései, Bp. 2016.11.10;
19. Máté László őrnagy (alezredes), a 101. felderítő repülőszázad felderítőfőnökének (a parancsnok felderítő helyettesének) személyes visszaemlékezései, Kaposvár, 2016. 12. 03.