

KATONA ISTVÁN¹

A 101. felderítőrepülő-század beosztott állománya hazai átképzésének, a repüléstechnikai jártassága helyreállításának körülményei

Assigned Strength Home Re-training of the No. 101 Flying Squadron, Circumstances of Flying Technical Routine Recovery

Absztrakt

A hazai gyakorlati átképzés megkezdése a Szovjetunióban átképzett repülőgép-vezetői állomány repüléstechnikai jártasságának helyreállítása az átvételi berepüléseket követően. Az oktatói jártasság helyreállítása. A repülés és a repülőgép-vezetők főbb okmányai. A repülések vezetése, a repülésvezetők. A zónás repülést kiszolgáló rendszer. A repülési váltás szolgálatai.

Kulcsszavak: repüléstechnikai jártasság, hazai állomány átképzése, átvételi berepülés, rendeltetésnek megfelelő jártasság, oktatói jogosultság, repülési lap, lövészet földi célokra, bombavetés, légi felderítés, légi fényképezés, repülésirányító szolgálat, ügyeletes mérnök, zónaparancsnok

Abstract

Beginning of home practical re-training, Flying technical routine recovery of the flying personnel re-trained in SU after flight tests. Recovery of trainer routine. Documents of pilots and flights. Leading of flights, flight leaders. Zone flight service system.

Keywords:

Flying technical routine, home personnel re-training, acceptance flight test, proper procedure routine, trainer licence, paperwork for flights, shooting ground targets,

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

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

bombing, reconnaissance flight, aerial photography, flight requests, flight management service, engineer on duty, zone commander

A gyakorlati repülés a hazai állománnyal – itthon, Magyarországon, 1984. április 25-én² kezdődött el a szovjet oktatókkal: Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev századosokkal.³ 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 százados, a 101. felderítőrepülő-század repülő-harciképzési alosztályvezetője;
- Lőrincz István százados, a 101. felderítőrepülő-század légilövész-szolgálat főnöke;
- Vámos József százados, a 101. felderítőrepülő-század megfigyelőszolgálat főnöke;
- Racskó Mihály százados, a 101. felderítőrepülő-század I. rajparancsnoka;
- Guti István százados, a 101. felderítőrepülő-század II. rajparancsnoka;
- Vincze Péter főhadnagy, a 101. felderítőrepülő-század III. rajparancsnoka.

A repülőgépek átvételi berepülését⁴ követően, őket a repüléstechnikai jártasságukban a Csapatrepülő Parancsnokság szemlélője: Éberhardt György őrnagy, Balogh Imre őrnagy, a felderítőrepülő-század parancsnoka, Vigh Miklós őrnagy, parancsnokhelyettes, és Máté László őrnagy, a parancsnok felderítő-helyettese állította helyre.

² A 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.

³ Jevgenyij Ovcsinnyikov és Szergej Gridnyev. Az orosz oktatók nevei Máté László alezredes, a 101. felderítőrepülő-század felderítőfőnökének visszaemlékezései alapján.

⁴ Átvételi 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, őrnagy volt) – berepülte. Ezután került sor a 101. felderítőrepülő-század parancsnoka, Balogh Imre őrnagy, s a felderítőrepülő-század parancsnokának felderítő-helyettese, Máté László őrnagy 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. felderítőrepülő-század minden egyes repülőgépével.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám



1. számú fénykép: A legelső felszállás a Szu–22UM3 repülőgép-típussal Magyarországon magyar pilótákka.⁵ A kabinba behajoló ellenőrző személy a Magyar Légvédelmi és Repülő Parancsnokság repüléstechnikai főszemlélője Bada Gyula ezredes. (Horváth István törzsszászlós fényképgyűjteményéből)

A hazai átképzősállomány átképzését a Szu–22M3-as típuson „lépcsőzve”⁶ kellett elkezdeni. Egyszerre ugyanis képtelenség lett volna, hiszen a nagy időkihagyás miatt 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 repülőgép-vezetői állomány, hogy el tudta kezdeni a rendeltetésnek megfelelő jártasság megszerzését. Itt a probléma az oktatóhiány lett. Ezt a parancsnok – Balogh Imre őrnagy – a csapatrepülő parancsnok irányába tett kéréssel oldotta meg. Engedélyt kért a gyorsabb előrehaladás érdekében az oktatói jogosultság kibővítésére. Így, Vigh Mikós és Máté László, valamint Éberhardt György őrnagy, amint a két szovjet oktató kiképezte őket és megszerezték jártasságukat, az előljáró engedélyvel megkapták az oktatói jogosultságot, így ők is „beszálltak,” részt vettek az állomány oktatásában. Később már a század törzs, valamint a rajparancsnokok is részt vettek, részt vehettek a beosztott repülőgép-vezetői állomány oktatásában.

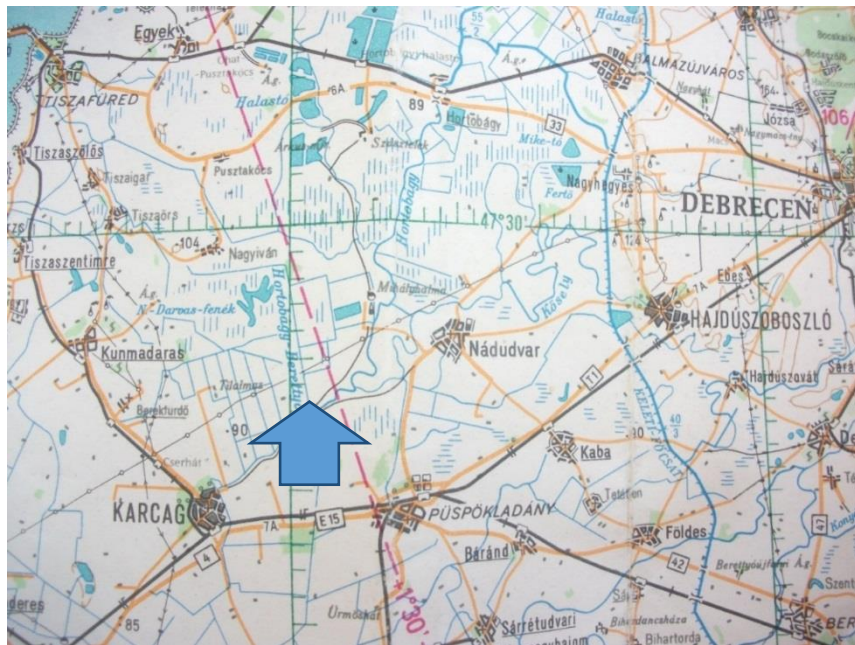
⁵ A Magyarországon összeszerelt legelső Szu–22UM3 repülőgép átvételi berepülése. Az első kabinban Balogh Imre őrnagy, a 101. felderítőrepülő-század század-parancsnoka, a hátsó – ellenőrző kabinban – Máté László őrnagy, a 101. felderítőrepülő-század parancsnokának felderítő-helyettese ült.

⁶ Lépcsőzve – azaz kezdett az első raj, majd a második, s végül a harmadik raj két-három repülési váltással, egy-két repülési váltással „eltolva”.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

A rendeltetésnek megfelelő jártasság Szu–22M3-as típuson történő megszerzéséhez a légi- és földi célokra végrehajtott lövészet,⁸ a bombavetés, valamint a légi-felderítés és a légi-fényképezés tartozott nappal és éjjel is. Még javában folyt a típusátképzés, amikor az előljáró már 1984. május 30-án a 049/1984 számú⁹ intézkedésében rendelkezett a nádudvari lőtér igénybevételének szabályozásáról.



3. számú fénykép: Nádudvar állami lőtér¹⁰ (A HM 029/1973 számú intézkedésének melléklete)

Ehhez tudni kell: Magyarországon minden lőtér-igénybevételt tervezni, egyeztetni és engedélyeztetni kellett a Magyar Néphadsereg légvédelmi és repülőparancsnok (MN. Lé. és Re.

⁸ Lövészeti feladatok – fedélzeti gépágyúval, Nem Irányított Rakéta (NIR) lövészetet felfüggesztett Univerzális Blokkokból (UB-blokkok) történő lövészetet, valamint a konténerünk gépágyújából végrehajtott lövészetet értem.

⁹ Hadtörténeli Levéltár Központi Irattár Csapatrepülő Parancsnokság (HL. KI. CSRK) parancsok 1980-1989. 2689. doboz (d.) 3891. Őrzési egység (ő. e.) Magyar Néphadsereg csapatrepülő parancsnok (MN. CSRK) 049/1984. számú intézkedése. A nádudvari lőtér igénybevételének szabályozására. (1984. 05. 30.)

¹⁰ Nádudvar állami lőtér – mi, a 101. felderítőrepülő-század állománya – a 3. számú ábrán látható nyíl hegyénél lévő bombavetési és lövészeti lőtérrel lőttünk, illetve bombáztunk. A lőtérrel a hazánkban ideiglenesen államosozó szovjet csapatok állománya kezelte és rendezte be. A lőtéri repülésvezetőnek csak az orosz személyzet jelentését kellett meghallgatnia, más teendője a lőtérrel és annak be rendezésével nem volt. A mindenkori „lőirányt” az ábrán a nyíl mutatja.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

Pk.) elgondolásával, valamint a Magyarországon ideiglenesen állomásozó szovjet csapatokkal, de volt, amikor a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erőinek Főparancsnokságával (VSZ. EFEF.) is. A tervezés miatt szükséges volt ismerni, hogy ki, milyen igényt jelentett be a nádudvari állami lőtér¹¹ igénybevételére (az adott évben tervezett hazai és nemzetközi gyakorlatok végrehajtása szerint). A Nádudvar állami lőterre más nemzetek is hajtottak végre egyes gyakorlatok¹² alkalmával, sőt egyes esetekben gyakorlatok nélkül is éleslövészetet,¹³ levegő-föld rakétalövészetet,¹⁴ valamint élesbombavetési¹⁵ feladatokat). Ehhez 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.

A REPÜLÉSIGÉNYLÉSEK FELTERJESZTÉSÉNEK ÉS TÁJÉKOZTATÁSÁNAK RENDJE¹⁶

MN. HONI Légvédelmi SEREGTEST
RISZ

¹¹ Lőtér: én 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 felderítőrepülő-század – mind éles gépágyú-, mind NIR (Nem Irányítható Rakéta) lövészeteket, valamint éjszakai és nappali légi-fényképezést is végrehajtottunk.

¹² Gyakorlatok: a Szu–22-es felderítőrepülő-század is hasonló gyakorlat keretében hajtott végre éles-rakéta-lövészetet a Lengyel Népköztársaság (LNK) állami lőterén, amikor századunk 1986-ban áttelepült Píla repülőterre, és az ottani diszlokációból végrehajtottuk lövészeinket és levegő-föld rakétaindításainkat.

¹³ Éleslövészet: éles-, valódi, harci töltetű (lőszerezrel) lövedékkel, rakétával vagy bombával végrehajtott lövészet, illetve bombavetési gyakorlat.

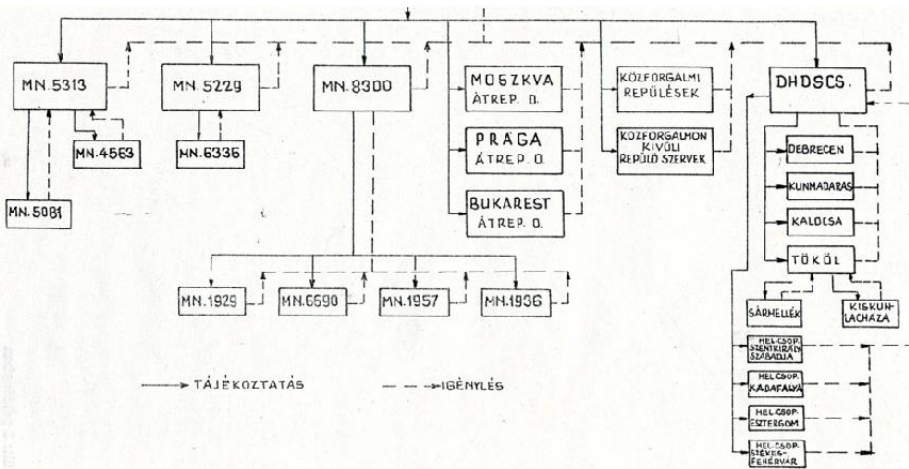
¹⁴ Levegő-föld rakéta: a repülőgépről földi célok megsemmisítésére szolgáló rakétafegyverzet.

¹⁵ A rendeltetésnek megfelelő jártasság megszerzése: kiképzési tervünkben szerepelt az éjjel, világitóbomba mellett végrehajtott bombavetési gyakorlat, valamint a különleges harci töltettel ellátott eszközök speciális manőverből (pl. fél bukfcncból - Immelmannból) végrehajtott bomba (nukleáris töltetű bombavetés) célba juttatása is.

¹⁶ A 029/1973. számú HM intézkedése szerint – itt látható, hogyan illeszkedett rendszerünkbe a hazánkban ideiglenesen állomásozó szovjet csapatok – a Déli Hadsereg Csoport (DHDSCS) – alakulatainak repülése. (Eredeti írásmóddal. K. I.)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám



1. számú ábra: A repülésigénylések felterjesztésének és tájékoztatásának rendje.¹⁷

A repülésigénylések felterjesztése és a tájékoztatás – bennünket, a 101. felderítőrepülő-századot érintő – rendjének jobb megértése és pontosítása végett, az ábrán található megnevezések közül a számunkra fontosabbak:

- MN 8300 – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnoksága;
- DHDSCS – a Déli Hadsereg Csoport – a hazánkban ideiglenesen állomásozó szovjet csapatok (repülőegységei);
- MN 1929 – a 101. felderítőrepülő-század;
- MN 5313 – az I. Honi légvédelmi hadosztály – (Veszprém);
- MN 5229 – a II. Honi légvédelmi hadosztály – (Miskolc).

Ahhoz, hogy egy repülési váltás¹⁸ létrejöhessen, azaz a század repülni tudjon, szükség volt kiképzett repülésvezetőkre,¹⁹ akik képesek voltak levezetni egy repülési váltást. Minden

¹⁷ A HM 029/1973. számú utasításból átvett ábra.

¹⁸ Repülési váltás: a repülési szakszargon 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, szakszargonból 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 lehetett nappalból éjszakába, vagy éjszakából nappalba való átmeneti repülési váltás.) Nekem volt szerencsém mindenféle váltásban repülni.

¹⁹ Repülésvezető: egy adott repülőtéren a repülésirányító torony munkaponton a repülőket irányító szakember, aki a repülőket érintő tevékenységeket illetően a repülés alatt az egész repülőter pa-

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

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. felderítőrepülő-századnál először Éberhardt György őrnagy, a Csapatrepülő Parancsnokság felderítőrepülő-szemlélője, valamint Balogh Imre őrnagy, a 101. felderítőrepülő-század parancsnoka vezethetett repülést.²⁰ Kétsős vegyes repüléseket is – mivel mindketten repülték és ismerték a MiG–21-es repülőgépet – vezethettek.

A repülésvezetési jártasságot mindig az előjáró írta elő, és annak sikeres vizsgáját parancsban tette közzé az érintett állomány részére. A vizsgát tett repülésvezető pedig a hajózó hajózáskönyvében²¹ rögzítette jogosultságát.

A repülőgép-vezető hivatalos okmánya a hajózáskönyv. A repülőgép-vezető repülésre történő felkészülési okmánya a felkészülési munkafüzet,²² amelyben a repülési váltásokra készült fel. Ebben írta le repülési feladatait, a végrehajtás rendjét, a kapott feladatokat. A felkészítő parancsnok ellenőrző kérdések után a felkészülési munkafüzet és a repülési lap aláírásával engedélyezte a repülési váltáson történő részvételt. Ezek után a repülőszázad parancsnoka ellenőrizte le a repülőgép-vezetői állomány felkészültségét. Ezt, volt, amikor szűrőpróba-szerűen, volt, amikor alapos részletességgel, minden hajózára kiterjedően végezte. Ez 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 löterére 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 őrnagy – is. Aktív részvételével ő is ellenőrizte a felkészülésünket, valamint a feladat végrehajtásunkat is.

rancsnoka a repülést szervező parancsnok után. Az is előfordult, hogy a repülésvezető egyben a szervező parancsnok is volt.

²⁰HL. KI. MN. CSR parancsok 1980-1989. 2689 d. 3891 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő parancsnokának 011/1984. számú parancsa a hajózó parancsnoki (sic!) állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről.

²¹ Hajózáskönyv: a repülőgép-vezető hivatalos dokumentuma, okmánya. Ebben a könyvben rögzítették a repülőgép-vezető pályafutása alatti minden vizsgáját, minden repülőgép-típuson repült idejét, minden jogosultságát. Ezzel a könyvecskével igazolt minden repülési időt. Ehhez a könyvhöz hasonlóan a repülőgép-vezetőnek 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.

²² Hajózó-felkészülési munkafüzet: a repülőgép-vezető hivatalos felkészülési munkaokmánya. Repülési esemény, vagy katasztrófa esetén a kivizsgáló bizottság elsőként a repülési felkészülési munkafüzetet, a repülési lapot és a repülőgép-vezető hajózáskönyvét kérte el, ezeket és az egészségügyi könyvecskéjét vizsgálta.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám



4. számú fénykép: A taszári repülésvezetői torony, a legfelső szinten a repülésvezető munkapontjával, egygel alatta a diszpécserszolgálat, egy emelettel lentebb a szinoptikus szolgálat, és legalul a sorálmány. (A taszári repülőmúzeum gondozója, Kontsag Sándor fotóarchívumából)

A repülésvezetési jogosultság meghosszabbítását a szuhojos²³ 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 – repülőgép-vezetők voltak. Kiképzésükre, kinevezésükre parancsnokaik, előljáróik javaslata alapján került sor.

A 101. felderítőrepülő-századnál repülésvezetői szolgálatot adhatott az előljárótól Éberhardt György, a Csapatrepülő Parancsnokság felderítőrepülő-szemléllője. A századtól a század-parancsnok – Balogh Imre őrnagy; a századparancsnok repülőhelyettese, (vagy általános helyettes) – Vígh Miklós őrnagy; a századparancsnok felderítő-helyettese, a felderítőfőnök – Máté László őrnagy, míg a századszintű repüléseknél, a repülő-harc kiképzési alosztályvezető – Katona István százados is. A századtörzs állományából: a század légilövész-szolgálat főnöke – Lőrincz István százados, a század megfigyelő-

²³ Szuhojosok: más repülőgéptípuson repülő repülőgép-vezetők, sokszor pejoratív szakmai zsargonjának megkülönböztető jelzője azokra, akik a Szu-22M3-as repülőgépet repülték, vagy a 101. felderítőrepülő-századnál teljesítettek szolgálatot. Mi büszkén viseltük ezt a jelzőt. Volt még a megnevezéseink között a „Cserepesek” – utalás a Csapatrepülő Parancsnokságra – jelző is.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

szolgálat főnöke – Vámos József százados; később János Béla százados, aki később került a repülő-harciképzési alosztályra, és repülésvezetőnek nevezték ki.

Szükség volt még lőtéri repülésvezetőkre is. Ez különösen a mi századunk esetében volt nagyon fontos, mert a rendeltetésünknek megfelelő jártasság megszerzését, s az ennek megfelelő kiképzés jelentős részét lőtereken hajtottuk végre, illetve szereztük meg és tartottuk fenn. A lőtéri repülésvezetők kiképzésüket, lőtéri repülésvezetői jogosultságukat a szolgálat ellátására az adott alakulatnál, a századnál, vagy ezrednél szerezték meg, szintén előljáró parancsnokaik javaslata alapján. A 101. felderítőrepülő-századnál a század parancsnokának döntése alapján az előírt képzések és az eredményes vizsgák után a repülőraj-parancsnokok szintén adhattak, s adtak is lőtéri repülésvezetői szolgálatot. Természetesen mindkettő – a repülésvezetői és a lőtéri repülésvezetői munka is – szolgálat volt. Így, a századunknál lőtéri repülésvezetői szolgálatot a fenti repülésvezetőkön kívül adhatott még a három rajparancsnok: Racskó Mihály százados, az I. felderítőrepülő-raj parancsnoka, Gutti István százados, a II. felderítőrepülő-raj parancsnoka; Vincze Péter főhadnagy a III. felderítőrepülő-raj parancsnoka.



5. számú fénykép: 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. (Horváth István törzsszázalós fénykép gyűjteményéből)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

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 az volt.



6. számú fénykép: A hazai átképzésen lévő Herter György főhadnagy – a harmadik felderítőraj géppárparancsnoka első önálló repülésén az indítózónából kigurul a felszállómezőre.²⁴ (Herter György fényképeiből)

Például amikor a szuhojszázad 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.



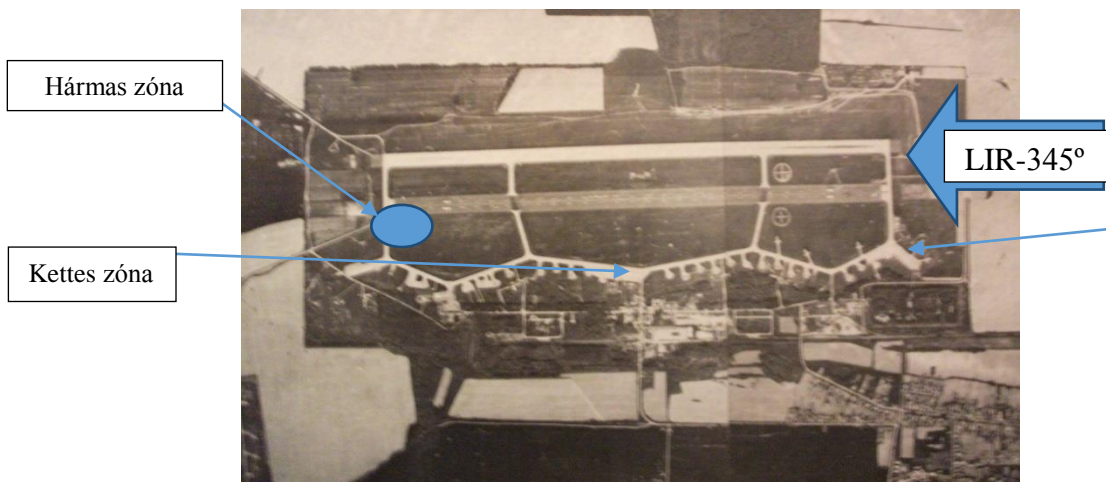
7. számú fénykép: A központi előkészítő – kettes – zónában folyik a repülőgépek újratöltése a repülőgépek ismételt felszállásához a közös repülési váltáson. (Petre Dezső őrnagy fényképgyűjteményéből)

²⁴ A Szu–22-eseknek a felszállómezőre történő felgurulás előtt is volt még egy ellenőrzési pontjuk, ami a MiG–21-eknek nem volt – itt ellenőrizte egy sorállományú műszaki katona a Szuhoj állítható szárnyállítását (30°-nak kellett lennie), és a fékszárny helyzetét (szintén felszállóhelyzetben, 15° kellett lennie). Ez közös repülési váltásoknál gyakran okozott torlódást több leszálló repülőgép esetében.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

Zsúfoltabbak voltak a zónák:²⁵ a központi előkészítő zóna (a kettes zóna), valamint – az indító zóna (a hármás 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 állhattunk. Itt az üzemanyagtöltő kutak száma is korlátozta a közös repülési váltásra kihúzható repülőgépeink létszámát. Ez később, amikor a századot összevonták a 31. honi vadászrepülő-ezreddel, az ezredparancsnok rugalmas hozzáállásának köszönhetően megoldódott. (Ezredparancsnoknak ugyanis a felderítőrepülő-század parancsnokát, Balogh Imre – akkor már – ezredest nevezték ki.) Amikor együtt repültünk az ezreddel, a MiG–21-esekkel, az ilyen váltást közös repülési váltásnak hívtuk. Problémát jelentett ilyenkor még a nagy kiszolgálói létszám is, melyet alig bírtak el (néha nem is) a szociális helyiségek. Amikor a 101. felderítőrepülő-század repült csak, az volt az önálló repülési váltás.



8. számú fénykép: Taszár repülőtér zónái 345°-os leszállóiránynál (A taszári repülőmúzeum gondozója, Kontsag Sándor fotóarchívumából)

²⁵ Zónák: Taszár repülőtéren zónás rendszerben történt a repülési váltások végrehajtása. Ez azt jelentette, hogy külön zónában történt a repülőgépek fogadása és a leszállás utáni előkészítése repülésre (a kettes zónában), valamint a repülőgépek indítása a repülési feladat végrehajtására (a hármás zónában). Ha lövészeti, bombavetési feladatok is voltak, akkor volt még egy (az egyes zóna).

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám



9. számú fénykép: Önálló repülési váltásra kiállt Szu-22-es repülőgépek az indító – a hármas – zónában. (Petre Dezső őrnagy fényképgyűjteményéből)

Volt, amikor az is problémát jelentett, hogy a Szuhojszázadnak nappali repülésekre volt szüksége a kiképzésben való előrehaladás, valamint a már megszerzett jártasságok fenntartása érdekében – az ezrednek pedig éjszakai váltás kellett.

Azon a szinten, amikor már a felderítőrepülő-század is elkezdte az éjszakai repüléseket, ez a probléma többé-kevésbé megoldódott. A közös repüléseknél általában az ezred adta a repülésvezetői, a felderítőrepülő-század a repülésvezető-helyettesi szolgálatot. Itt a fő problémát az jelentette, hogy míg a felderítőrepülő-század állománya korábban repülte és ismerte a MiG-21-es repülőgépek üzemeltetését, többé-kevésbé a MiG-21-es repülőgépek repülési különleges eseteit²⁶ is, addig a MiG-21-es repülőgép-vezetők nem ismerték a Szu-22-es repülőgépet (beleértve a közös repülési váltás MiG-21-est repülő repülésvezetőjét is).

Ezért a közös repülési váltás repülésvezetői csoportjában, ha a repülésvezető az ezredtől volt, az ügyeletes megfigyelői – általában – a repülésvezető-helyettesi szolgálatokat a felderítőrepülő-század adta. Ez csak addig jelentett nagyobb problémát, amíg a felderítőrepülő-századból meg nem szerezte mindenki a típus rendeltetésének megfelelő jártasságát.

Első repülési váltásainkra – mivel akkor az átképzés miatt jóval több volt az ellenőrzőrepülés – több gyakorló harcival (UTI-val) álltunk ki. Amikor repülőgép-vezetőink önálló

²⁶ A repülések különleges esetei: A repülések közben – üzemeltetés közben – előforduló repülőgép-technika meghibásodások, s az azok elhárítására elrendelt repülőgép-vezetői teendők sorrendje, cselekvések sorozata.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

gyakorlata már egyre nagyobb volt, ez változott. Volt olyan repülési váltásunk, amikor három UTI-val és egy harci repülőgéppel, a későbbiekben pedig egyre több harci repülőgéppel „álltunk ki.” A közös repülési váltásokra egyfajta megoldás volt, hogy a '76²⁷-os repülőszázaddal közös repülési váltásra terveztek bennünket – ezt a MiG–21-es modifikációt később ki is vonták a hadrendből – így nem két MiG–21-es repülőszázad repült velünk egy repülési váltásban, hanem csak egy.

A repülési váltás – azaz a repülés – működéséhez szükség volt még repülésvezető-helyettesre (leszállás-irányító²⁸), aki a leszállást végrehajtó repülőgép irányítását vette át a repülésvezetőtől a távoli irányadó állomás (TIRÁ) átrepülésétől a leszállópályáról történő legurulásig.



10. számú fénykép: A taszári repülésvezető-helyettes munkapontja, déli leszálló iránynál.
(Petre Dezső őrnagy fényképgyűjteményéből)

A leszállást végrehajtó repülőgép-vezető a repülésvezető-helyettes tanácsaira és a segítségére hagyatkozhatott a leszállás végrehajtása közben. Különösen a felvétel magasságának meghatározásában tudott nagy segítséget nyújtani a repülésvezető-helyettes. Az ő parancsait és utasításait a repülésvezető 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 toronyban²⁹ volt.

²⁷ A MiG–21-es repülőgépcsalád egyik modifikációja.

²⁸ Leszállás-irányító: Ez a repülésvezető-helyettes volt. A leszállás-irányító megnevezés a repülőgép-vezetők között elterjedt szakmai zsargon. Így is rövidítettük: LIR, azaz Leszállás IRányító – így volt a legrövidebb. A repülésvezető-helyettes általában aktív repülőgép-vezető volt.

²⁹ Leszállás-irányító torony: a repülésvezető-helyettes (a leszállás irányító) munkapontja. Ez egy 3-5 m magas toronyszerű épület volt.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

Szükség volt³⁰ egy ügyeletes megfigyelőre,³¹ egy leszállás-irányító RSZP-s³² tisztre, egy diszpécserre³³ és egy szinoptikusra³⁴ (sajátunk nem volt – mindig az ezred adta az ügyeletes diszpécsert és az ügyeletes szinoptikust is.). Az ügyeletes írnök³⁵ – ő mindig sorállományú katona, általában az egyik hajózóírnök volt. Ők valamennyien a repülésvezetői toronyban, a repülésvezető munkapontján tartózkodtak.

Akire szintén nagyon nagy szükség volt – és nélkülük nem működhetett a repülési váltás – a mérnök-műszaki szolgálat részéről az ügyeletes mérnök,³⁶ akihez a zónaparancsnokok³⁷ és a repülést kiszolgáló műszaki berendezések, járművek kezelőszemélyzete és felügyelete tartozott. Közös repülési váltások alkalmával az ezred és a felderítőrepülőszázad 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

³⁰ 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 (URV-71), a Re-664-es, s az adott repülőter repülőter-használati utasítása, valamint a repülést kiszolgáló szakágak repülések kiszolgálására vonatkozó utasításai.

³¹ A repülési váltás ügyeletes megfigyelője: általában aktív repülőgép-vezető volt – a repülési váltásra érvényes kódokat, a repülési váltás idejére érvényes navigációs adatokat ő hozta a váltáson részt vevő repülőgép-vezetők tudomására. Tisztában volt a repülési váltás alatt történő, a repülési körzetet érintő egyéb vagy más repülésekkel, a saját, a váltás alatti repüléseinket befolyásoló repülések végrehajtásával.

³² RSZP: az orosz elnevezésből származó rövidítés: Radiolokációnajja Szisztéma (néhány szabályzatban Sztáncija) Poszadki – az RSZP kezelőtiszt a leszállítórendszer kezelője a repülési váltás ideje alatt, egyben ő volt a leszállás-irányító, aki mindenben, de különösen bonyolult időjárás viszonyok között segítette a repülőgép-vezetők leszállásra történő bejövételének pontosságát. (Volt egy siklópálya-kijelző indikátora és egy leszállóirányít jelző indikátora, melyek alapján segítette a leszálló gépszemélyzetet)

³³ Diszpécser: ő általa volt összeköttetésben a repülésvezető az EREF-fel (Egyesített Repülésirányító Főközpont).

³⁴ 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

³⁵ Ügyeletes írnök: ő mindig sorkatona, hajózóírnök volt, aki a repülési időt mérte a felszállástól a földet érés időpontjáig, s ezt egy úgynevezett „időmérőnaplóba” vezette. Ez az időmérőnapló hivatalos repülési dokumentum volt. Az ügyeletes írnök munkapontja mindig a repülésvezető mellett volt.

³⁶ 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 repülőcsapatok mérnök-műszaki szolgálatai részére. HM. 1974.) szabályozta.

³⁷ Zónaparancsnok: A repülési üzem alatt mindhárom 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.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

távolságra. Később egy kényelmesebb ügyeletes mérnöki torony épült, a kettes zónától délre, a repülésvezetői torony keleti részére épült magassági állomás keleti végével majdnem egy vonalban. A repülésvezetői tornyot a kettes zónával összekötő gurulótút másik oldalán, attól délre kb. 30 méterre, tökéletes rálátást biztosítva a zónában folyó munkálatokra.



11. számú fénykép: Az új – már jóval kényelmesebb – ügyeletes mérnöki munkapont – ez már kultúraltabb volt az un. „vastoronynál”. (Petre Dezső őrmagy fényképgyűjteményéből)

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

A repülések alkalmával szükség volt még a repülőtér-karbantartó (REKA³⁸) 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

³⁸ REKA, azaz a Repülőtér-karbantartó szolgálat: ők feleltek a repülőtér munkaterületének, a felszállópálya és a gurulótutak 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 repülőgép-vezető bármilyen ok (pl. földet-érés kijelölt ponton túl, csúszóssá vált leszálló-pálya, fékmeghibásodás, stb.) miatt túlfutott a leszálló-mező végén.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

101. felderítőrepülő-száznak csak hadtáp³⁹ összekötője volt, s mindent igényelnie kellett a 31. harcászati repülő-ezredtől. Hozzá tartozott az egészségügyi biztosítás – az ügyeletes orvos,⁴⁰ vagy a felcser – és az élelmezés, gépjárműszolgálat összekötő tisztje a felderítőrepülő-század repüléséhez szükséges gépjárművek igénylését intézte az ezred gépjárműszolgálatára 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-felderítő⁴¹ – 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 szinoptikus javaslatot tett a végrehajtandó repülési-tervtáblaváltozatra⁴² (előtte azért egyeztettek egymással). A szervező parancsnok eldöntötte, hogy milyen repülési tervtáblaváltozat alapján fogják a repüléseket végrehajtani. A későbbiekben, a tervtáblaváltozatnak megfelelően, sorban jelentett minden szolgálat az eligazításon. Mindez az úgynevezett magassági állomáson⁴³ történt, ami a repülésvezetői torony alsó szintjén volt (Taszáron ez keletre volt e toronytól, a leszállómező irányában).

A repülésvezető-helyettesi (csak a repülőgép-vezetői szakzsargonban leszállás-irányító) és a megfigyelői szolgálatot bármelyik repülőgép-vezető elláthatta, míg a leszállás-irányító RSZP-s szolgálatot nem repülőgép-vezetők látták el. A repülésvezető-helyettes a saját munkapontján, míg a megfigyelő, és a leszállást irányító RSZP-s tiszt is a repülésvezető 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 – akinek kellett, mint pl. az ügyeletes mérnök, eligazította a saját állományát, – majd a repülésvezető zöld jelzőrakéta fellö-

³⁹ Hadtápügyeletes tiszt: ez a 101. felderítőrepülő-század részéről a századparancsnok hadtápszolgálati helyettese, hadtáp összekötő tisztje (először Futó László főhadnagy, majd Parádi István őrnagy) volt.

⁴⁰ Ügyeletes orvos: a 101. felderítőrepülő-századnál az állománytábla szerint egy fő orvos – először Dr. Toperczel István o. főhadnagy, majd Dr. Marton Anikó o. hadnagynő – és egy fő, Runáné Tóth Katalin főtörzsőrmester, nővér (felcser) volt állományban.

⁴¹ Az időjárás-felderítő: a repülési körzet tényleges, valós időjárását derítette fel, egy időjárás-felderítő útvonalon, amelyet ő saját döntés alapján eltérhetett. Ellenőrizte a tartalék repülőterekkel és a harcálásponttal való összeköttetés meglétét, minőségét.

⁴² Általában három tervtáblaváltozat készült egy repülési váltásra: egy-egy az egyszerű időjárási viszonyok, a bonyolult időjárási, valamint a minimum időjárási viszonyok közötti repülések végrehajtására.

⁴³ Magassági állomás: ahol egy eligazító-terem és a repülőgép-vezetők részére pihenőhelyiség volt 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.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

vésével – a központi repülésirányító szolgálat engedélyével – jelezte a repülések megkezdését.

Mi, repülőgép-vezetők a repülésvezető-helyettesi és az ügyeletes megfigyelői szolgálatokat nem szerettük, mert ennek idején az adott repülési váltásban nem repülhettünk.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Hadtörténeli Intézet Múzeum. (HIM) Hadtörténeli Könyvtár (Hadtört. Kvt.) – 52MK számú műszaki üzemben tartási szakutasítás. Kiszolgálási technológia. Repüléshez történő előkészítés. Rádiótechnikai berendezések. – Bp. HM. 1984.
2. HIM. Hadtört. Kvt. – Re-641 (Utastítás repülések végrehajtására – URV-71). Bp. HM. 1973.
3. Hadtört. Kvt. – „Balaton-01” A Magyar Népköztársaság területén levő betonos és füves repülőterek és a földi repülést biztosító eszközök adatjegyzéke. Bp. HM. 1983.
4. HL. KI. HM 00085. számú direktíva. HL. KI. HM. parancsok 1980-1989. 13 d. MN. HM 00085. számú direktívája. A Magyar Néphadsereg fejlesztésének és felkészítésének feladatai az 1981 és 1985 közötti időszakban. Bp. 1981. Nyt.szám: 00028/36/1981/HDM. 1981. 04. 16.
5. HL. KI. MN. HM. parancsok 1980-1989. 862 d. 0651-0700. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 0662. számú parancsa a személyi állományra vonatkozólag. Átképzésre történő tartós vezénylés a Szovjetunióba 1983. július 27-i hatállyal. Bp. 1983. június 28.
6. HL. KI. MN CSRP 1980-1989. 2690-es doboz (d.) 3896-os őrzési egység (őe.) MN. CSRPK. jelentése az 1981-1983 közötti időszakának meghatározott feladatainak végrehajtásáról. Nyt.szám: 00734/1984.
7. HL. KI. MN CSRP 1980-1989. 2686d. 3887 őe. MN. CSRPK. 0085/1982. számú intézkedése az 1983. kiképzési év feladatainak végrehajtására. Bp. 1982.
8. HL. KL. MN CSRP parancsok, intézkedések 1980-1989. 2687 d. 3888 őe. MN. CSRPK. 1983 évi Munkaterve. A Csapatrepülő parancsnokság 1982. évi munkatervében megszabott feladatok végrehajtása. Melléklettel. Nyt.szám: 00595/1982. 1983. 01. 12.
9. HL. KI. MN CSRP 1980-1989. 2687 d. 3888 őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 067/1983. számú intézkedése a felderítőrepülő-század hajózó állománya repülési jártasságának helyreállítására. Börgönd, 1983. 11. 03.
10. HL. KI. MN CSRP 1980-1989 HM parancsok 2690 d. 3895 őe. Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság (MN. CSRP.) 1984. évi munkaterve A Parancsnokság 1983. évi munkatervében megszabott feladatok végrehajtása. Nyt.szám: 00584/1983. Bp. 1983. 12. 16.
11. HL. KI. MN CSRP 1980-1989. HM Parancsok 2687d. 3888őe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 0070/1983. számú intézkedése az 1984. kiképzési év feladatainak végrehajtására /Tervezet/

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 3. szám

12. HL. KI. MN HM Parancsok 15 d. A Magyar Népköztársaság Honvédelmi Miniszterének 005/1984 számú parancsa az L–29-es repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu–22M3 repülőgéptípus szolgálatba állítására. Bp. 1984. 04. 12.
13. HL. KI. MN CSRP Parancsok 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 021/1984. számú parancsa berepülések engedélyezésére. Börgönd, 1984. 02. 01.
14. HL. KI. MN CSRP Parancsok 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 011/1984. számú parancsa a hajózó parancsnoki állomány év végi vizsgáztatásának végrehajtásáról és a repülések vezetésének engedélyezéséről. Börgönd, 01. 07.
15. HL. KI. MN CSRP Parancsok 1980-1989. 2689 d. 3891öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 0012/1984.számú intézkedése a „MÁTRA – IV” feladatok megszervezésére és végrehajtására. Börgönd, 1984. 01. 05.
16. HL. KI. MN CSRP Parancsok 1980-1989. 2689 d. 3891 öe. 6. számú melléklet a Magyar Néphadsereg 0078/1984. számú parancsához. Kiegészítés a 101. felderítőrepülő-század magasabb harckészültségbe helyezésének megszervezéséhez és biztosításához. Börgönd 1984. 09. 21.
17. HL. KI. MN CSRP Parancsok 1980-1989. 2690 d. 3895 öe. A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság Ellenőrzési terve 1984. évre. Börgönd, 1983. 12. 13.
18. RE-664-es Utasítás a repülőcsapatok mérnök-műszaki szolgálata részére. I. rész. Bp, 1974. HM kiadása (Hatályos, szolgálati használatú szabályzat).