

KATONA ISTVÁN¹

A taszári teljes berendezkedés – rendszerbeállítás, az osztályos harckiképzési szint helyreállítása a Szu–22M3-as típusú repülőgépen

The Full Set Up in Taszar-systematization Reconstitution of Rated Combat Training's Level on SU-22M3 Jets

Absztrakt

Az MN HM 005/1984-es Szu–22M3 repülőgéptípust rendszerbe állító parancsa. Az új típus összeszerelése, a szerelés folyamán felmerülő nehézségek, problémák.

A repülő-műszaki állomány induló állománytáblája – s az állománytáblába tartozó, de a 31. vadászrepülő-ezredhez utalt repülő-műszaki állomány. Az indulás harckiképzési alosztályvezetői szempontból történő összegzése, tapasztalatai.

Kulcsszavak: L–29-es repülőgéptípus, hadseregfejlesztés, Szu–25-ös repülőgéptípus, felderítő repülőszázad

Abstract

Deployment order of the No. MN HM 005/1984 fighter jet. Assembly of the purchased Su–22MB fighter jets, occurred difficulties, problems in the meantime.

The aviator engineer-technological personnel's table of organization.

Summary of starting, it's experiences from the subdivision of combat training point of view.

Keywords: Deployment order of the No. MN HM 005/1984 fighter jet.

A Magyar Néphadsereg Honvédelmi Minisztere 1984. április 12-én kelt intézkedésével² a magyar honvédség csapatainál addig felderítői feladatokat ellátó L–29³-es (Delfin) típusú

¹ Nemzeti Közszerológiai 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

² HM KI HM parancsok, intézkedések 1980–1989. 15. doboz, Bp. MN HM 005/1984. számú parancsa az L–29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu–22M3 repülőgép típus szolgálatba állítására. Bp. 1984. április 12.

³ L–29-es repülőgép – Csehszlovák gyártmányú sugárhajtóműves kétkormányos iskolagép.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

repülőgépeket kivonta a hadrendből. Helyébe – a hadseregfejlesztés keretein belül – az új beszerzésű szovjet Szu–22M3⁴ repülőgéptípus lépett, frissen kiképzett repülőgép-vezetői állománnyal, s a repülőgéptípuson a jártasságát „helyreállított”⁵ I. osztályú⁶ fokozatát megvédő,⁷ tapasztalt, nagy sebességű harci repülőgépeken több száz órát repült repülőgép-vezetőkkel. Igaz, még a harci alkalmazás területén éles lövészetet és bombavetési feladatokat nem hajtottunk végre a típuson, de – nálunk, a Magyar Néphadseregben⁸ – ennek a repülőgépnek nem is ez volt az alaprendeltetése, ettől viszont még teljes mértékben és értékűen ellátta a felderítő repülőszázadnak szabott feladatokat.

A beszerzés előzménye az volt, hogy 1984. június 12–14-én – 15 év után – összeültek a KGST a tagországok legfelsőbb szintű csúcstalálkozója a gazdasági (párt) vezetők. A szovjet fél a találkozózt többek között a tagországok vezetőinek agitálására is felhasználta, amint ez Kádár János MSZMP PB ülésén történt beszámolójából kitűnt.⁹ A magyar delegáció kísérésére kirendelt D. F. Usztyinov marsall (a Szovjetunió akkori honvédelmi minisztere) a magyar legfelsőbb pártvezetőt arról győzködte, hogy Magyarország vegye meg a VSZ EFEF által javasolt, fejlesztésre előirányzott szovjet fegyvereket a Magyar Néphadsereg számára.¹⁰ Itt – többek között – már nagy valószínűséggel az a két századnyi Szu–25-ös¹¹ típusú repülőgép is a győzködés tárgya volt, melynek megvásárlását a VSZ EFE¹² Pk (V. Kulikov) és a Szovjetunió Fegyveres Erőinek Vezérkari Főnöke (N. Ogarkov), a Szovjetunió marsalljainak 1980. március 12-i szigorúan titkos átirata¹³ a magyar honvédelmi miniszternek már javasolt. A magyar vezetés nem „siette el” a dolgokat. (Nagy valószínűséggel nem adott határozott választ, viszont a 00085.számú direktívájában¹⁴ a fejlesztési fejezetben benne volt a beszerzés tervezete e típus megvásárlása is.)

⁴ A Magyar Néphadseregben 1984-ben rendszerbe állított szovjet gyártmányú felderítő repülőgép.

⁵ A repülésből történő hosszabb kiesés után, egy repülőgép-vezető a jártasságát helyreállítja, amikor szabályzat szerint – jelen esetben az URV-71 (Utasítás Repülések Végrehajtására. Honvédelmi Minisztérium, Budapest, 1973) – alapján végrehajtotta a kötelezően előírt feladatokat, majd ezután már csak arra kell figyelnie, hogy egy bizonyos idő eltelté, lejártá előtt meghatározott szintű és minőségű feladatokat, osztályos szinttől függően sikeresen, legalább megfelelő minőségben végrehajtsa. Ezután már csak a jártasságát kell fenntartania.

⁶ Repülőgépvezetői osztályos fokozat – az URV-71-ben meghatározott kiképzettségi szint, amely meghatározta az adott repülőgépvezető kiképzési előrehaladását, harckészültségbe, illetve harcba vethetőségét.

⁷ Az URV-71 szerint.

⁸ Egyébként a repülőgéptípust kimondottan csapásmérésre tervezték, s a rendeltetése: vadászbombázó volt, és csak másodsorban felderítő repülőgép, a megfelelő függesztményekkel.

⁹ Germuska Pál: Vörös arzenál. Argumentum Kiadó, Budapest, 2010. 5. Széthulló együttműködés – az 1980-as évek folyamatai c. fejezet, 203. o.

¹⁰ Uo.

¹¹ A Magyar Néphadseregben, a 00085-ös számú MN HM 1981-es direktívájában előírt hadseregfejlesztés során rendszerbe állítani tervezett szovjet gyártmányú csatarepülőgép.

¹² VSZ EFE – Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erői.

¹³ HM Levéltár Központi Irattár (HM LKI), HM Titkárság 1980–1989, Bp, 8-as doboz (d), 16-os őrzési egység (ő. e.)

¹⁴ HM LKI, HM parancsok 1980–1989.13. d., Bp. 1981. április.16.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

A VSZ tagországai között a haditechnikai eszközök gyártását szétosztották. Magyarországnak a kézifegyverek 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 úgy kapott haditechnikai eszközt, ha a saját eszköz-előállítás egyenlege pozitív volt. Ezért történt meg a Szu–22M3repülőtechnika ránk „erőltetése”, mert az egyenlegünk pozitív volt.

A magyar katonai vezetés el kívánt kerülni, egy nagyarányú, a magyar nemzetgazdaságot törvényszerűen rendkívül nehéz helyzetbe hozó fegyverzeti fejlesztést, ezért egy többlépcsős megoldás mellett döntött. Az első lépcsőben beszerezték a Szu–22M3-as repülő századot – a rendeltetésének megfelelő tartozékokkal együtt – 12db harci repülőgéppel és 3db Szu–22UM3 gyakorlóharci repülőgéppel (UT1¹⁵) – ezzel a fajtogató gazdasági helyzetben egy „lélegzet-vételnyi” szünetet adva a nemzetgazdaságnak s egy kis gondolkodási időt a politikai és katonai vezetésnek.

Ebben az időszakban a hadseregben belüli káder-helyzet problémái – az állomány elöregedése és a létszámihiány – már egyre nagyobb mértékben jelentkeztek. A rendszerből elkezdtek kiöregedni az 1945 után a hadseregbe bekerült tisztek és tiszthelyettesek. Az idő előrehaladtával az infrastruktúra is egyre inkább amortizálódott. A taszári repülőtér leszállópályáját tesztelő Míg–23-as repülőgép például néhány felszállásával és leszállásával annyira tönkre tette azt, hogy felújításra szorult.¹⁶ Evvel még a HM Katonai Tanács is foglalkozott.¹⁷

Ilyen gazdasági és politikai környezetben állt hadrendbe a 101. felderítőrepülő-század.

Mi, repülőgép-vezetők az egészből csak annyit érzékeltünk, hogy évről évre egyre csökkent a rendelkezésünkre bocsátott, felhasználható repülési idő. Ennek a kényszerű (?) takarékosági lépésnek persze szakmai következményei lettek. Kihatott a repülési biztonságra, a repülőképzésre és a szakmai előrehaladásra is. A kiképzési tervek központi feladatszabásában szinte minden évben benne volt a takarékoságra történő felszólítás és a repülési idő fajlagos kihasználtságának¹⁸ növelésére való felhívás – csak éppen a tervező parancsnokokat kötötték a repülési szabályzatok (URV-71,¹⁹ HVHU-75,²⁰ HM 029/1973²¹ s a különböző üzemeltetési szakutasítások) szigorú előírásai. Ennek következ-

¹⁵ UT1 repülőgép – kétkormányos iskola-gyakorlóharci vadászrepülőgép (Учебно-Тренировочный Истребитель) – szakmai zsargon.

¹⁶ 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 repülőgépek beömlő nyílásába kerültek, annak a hajtóművei nagy valószínűséggel megsérültek, evvel több milliós, esetleg több tízmilliós kárt okozva.

¹⁷ HL HM Titk.1980–1989. d., ő. e. HB 322. ülés, 1981. 04. 23-án Oláh István altbgy. hozzászólása.

¹⁸ Gazdaságossági mutató, amely egy repülési üzemóra maximális kihasználtságát hivatott megadni.

¹⁹ Utasítás Repülések Végrehajtására – URV-71, HM, Bp. 1973

²⁰ Honi Vadászrepülőök Harckiképzési Utasítása – HVHU-75, HM Bp, 1976

²¹ A Honvédelmi Miniszter 029/1973 számú utasítása a Magyar Népköztársaság területe fölötti repülések szabályozására

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

tében a fajlagos repülési idő kihasználtságát látványosan csak a repülésbiztonság megsértésével tudtuk volna elérni, illetve az elvárt szintre emelni.

Azon repülőgép-vezetők, akiknek nem volt meg az osztályos fokozathoz előírt, a repülési feladatokon fölüli kellő gyakorlata, hajlamosabbak voltak repülőesemények előidézésére, mind a repülések végrehajtása közben, mind pedig – a repülések legkritikusabb szakaszában – a le- és felszállások végrehajtása alatt. Ezek betartására biztonsági előírások voltak.

Ezeket az előírásokat a repülési szabályzatok szigorúan megkövetelték, annál is inkább mivel ezek „vérrel írott” tapasztalások²² útján kerültek be a szabályzatokba, s legyen az bármilyen repülőgéptípus, mindegyikre érvényesnek bizonyultak, különösen a nagysebességű repülőgépek vonatkozásában. Természetesen nem csak repülési szabályzatok, de a repülő- technika is megkövetelte magának a neki kijáró „tiszteletet”.

A repülőgép-vezetőknek a vérébe ívódott, hogy a repülőtechnikát nem szabad „letegezni”,²³ mert az keményen és nagyon durván vissza tud köszönni. A repülőtechnika ugyanis nem ismeri sem a beosztást, sem pedig a rendfokozatot.²⁴

A repülések biztonsága azonban nem csupán a repülőgép-vezetői állomány szakmai felkészültségén és gyakorlati repülési tapasztalatain, gyakoroltságán múlott, hanem a repülő- műszaki állomány felkészültségén, szakmai tapasztalatain, gyakoroltságán, lelkiismeretességén és vezető-parancsnoki állományának munkájától is.

Célszerű megvizsgálni a repülés biztonságának a kérdését egy másik aspektusból is. Véleményem szerint a repülésbiztonság rendkívüli mértékben függött a repülőgép-vezetői állomány s a repülőgépeket üzemeltető repülő-műszaki állomány kapcsolatától is.

Szerencsére ez a 101-esnél példa értékű volt. Ebben nagyon nagy szerepet játszott véleményem szerint a közös – egy repülőbázison történt – típus átképzés is. Közös – egy épületben, illetve egymáshoz közeliében – került elszállásolásra az átképzős állomány. Ez nagyon sokat jelentett mind a műszaki, mind a repülőgép-vezetői állománynak az egymás iránti tisztelet megadásában, szakmai, és emberi szempontból is.

A Szu-22-es repülőgéptípust üzemeltető repülő-műszaki állomány kiválasztása is mesteri módon sikerült, a felső katonai vezetés részéről. Minden műszaki szakágnál úgy állították össze a vezető repülő-műszaki állományt, hogy valamennyi szakterületre legalább egy-két „idősebb”,²⁵ rutinosabb, tapasztaltabb szakember került.²⁶ Ezek a vezetők szinte „vitték”

²² Vérrel írott tapasztalások – repülő katasztrófák, azaz pilótahalált követelő tapasztalatok kiemelése, s azok tapasztalatainak szabályzatba foglalása útján létrehozott előírások.

²³ Letegezés – (szakmai zsargon), a repülőtechnika kellő tiszteletének elhanyagolása, a szükséges szakmai alázat hiánya

²⁴ Ez a repülőgép vezetők nyelvezetében annyit jelent, hogy a repülő technika nem bocsájtja meg a lekezelését, a hanyagságot s legyen a repülőgép vezetője akár tábornok rendfokozatú is, ugyanúgy katasztrófát tud szenvedni, mint akár egy hadnagy rendfokozatú repülőgép vezető. Tehát tisztelettel és kellő szakmai alázattal, szakmai tudással kellett a repülő technikához viszonyulni!

²⁵ Az idősebb kifejezés nem feltétlenül korosabb szakembert jelent, hanem azt, hogy minden területre került 3-4-5 év más – nagysebességű repülőgéptípuson – nagy szakmai gyakorlattal rendelkező mű-

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

magukkal a fiatal repülő-műszaki állományt, akik pedig a kellő szakmai tapasztalat – úgy mond rutin – hiányát lelkesedéssel pótolták. Felnéztek az idősebb, tapasztaltabb szakmai vezetőikre, s ők a szovjetunióbeli típus átképzésen egy nagy kihívásnak érezték az adott beosztásaikra való szakmai megfelelést.²⁷ A típus átképzés alapja a Szovjetunióban végrehajtott szakmai átképzés volt, amely a repülőgép-vezetők részére egy lépcsőben történt.²⁸

A repülőgép-vezetők parancsnoka Balogh Imre őrnagy, a 101. felderítőrepülő-század parancsnoka volt. A műszaki parancsnoka pedig Molnár Gyula alezredes, a Csapatrepülő Parancsnokság MMSZ főnökség EMO mérnöke.

A második átképzős lépcső akkor repült ki a Szovjetunió átképző bázisára, amikor az első lépcső hazaért Magyarországra. A 101. felderítőrepülő-század²⁹ állományának műszaki parancsnoka Mikula László mk. őrnagy – 2004-ben tudományos fokozatot (Phd) szerzett Dr. Mikula László mk. ezredes –, aki a Nyikoláj Jegorovics Zsukovszkij repülőmérnöki akadémián végzett 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. őrnagy, a Csapatrepülő Parancsnokság MMSZ Főnökség sárkány-hajtómű mérnöke.

Mikula mk. őrnagy helyzete a 101. felderítőrepülő-századnál egészen izgalmasan alakult, hiszen az előző munkahelyén – a 31. Honi vadászpilóta-ezrednél, Deutsch Károly őrnagy beosztottja volt – itt a 101. felderítőrepülő-századnál, mint akadémiát végzett repülőmérnök, már Deutsch Károly őrnagy vett részt az átképzésen beosztottként. Ez azonban semmilyen problémát nem okozott kettőjük között. Deutsch őrnagy elismerte a fiatal, „friss” műszaki repülőmérnök szakmai tudását, s nagyon jó kollegiális viszony alakult ki közöttük, egészen Deutsch őrnagy nyugdíjba vonulásáig.

A 101. felderítőrepülő-század vezető műszaki állományának – így parancsnokunknak, Mikula mk. őrnagynak is – a közösen végzett átképzés rálátást engedett a beosztottak szakmai hozzáállására, szorgalmára, és segített az emberi oldalai megismerésében is. Ez a későbbiekben mindenképpen hasznosnak bizonyult, a típus magyarországi üzemeltetés során.

szaki szakember. Hiszen volt olyan „idősebb” műszaki, aki a maga 33 évével, már tapasztalt, nagy szakmai tekintélyű vezető műszaki szakembernek számított.

²⁶ Dobor István százados (később őrnagy) fegyverzettechnikai szolgálati ág főnökhelyettes visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 11. 26.

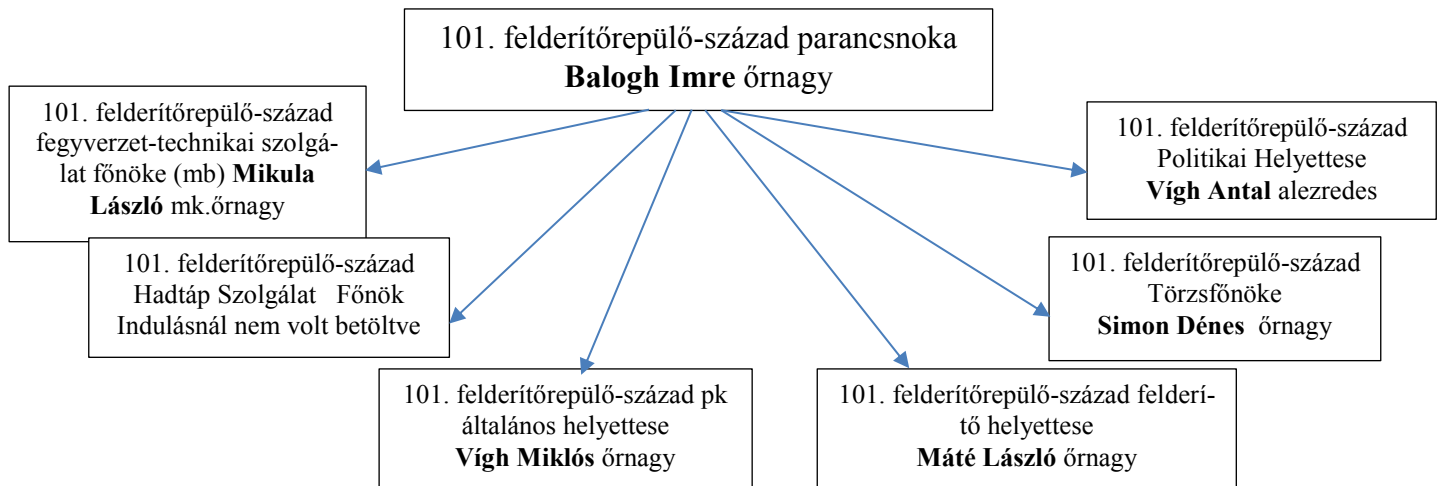
²⁷ Mikula László őrnagy fegyverzettechnikai szolgálati ág főnök 1983-tól 1984-ig MMSZF.

²⁸ HM 0662/1983-as intézkedése, KI CSRP intézkedések 1980–1989. 862. d., 0651-0700. ő. e. (1983. 06. 28.)

²⁹ A 101. felderítőrepülő-század az alakulatunk hadrendi megnevezése volt, azaz titkos megnevezése. A fedőszáma, azaz a nyílt megnevezése: MN 1929.

A 101. felderítőrepülő-század felállása a következőképpen történt.

Az 1983. augusztus elsejei (az „induló”) állapot



Balogh Imre – a képen ugyan alezredes, de az indulásnál őrnagy – őrgy, a 101. fre.szd parancsnoka

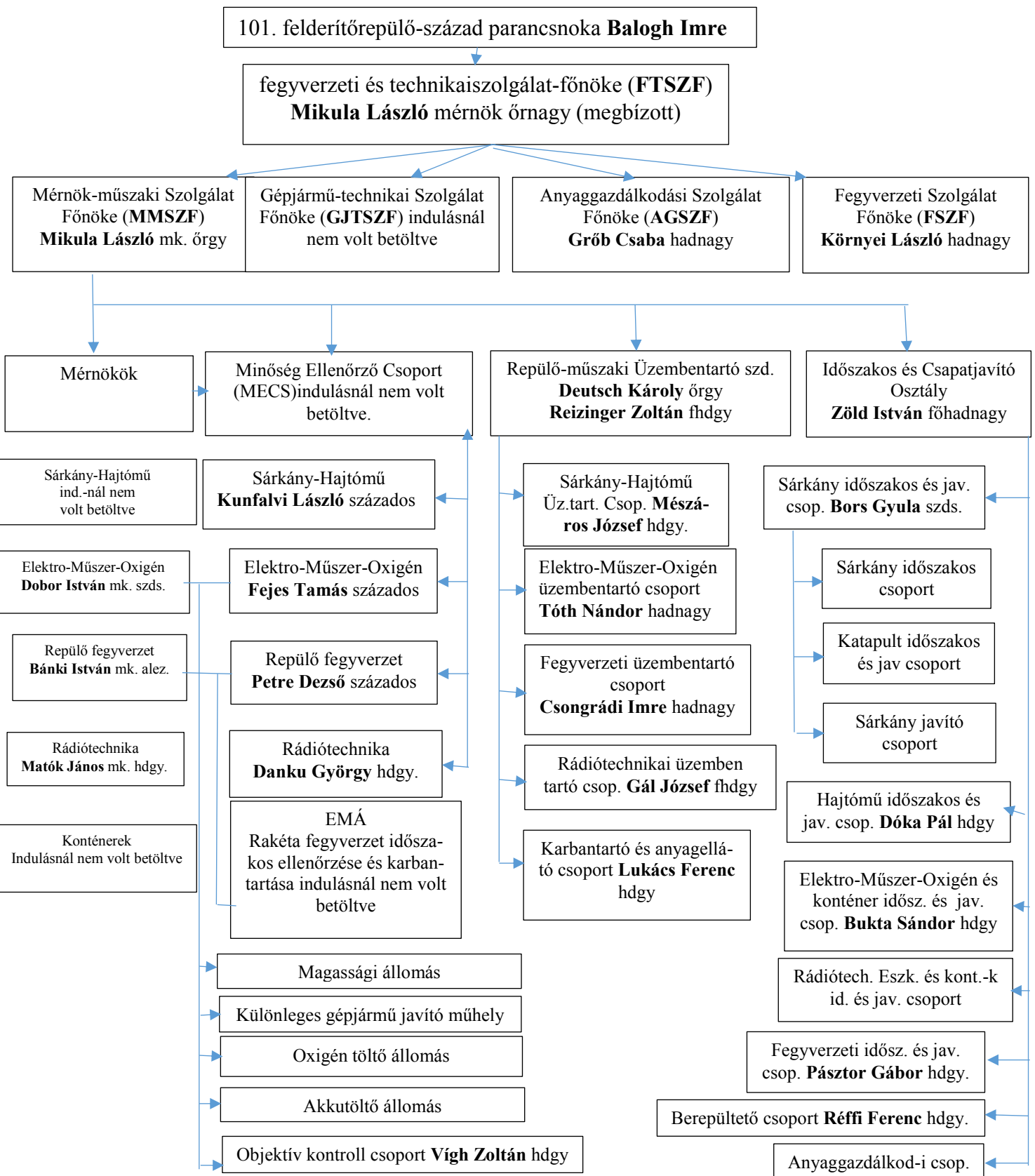


Mikula László őrgy a 101.fre.szd FTSZ mb.Főnöke

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

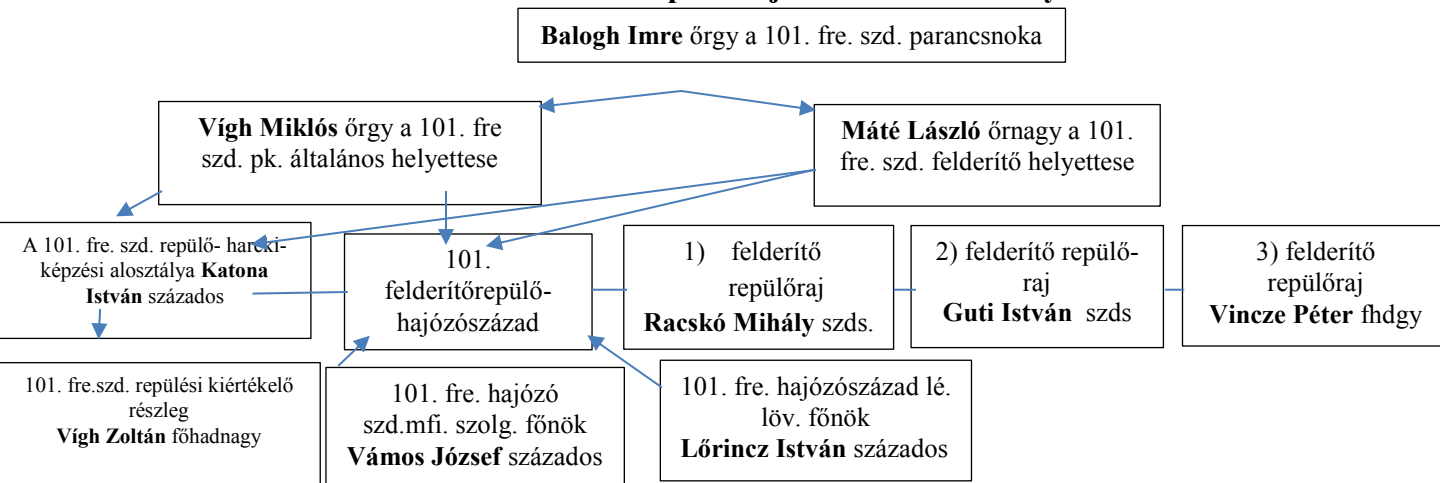
2018. XI. évfolyam 1. szám

A 101. fre.szdz. mérnök-műszaki állománytáblája – helyzet: 1983. november 01.



Ez volt a hivatalos állománytábla. A századnak voltak olyan csoportjai, melyek állománytábla szerint a 101. fre századnál voltak, de a taszári MN 4563¹ (31. harcászati vadászpilóta-ezred) alakulatához voltak utalva. A legtöbb súrlódás a két alakulat között e miatt az utalás miatt volt. Az utalási rendszer lényege: A 101. fre. századnál kapcsolattartó beosztások voltak, a 31. harcászati vadászpilóta-ezrednél (31. h.vre.e.) viszont minden, a repülőgépekhez szükséges technikai eszköz átadásra került, a gépkocsivezető állománnyal együtt. A 101. fre. század műszaki és hadtáp feladatainak ellátásához a kapcsolattartó személyek a 101. fre. századtól igényléseket adtak le, amelyet a 31. h.vre.e. nem mindig a 101. fre. század leadott igényléseinek megfelelően teljesített. Ebből komoly viták is voltak, amelyek visszhangjai egy-egy alkalommal a MN Repülő Főnökségig is elértek. (Például elhelyezési viták, a Míg – 21M76-os század megszűnésekor.)

A 101. felderítőrepülő hajózó század állománytábla szerűen:



Vígh Miklós repülőőrnagy a 101. f repülő-század pk. ált helyettese

2



Vígh Miklós repülőőrnagy pk.h. a repülőhajózó-állomány felkészítése közben a szd. hajózófelkészülési tanteremben

¹ MN 4563 – taszári repülőezred nyílt fedőszáma, a hadrendi megnevezése pedig: 31. harcászati vadászpilóta-ezred volt.

² A fényképek Vígh Miklós repülő-őrnagy magángyűjteményéből valók.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

A 31. harcászati vadászpilóta-ezredhez történt – a Szu-22-es eszközök – utalása állománytábla szerűen

101. felderítőrepülő-század Fegyverzeti és Technikai Szolgálat Főnök (FTSZF) Mikula László mk. őrnagy (megbízott)

Mérnök-Műszaki Szolgálat
Főnök (MMSZF)
Mikula László mk. őrgy

Gépjármű technikai Szolgálat
Főnök (GJTSZF)
Szendrei László alhadnagy

Anyag Gazdálkodási Szolgálat
Főnök (AGSZF) Virág
József törzsőrmester

Fegyverzeti Szolgálat
Főnök (FSZF) Kör-
nyei László hadnagy

A 31. hc.vre.e-hez utalva

Egyesített Műszaki Állomás
Rakéta fegyverzet időszakos
ellenőrzése és karbantartása
Szép Csaba hadnagy

Gépjárműeszközök
tárolása

Gépjárműeszközök
javítása

Gépjárműeszközök
üzembentartása

Magassági állomás

Rep.technikai eszk-k
nyilvántartása

Általános és rep. javító
és karbantartóeszk-k
beszerzése és tárolása

Vegyivédelmi eszközök
beszerzése karbantartá-
sa, tárolása

Akku-töltő állomás

Oxigén töltő állomás

Különleges gépjármű
javító műhely

Tűzfegyverek és
lőszerk beszerzése,
javítása tárolása

Nem irányítható rep.
fegyverzet beszerzése,
karbantartása, tárolása

Irányítható rep. rakéták
beszerzése,
nyilvántartása

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

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

1983 novemberének közepén 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”. A repülőgéptörzs, a függőleges vezérsíkkal, egy-egy úgynevezett „törzskocsin” rögzítve lett leszállítva, 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 itt voltak, amikor a repülőgép-tartozékok első vasúti szállítmánya megérkezett a repülőtérré. A repülést kiszolgáló földi eszközöknek Isaszegre¹ kellett volna megérkezniük, majd az isaszegi átvételt követően onnan vasúton kerültek volna a taszári repülőbázisra, de ez nem így történt.² Az Isaszegiek úgy gondolták – joggal, s így is volt az észszerű – hogy minek úgymond „megsétáltatni” az eszközöket plusz munkával, jobb, ha egyszerűen egyből Taszárra érkezik a bevagonírozott szállítmány. „Az Isaszegiek azt mondták nekünk, hogy vegyük át az eszközöket, itt Taszáron, s majd a mi átvételi listánk alapján megtörténik az érkeztetett eszközök átadás-átvétele.”³ Ez teljesen jó, és logikus is volt, csak az ő részükről is jelen kellett volna lenni valakinek. Csakhogy ez nem 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 vádasko-

¹ Isaszegen volt a Központi Repülőanyag Ellátó Raktár – Isaszegnek kellett bevételeznie minden leszállított repülő szakanyagot.

² Mikula László mk. őrnagy 101. fre. szd. MMSZ főnöke visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 05.

³ Mikula László mk. őrnagy visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 11. 14.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

dást eredményezett. A kivagonírozás közbeni átadás-átvétel, sőt utána is, az ezek miatt, s az ezekkel kapcsolatos „harcok” elég sok energiát emésztettek fel, amely elkerülhető lett volna.⁴

Külön kisebb problémát jelentett – a teljesség igénye nélkül – az akku-töltő állomás felkészületlensége, de ez fennakadást nem okozott. A Szu–22-es típus akkumulátorai ugyanis – a Mig–21⁵-es akkumulátorokétól eltérően nikkel-kadmium akkumulátorok voltak. Az akku-töltő állomás csatlakozói nem voltak megfelelőek a Szu–22-es számára. Ez a felmerülő probléma az első időszakban saját erőből, „házilag”, a gyári szovjet szerelők útmutatásai alapján lett megoldva.

Ugyanilyen problémák jelentkeztek a hangárban elhelyezett időszakos karbantartási és javítási feladatokat ellátó osztálynál is. Az épület, a hangár⁶ ugyan állt, de csak a normál 3 fázisú, 50Hz-es hálózati áramellátás volt kialakítva. Tehát a hangár energiaellátó rendszere nem volt megfelelő módon, s ami nagyon fontos, megfelelő terhelhetőséggel kialakítva. A hiányzó energiaforrásokat – 27V egyenáramú, 115V, 400Hz váltóáramú, valamint 208V három fázisú, megfelelő terhelhetőséggel – az állomány leleményességével s a gyári összeszerelő csoport segítségével – APA-kocsikról⁷ oldották meg az energiaellátó-rendszer teljes kiépítéséig (1985-ig).⁸

Nagy problémát okozott – de csak az első leszállított és összeszerelt repülőgép hajtómű-próbájánál⁹ 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. Ehhez a feladathoz a repülőgépet egy speciálisan erre a célra, kialakított „hajtóművező hely”-en,¹⁰ drótkötelekkel

⁴ Szintén Mikula László mk. őrnagy, a 101. fre.sz.d. MMSZ főnökének a visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 05.

⁵ A Mig–21-eseken ezüst-cink akkumulátorok voltak.

⁶ Hangár – olyan repülőgép szerelőcsarnok, ahol a repülőgépen elvégzendő szükséges munkálatokat az időjárás és a napszaktól függetlenül el lehetett végezni. Az igazi hangárba egy-két repülőgépet is be lehet „húzni” egy időben, s elvégezhetővé váltak rajtuk a szükséges szerelési munkálatok.

⁷ APA – Автоматический Пусковой Агрегат – az orosz nyelvből: automata elektromos indítóberendezés. Szakszargon: APA-kocsi – elektromos indító kocsi.

⁸ Dobor István mk. százados, EMO mérnök visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 12. 12.

⁹ Hajtómű próba – a repülőgép hajtóművének – összeszerelés vagy nagyjavítása utáni – minden üzemmódon történő ellenőrzése.

¹⁰ Hajtóművező hely – 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.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

kirögzített („nyűgözött”¹¹) állapotában kellett hajtóművezni, azaz a hajtóműpróbáját elvégezni.

Erre – nyűgözésre, a drótkötéssel történő rögzítésre – azért volt szükség, mert a repülőgép fékrendszere „maximális” üzemmódtól magasabb – „forszázs”¹² – üzemmódban nem képes a repülőgépet állóhelyben tartani.

Az infrastrukturális fejlesztés eredményeként kialakításra került ugyan egy „hajtóművező hely”, de nem a Szu–22M3 típushoz, hanem a Mig–23-hoz. Így téli időjárás viszonyok közepette újra kellett építeni a „hajtóművező helyet”.

A hajtóművező hely kialakítása – pontos méret szerinti – a Szu–22-es repülőgép hajtómű tolóerejéhez viszonyított, megfelelő méretű és nagyságú betontömbök földbeásásával történt. Egy ilyen új hajtóművező hely kialakítása hosszú ideig tartott az adott technológia betartásával. Ez a tévedés – a nem kellő körültekintéssel végzett infrastruktúra-fejlesztés – 5 hónap késedelmet okozott a repülőgépek rendszerbeállításában.¹³

Szerencsére a repülőgépek leszállítása nem egyszerre történt, így a szereléssel kapcsolatban felmerülő nehézségeket, hiányosságokat meg lehetett oldani. Volt idő az adott problémán gondolkodni. Mindent szinte az alapoktól kezdve kellett felépíteni, s így a repülőgépek összeszerelésénél jöttek elő olyan helyzetek, szerelési nehézségek, amelyekre a frissen átképzett műszaki állomány is kikerekedett szemmel, szájátva csak rácsodálkozni tudott. Szerencsére a gyári szerelőcsoport tagjai kellő rutinnal, tapasztalattal bírtak. Segítettek még a repülési üzemeltetés megkezdésénél is, hiszen ők számítottak – úgy tűnt – az ilyen jellegű problémák felmerülésére.¹⁴ Ők a repülőgépek összeszerelése után is még több mint egy évig – egyre csökkenő létszámmal ugyan – Taszáron maradtak segíteni a kiképzési repülések tökéletes beindulását, egy helyi rendszerű repülési üzem felállításának kidolgozását, kialakítását. Így a kezdeti és a menet közbeni

¹¹ 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 hajtóműpróbánál. Főleg a könnyű súlyú, légcsavaros repülőgépeknél volt ez használatos, amikor a nagyobb erejű szél föl tudta borítani a légcsavaros repülőgépeket és a helikoptereket. A szóhasználat azonban megmaradt, a helikoptereknél a mai napig van a helikopterállóhelyen „nyűgözés”, aki ezt a tevékenységet felügyeli ő az állóhely ügyeletes tiszt.

¹² Forszázs – szakzsargon: utánégető üzemmódot jelent. A repülőgép olyan üzemmódja, amikor a hajtómű égésterébe plusz üzemanyag kerül befecskendezésre, melynek következtében a repülőgép hajtóművének tolóereje jelentősen megnő. Egyes repülőgép típusokon megadják a maximális időt, ameddig a repülőgép forszázs üzemmódon üzemeltethető.

¹³ Mikula László mk. őrnagy visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 12. 30.

¹⁴ Mikula László mk. őrgy. Bp., 2017. 11. 14 és Dobor István mk. őrgy. Kaposvár, 2017. 12. 12. visszaemlékezései alapján.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

nehézségek, problémák megoldása hozta össze, „kovácsolta” igazi „mesterszázaddá” az újonnan felállított felderítőrepülő- századot.

A szovjet repülőgép-szerelők a repülőgépgyártól időben megérkeztek – ellentétben a pilóták hazai átképzését segítő szovjet pilótákkal. Ők már a Szu–22-es repülőgépeink megérkezése előtt a századunknál voltak. Ők végezték a repülőgépek törzskocsijainak kiemelését az An–12-es szállító repülőgépekből.



Az An–12-es típusú szovjet négyhajtóműves, turbólégcsavaros szállítórepülőgép

A gyári szerelőcsoport egyedül – magyar műszaki segítség nélkül – szerelte össze a repülőgépeket. Jó kollegiális viszonyt alakított ki velük a század vezető mérnök-műszaki állománya. A gyári szerelőcsoport 14 fővel érkezett, amely létszám az összeszerelés előrehaladtával fokozatosan csökkent. (A gyár folyamatosan hívta vissza a „főlslegesé” vált repülőgép-szerelőket.) A végén – 1986-ban már csak az összeszerelést végző gyári szerelőcsoport vezetője, Tyuljaev, „Tolja” maradt.¹⁵

Azért volt olyan nézeteltérés a gyári szerelőcsoport vezetője és Mikula László mk. őrnagy között, amely az 1986-os Bulgáriában megtartott – Szófia-i – Varsói Szerződés hadseregei Mérnök-műszaki Szolgálati főnökeinek értekezletén is megemlítésre került. Arról volt szó, hogy a Szu–22UM3-as típus – gyakorlóharci (két kormányos) repülőgép hidraulikarendszerében az előírt 220 bar nyomásértéke a futóművek működtetésekor lecsökkent 130 bar érték alá, amely repülés közben működtette az „Alacsony hidraulika nyomás” jelzőlámpát a veszélyt jelző tablón.¹⁶ A földi ellenőrzések során ugyanazt az

¹⁵ Horváth István tzl. visszaemlékezései alapján. Kaposvár, 2017. 12. 02.

¹⁶ Veszélyt jelző tablók – a repülés közben a repülőgép-vezetőt különböző veszélyt jelző tablók figyelmeztették a repülés különleges eseteire, melyek lámpáinak színe a veszély nagyságától függően lehetett vörös – ez volt a legveszélyesebb – pl.: a „Tűz a hajtómű térben”, az ilyen azonna-

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

eltérést tapasztaltuk Erre semmilyen elfogadható magyarázatot a gyári szerelőcsoport vezetője nem tudott adni. Mikula László mk. őrnagy számára pedig nem volt elfogadható az a válasz részükről, hogy: „Jó az! Ilyen szokott lenni!” Mikula mk. őrnagy számára csak a gyári leírás szerinti paraméterek voltak az elfogadhatóak.¹⁷

Végül is a problémát a Magyar Néphadsereg Repülőfőnökének Mérnök-műszaki Főnöke oldotta meg egy huszárvágással. Kiadott egy bületin-t,¹⁸ amely engedte a repülést ilyen eltéréssel is. Viszont a probléma megjelent a szófiai konferencián, ahol Mikula László mk. őrnagy képviselte két hadsereg szintű – Hollósi Nándor mk. – akkor még alezredes – altbgy. és Körmöczi Csaba mk. alezredes – mérnökkel 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. őrnagyot egy kevésbé sem zavarta, mondván, ő nem vállalja a felelősséget a paraméter-eltérésért, főleg azért nem, mert ebből bármilyen rendkívüli esemény vagy katasztrófa is származhatott volna! Véleménye szerint akkor a gyárnak módosítania kellene az előírt gyári adatokat.

li, halasztást nem tűrő tevékenységet követelt a repülőgép-vezetőtől, vagy lehetett sárga – ez a másodlagos veszélyességi fokozatú figyelem felkeltő lámpa volt – pl.: „Az 1.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.

¹⁷ Mikula László mk. őrgy visszaemlékezései alapján. Bp., 2017. 11. 14.

¹⁸ Melléklet, megjegyzés, módosítás – a gyár által kiadott, az adott repülőgéptípusra vonatkozó közelebbi érvényű módosítás.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szá



A VSZ tagországok hadseregeinek MMSZ konferenciája 1985-ben, Szófiában. A képen a magyar delegáció, jobb szélén szemüvegben Mikula László mk. őrgy, a 101. fre.szdz Főnöke¹⁹

Ezen a szófiai konferencián bemutatásra került többek között a bulgárok Szu-25-ös típusú repülőgépe is, az – általuk megvásárolt – összes függesztményével együtt. Beszéltek többek között a Szu-25-ös csatarepülőgépek összeszerelési, üzemeltetési tapasztalatairól is, amely különösen érdekes volt a magyar küldöttség számára, hiszen Magyarország – terv szerint, hadseregfejlesztésben – két Szu-25-ös csatarepülőszázad beszerzése és hadrendbe állítása előtt állt.

¹⁹ A fénykép Mikula László mk. őrgy magángyűjteményéből való.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám



A Szu-25-ös típusú szovjet csatarepülőgép a függesztményei, fegyverzete egy részével²⁰

Mint a 101. felderítőrepülő-század repülőgép-vezetője, s mint átélője a Szovjetunió belső típus átképzésnek, bizton állíthatom, hogy a felső katonai vezetés a lehető legalkalmasabb parancsnokokat találta meg a század vezetésére. Véleményem és meglátásom szerint nagyon-nagyon szerepe volt abban a század parancsnoki állományának és század vezető mérnök-műszaki állományának, hogy a 101. felderítőrepülő-század rendszerbe állítása és kivonása között eltelt több mint 14 év alatt – bár repülőbaleset²¹ történt a századnál (egy Szu-22UM3 gyakorlóharci és kettő darab Szu-22M3 harci repülőgépet elvesztettünk) – repülőkatasztrófa²² nem fordult elő.

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

²⁰ A fénykép a szerző – Katona István repülőőrnagy – magángyűjteményéből származik.

²¹ Repülőbaleset az, amikor bármilyen okból, legyen az meghibásodás, vagy repülőgép vezetői, vagy más hibából eredően repülőgépvesztés történik. A század két repülőgépe műszaki meghibásodás miatt szenvedett repülőbalesetet, a harci repülőgép veszteség – az én véleményem szerint – a felsőbb parancsnoki vezetés hibás döntés meghozatala miatt történt.

²² Repülőkatasztrófa az a repülési esemény, amikor a repülőbalesetben repülőgép-vezetői halálos eset is történik.

Összességében véve – közel 35 év távlatából nézve – az új repülőalakulat felállításáról, a 101. felderítőrepülő-század indulásáról elmondható: hiába jelentette a Csapatrepülő Parancsnok az 1983-as év végi beszámolójában, hogy az új felderítőrepülő-század fogadására és rendszerbe állítására felkészült a Csapatrepülő Parancsnokság, ez nem teljesen volt igaz! A felderítőrepülő-század századparancsnokával, a FTSZF-vel s egyes üzemeltető szakmérnökökkel, szakemberekkel való konzultációim és a saját tapasztalataim alapján nyugodtan kijelenthetem, hogy az infrastruktúra, valamint egyes beosztások megfelelő szintű ellátásának hiánya miatt a Csapatrepülő Parancsnokság nem állt készen az új repülőgéptípus fogadására!

Utólag úgy tűnik, a fejlesztésnél a tervezői szint és a végrehajtói szint nem állt összhangban. Véleményem szerint a Szu-22-es felderítőszázadra kiírt fejlesztésnél a tervezői szinttől a végrehajtói szint nem kaphatta meg a fejlesztéshez a szükséges információkat, adatokat, s hogy a végrehajtói szintnek fogalma sem volt arról hogyan is néz ki, milyen paraméterekkel rendelkezik a Szu-22M3-as repülőgéptípus, arról pedig végképp fogalmuk sem volt, hogy mire is képes a repülőtechnika.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Germuska Pál: Vörös arsenal. Argumentum kiadó, Budapest, 2010.
2. Fischer Ferenc: A megosztott világ. IKVA Kiadó, Budapest, 1982.
3. Fischer Ferenc: A megosztott világ TÖRTÉNELMI – POLITIKAI ATLASZA 1941–1991. Janus Pannonius Tudományegyetem Pedagógus Szakma Megújítása Projekt Programiroda, Pécs–Budapest, 1996.
4. URV-71 – Utasítás Repülések Végrehajtására. HM, Budapest, 1973.
5. Honi Vadászrepülő Harkkiképzési Utasítása – HVHU-75. HM, Budapest, 1976.
6. HM 029/1973 számú utasítása a Magyar Népköztársaság területe fölötti repülések szabályozására. HM, Budapest, 1974.
7. HL KI HM parancsok, intézkedések 1980-1989. 15 doboz Bp. – MN HM 005/1984. számú parancsa az L-29 repülőgép rendszerből való kivonására és a Szu-22M3 repülőgép típus szolgálatba állítására. Bp. 1984. április 12.
8. HL KI HM parancsok 1980–1989. 13. d., Bp. 1981. április.16 – MN HM 00085 számú direktívája.
9. HL KI, HM Titkárság 1980–1989. Bp. 8. d, 16. őe. 1980. március.12. – VSZ EFE Pk szigorúan titkos átírata.
10. HL KI CSRP intézkedések 1980–1989. 862. d., 0651-0700. ő. e. 1983. 06. 28 – HM 0662/1983-as intézkedése,

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2018. XI. évfolyam 1. szám

11. Balogh Imre nyugállományú vezérőrnagy személyes visszaemlékezései. Budapest, 2016. 09. 12.
12. Dr. Mikula László nyugállományú mérnök ezredes személyes visszaemlékezései. Budapest, 2017. 11. 14.
13. Máté László nyugállományú alezredes, személyes visszaemlékezései. Kaposvár, 2017. 11. 16.
14. Dobor István nyugállományú mérnök alezredes, személyes visszaemlékezései. Kaposvár, 2017. 12. 12.
15. Vígh Miklós nyugállományú alezredes személyes visszaemlékezései. Diósd, 2017. 11.
16. Reizinger Zoltán nyugállományú mérnök alezredes, Budapest, 2017. 12.
17. Horváth István nyugállományú törzsszászlós, Mezőcsokonya, 2016. 11. 07; 2017. 12. 02., 2018. 01. 07.