

Katona István¹

AZ MN 101. FELDERÍTŐREPÜLŐ-SZÁZAD ÉLETÉBŐL: ÁTTELEPÜLÉS MEZŐKÖVESD HADMŰVELETI REPÜLŐTÉRRE

FROM THE LIFE OF THE 101ST RECONNAISSANCE
SQUADRON: RELOCATION TO MEZŐKÖVESD
OPERATIONAL AIRPORT

[HTTPS://DOI.ORG/10.30583/2023-1-2-199](https://doi.org/10.30583/2023-1-2-199)

Absztrakt

Az MN CSRP 1985-ös kiképzési terve, az MN 101. felderítőrepülő-század Mezőkövesd² hadműveleti repülőtérre³ települése⁴, a nagy hatótávolságú diszlokáció⁵ minden oldalú biztosítása, az áttelepülési terv elkészítése, az áttelepülés légi és földi lépcsői, lövészetű és bombavetési

¹ Katona István nyugállományú őrnagy, Nemzeti Közszerológiai Egyetem doktorandusz, e-mail: goldensoldierpilot@gmail.com, ORCID azonosító: 0000-0002-9865-3530

² Mezőkövesd repülőtér – Clementina, hívóneve: „Falu” – Vándor Károly: Légió társbérletben I. VPP Kiadó, Dunakeszi 2009, – a szovjet csapatok és a Magyar Néphadsereg által közösen épített és üzemben tartott repülőtér 1945 után, stratégiai bombázók számára is alkalmassá tett leszállással és bizonyos ideig tartó tartózkodással. (A magyar néphadsereg anyagi forrásai megszüntével a repülőtér teljes kiépítése abbamaradt.) A szovjet csapatok által többször is igénybe vett, repülőegységeik időszakos tartózkodására (többnyire nyáron) használt repülőtér. Elhelyezkedése: Borsod-Abaúj-Zemplén megye, Mezőkövesdtől 5 kilométerre, keletre. Északi szélesség (É-i sz.): 47°48'57,78", Keleti hosszúság (K-i h.): 20°38'16,62" Kelet, 657 hektáros terület, az MN Csapatrepülő Parancsnokság gondozásában.

³ Hadműveleti repülőtér – Katonai terminológiai értelmező szótár (KÉSZ), HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp. 2013; - Repülőegységek, egységek, meghatározott rendű és idejű tevékenysége számára előkészített, szükségberendezésekkel és tartalék anyagkészletekkel ellátott, rendszeresen karbantartott és ellenőrzött, repülőtéri szolgálatra alkalmassá tett területű, füves vagy szilárd burkolattal ellátott, fel- és leszállópályával rendelkező repülőtér. A hadműveleti repülőtér bizonyos esetekben tartalék repülőtérként is megjelölhető, felhasználható. (K. I)

⁴ Áttelepülés – Katonai terminológiai értelmező szótár: HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – Valamely köteleknek, szervnek, hadrendi vagy más elemnek az elrendelt időben egyik helyről (körletből) egy másikba történő szervezett helyváltoztatása, manővere.

⁵ Nagy távolságú manőver – Katonai terminológiai értelmező szótár, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – A kedvező erőviszonyok ismételt létrehozása érdekében végrehajtott tevékenység, az egyik irányból (települési helyről) egy másikba való áthelyezés az adott hadműveleti irányban lévő repülőcsoportosítást ért nagy veszteségek pótlására. (Vagy pedig a szárazföldi hadseregcsoport főcsapásirányának megváltoztatására.)

feladatok végrehajtása a hadműveleti repülőtéren, Nádudvar nemzetközi éleslövészeti és bombavetési lőtér célvázlata, a hadműveleti lőtéri településünk tapasztalatai, a mezőkövesdi település repülőeseményei, Taszár repülőtérre történő visszatelepülés.

Kulcsszavak: hadműveleti repülőtér, diszlokáció, földközeli repülés, kötelekrepülés, éleslövészet, bombavetés, célvázlat, áttelepülés, légilépcső, földilépcső, repülőtér-gondnokság, repülőesemények, visszatelepülés

Abstract

Training plan for 1985th year of the Hungarian People's Army Tactical Aviation Command (MN CSRP in Hungarian), 101st reconnaissance squadron relocation to Mezőkövesd operational airport, provision of long-range dislocation on all sides, preparation of the relocation plan, air and ground steps of the relocation, execution of shooting and bombing tasks from the military airport, return to Taszár airport.

Keywords: military airport, dislocation, ground flight, convoy flight, sniper, bombing, target sketch, relocation, aerial staircase, ground staircase, airport guardianship, flight events, return to Taszár airport.

Az áttelepülés előkészítése

Az MN Csapatrepülő Parancsnokság parancsnokának 1985-ös kiképzési terve⁶ előírta az MN 101. felderítőrepülő-század részére: „*Hajtsa végre Mezőkövesd, Kecskemét⁷ és Pápa⁸ repülőterek berepülését.*” (Eredeti írásmóddal K. I.)

⁶ HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2689 (doboz) d. 3891 (őrzési egység) őe.

⁷ Kecskemét repülőtér, a repülőtér hívóneve: „Dalnok”, a Magyar Néphadsereg I. osztályú repülőtere, nagysebességű repülőgépekkel (MiG–21-es és MiG–29-es típusokkal), saját készülségi szolgálattal és saját repülőtér-gondnoksággal, repülőtér karbantartó egységgel (REKA). Elhelyezkedése: Bács-Kiskun megye, Kecskemét városától 1 kilométerre, északkeletre. A repülőtér koordinátái: É-i sz: 46°55'03”, K-i h: 19°44'57,14” Vándor Károly- Légiőr társbérletben I-II.: VPP Kiadó, Dunakeszi 2009-2010.

⁸ Pápa repülőtér, a repülőtér hívóneve: „Körút”, a Magyar Néphadsereg I. osztályú repülőtere nagysebességű repülőgépekkel (MiG–21-es, MiG–23-as típusokkal), saját készülségi szolgálattal és saját repülőtér-gondnoksággal (REKA-val). Elhelyezkedése: Veszprém megye, Pápa városától 2,5 kilométerre, északkeletre. Koordinátái: É-i sz: 47°21'50”, K-i h: 17°30'02”. 1945 előtt és alatt a Magyar Királyi Honvéd Légiőr használta ezt a repülőteret. 1943-ban épült meg a betonos fel- és leszállópályája, melyet már 1944-ben a szovjet légiőr gépei is használtak. Az I. generációs sugárhajtóműves repülőgépekre – MiG–15-ös repülőgépekre – itt, Kecskeméten és Taszáron képezték át a kecskeméti és a taszári repülőalakulatok pilótáit. Vándor Károly- Légiőr társbérletben I-II.: VPP Kiadó, Dunakeszi 2009-2010.

Ez a kiképzési terv a feladatszabás⁹ könnyebb része volt. A repülőgép-vezetők többsége a szovjet krasznodári¹⁰ repülőtishti főiskola elvégzése után Magyarországon általában a repülőcsapatokhoz történő állományba helyezése előtt Kecskemét repülőtérén¹¹ került beosztásba, majd innen helyezték át őket a különböző harci egységekhez. A repülőterek berepülése azt a célt is szolgálta, hogy a repülőgépvezető-állomány megismerhette így az adott repülőgéptípuson a tartalékként¹² számításba jöhető repülőtereket, s a későbbiekben nem jelenthetett problémát a tartalék repülőterek kiképzési, illetve más esetekben történő igénybevétele az időjárási viszonyok megromlása vagy vészhelyzetek esetén.

Kecskeméten is, mint ahogyan a többi nagysebességű repülőgépet üzemeltető repülőtérén – Pápa, Taszár – volt egy-egy kiképző repülőszázad, melyek a „frissen” végzett hajózókat készítették fel a magyarországi viszonyokra. Ezekhez a kiképző repülőszázadokhoz a szovjet repülőbázison végzett vagy pedig a Kecskemétről elosztott fiatal repülőgépvezetők, illetve a szolgálati érdekből az alakulathoz áthelyezettek kerültek. Ezeknél a századoknál felmérték a repülőszakmai tudásukat, s akiknél még csiszolásra szorult, azt a kiképző repülőszá-

⁹ Feladatszabás – KÉSZ- HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013. A kapott feladatok átalakítása parancsokká, valamint ezek továbbítása az érintett egységekhez.

¹⁰ Egyesített Repülő Műszaki Főiskola, Krasznodar, a Szovjetunió nemzetközi kiképző bázisa Krasznodar repülőbázison. Ezen a bázison a világ minden tájáról több tíz nemzet pilótáit és repülőműszaki szakembereit képezték ki szovjet mesteroktatók, az araboktól kezdve a kubaiakon keresztül dél-amerikai, távol-keleti nemzetekét is. Itt oktatták többek között az amerikai-vietnámi háború vietnámi katonai pilótáit is, amikor a növendéki pilótakiképzésemet megkaptam 1972-től 1974-ig. A magyar pilótáknak ezen a szovjet repülőbázison kívül két csoportja – itt csak a nagysebességű pilótaképzésről beszélek – végzett az armavíri kiképzőbázison. Ott csak ők voltak külföldiek, és ez a két csoport tanulmányi ideje öt és fél éves volt, viszont ők mérnökpilóta képesítést kaptak az iskola végeztével. Ilyen repülőgép-vezetők voltak pl. a 101.felderítő repülőszázad állományából Balogh Imre századparancsnok, Máté László századparancsnok felderítőhelyettes, Vámos József század megfigyelőszolgálat vezető. (K. I.)

¹¹ Repülőtér – „Utasítás a repülés végrehajtására URV-71” Honvédelmi Minisztérium, Bp, 1973. – Repülőtérnek nevezzük a repülőgépek, helikopterek felszállására, leszállására, elhelyezésére és kiszolgálására, valamint a repülőegységek, alegységek településére szolgáló, külön erre a célra előkészített földterületet, építmény- és berendezéskomplexummal együtt.

¹² Tartalék repülőtér – Utasítás a repülés végrehajtására, URV-71 Bp, 1973. HM kiadás 22. oldal, 43.pont – minden olyan repülőtér, amelyet a gépszemélyzet részére leszállásra jelölnek ki arra az esetre, ha a tervezett leszálló repülőtér használhatatlan. Tartalék repülőteret minden repülési váltásra ki kell jelölni, tartalék repülőtér nélkül repülési váltást nem lehet megkezdeni!

zadok nagy tapasztalattal rendelkező oktató-pilótái segítették. Kecskeméten ezt a feladatot az első repülőszázad végezte Arató Ferenc őrnagy vezetésével, más reptereken pedig az adott repülő kiképző századok¹³. Ilyen szempontból a kecskeméti ezredparancsnok kellemes helyzetben volt, hiszen többségében ő ismerte meg elsőként a főiskoláról kikerült repülőgép-vezetőket, s egyből ki is választhatta a szakmailag tehetséges, legígéretesebbeknek tűnőket. Az én végzésem idején egy évet repültünk Kecskeméten, s utána kerültünk az állandó állomáshelyünkre, szolgálati érdekből. Ez lehetett Taszár¹⁴ vagy pedig Pápa repülőtér. Így fordult elő, hogy a kezdetektől az MN 101. felderítő repülőszázad állományából 9 fő már repült Kecskeméten, 4 fő Pápán, a többiek pedig Taszáron. Kecskemétre a nádudvari vagy a Bokros¹⁵ lőtéren történő lövészetek alkalmával már a taszáriak többsége is repült, illetve áttelepült Kecskemét repülőtérre. Így csak a négy pápai repülőgép-vezetőnek volt ismeretlen a kecskeméti repülési körzet.

A légilövész szolgálatok részére a következő feladatot szabta a Csapatrepülő Parancsnok: *„készítsék fel az alakulatok hajózó állományát Nádudvar, Várpalota, illetve Hajmáskér lőtereken történő lövészetek végrehajtására.”* (Eredeti írásmóddal K. I.) Ez a századunk számára azért is volt nagyon érdekes, mert a mi repülőgép-vezetői állományunk 90%-a még sem Várpalota, sem pedig Hajmáskér¹⁶ („Nulla-

¹³ Az is előfordult, hogy akinél problémák adódtak a vadászrepülőgép-vezetői kiképzésnél, s nem tudtak rajta korigálni a repülő kiképző századnál, azt „letiltották” a nagysebességű repülésről, s más, alacsonyabb repülőgéptípuson folytathatta tovább a repülőgép-vezetői pályafutását (szállító repülőgépen, -helikopteren vagy esetleg futárrepülőgépen), de a repülő kiképzése nem mehetett kárba. A legdurvább esetben földi beosztást kapott, vadászirányítóként vagy pedig a repülés más szakterületén.

¹⁴ Taszár repülőtér, a repülőtér hívóneve: „Célszög”, a Magyar Néphadsereg I. osztályú repülőtere, nagysebességű repülőgépekkel (MiG–21-es és Szu–22-es repülőgéptípusokkal), saját készülségi szolgálattal és saját repülőtér-gondnoksággal, repülőtér karbantartó egységgel (REKA). Elhelyezkedése: Somogy megye, Taszár községtől 1 kilométerre, északkeletre. A repülőtér koordinátái: É-i sz.:46°23'37,49", K-i h.:17°55'1,44".

Volt 1945 előtt egy másik, egy füves le- és felszállómezős repülőtér is Taszáron, a településtől 500 méterre, délnyugatra. Ezt a repülőteret a Magyar Királyi Honvéd Légierő 1936-tól használta, 1944-ben rajta kívül a német Luftwaffe és a kassai Magyar Honvéd Repülőakadémia I. évfolyama is alkalmazta. (K. I.) – Vándor Károly – „Légierő társbérletben I.” - VPP Kiadó, Dunakeszi 2009;

¹⁵ Bokros lőtér – Kecskemét repülőtér használati utasításában csak repülőgép fedélzeti gépágyú és NIR-lövészetre kijelölt magyar használatú lőtér, melyet főként a kecskeméti repülőezred használt. (K. I.)

¹⁶ Hajmáskér – összefegyvernemi lőtér. Elhelyezkedése: Veszprém megye, Gyulafirátóttól keletre, Hajmáskértől, Öskütől, Várpalotától északra fekvő, kb. 17X7km-es terület. Vándor Károly – „Légierő társbérletben I.”, VPP Kiadó Dunakeszi, 2009.

pont” vagy „Null-pont”)¹⁷ lőtereken soha nem hajtott végre semmilyen harci alkalmazási feladatot.

Az MN Csapatrepülő Parancsnokság parancsnokának 1985-ös képzési tervében utasítja az alakulatok megfigyelői szolgálatait, hogy biztosítsák az alakulatok előtt álló feladatok sikeres végrehajtása érdekében a hajzó állomány maximális hatótávolságra, illetve a harcászati hatósugárig történő tevékenységének megfigyelői biztosítását a földközeli és a kötelékrepülések légi tájékozódási sajátosságaira tekintettel, különböző időjárási viszonyok között.

Ezen kívül az utasítás kiterjedt a speciális feladatok, a harci körülményeket legjobban megközelítő viszonyok közötti repülések megfigyelői biztosítására, a csökkentett HIR-FRISZ és fénytechnikai eszközök¹⁸ melletti repülésekre történő felkészülésre, a felderítő repülőszázad repülőgépvezető-állományának felkészítésére a felderítési adatok nagy pontosságú meghatározásával, a tartalék, valamint az együttműködő repülőterek berepülésének végzésére a Szu-22M3 és Szu-22UM3 felderítő-repülőgépekkel.

Az MN Csapatrepülő Parancsnokság parancsnoka, az 1985-ös képzési tervével összhangban, a 060/1985. számú intézkedésében¹⁹ elrendelte az MN 101. felderítőrepülő-század Mezőkövesd hadműveleti

¹⁷ Nulla-pont (Kiinduló pont) vagy repülőgép-vezetői szakzsargonnal Null-pont – a Hajmáskér lőtéri szemlélpont, illetve gyakorlatvezetési pontja, a gyakorlat lövészet, bombavetési szemlepontja. Repülőgép-vezetői szempontból a „null-pont” a megfigyelői számításoknál egy kiindulópont, ahonnan a megfigyelői számítások kezdődnek (legyen az lövészet, áttelepülési vagy akár egy hadgyakorlat felvonulási útvonala). Elhelyezkedése: Gyulafirátóttól 2,5 km-re észak-keletre, É-i sz. 47°9'51,29", K-i h. 17° 58' 2,98". Itt volt minden olyan gyakorlat, amelyiken volt bombavetési, gépágyú-, illetve NIR-lövészet – a gyakorlat leglátványosabb része – itt teljesedett ki a gyakorlat a szemlék idején. A Nulla-pontra gyakorlatilag ráépült a szemlepont, egy többszintes építmény a lőtéren, ahol a szemléző bizottság – a honvédelmi vezetés, a kormány vezetői, alkalmanként a külföldi (főként katonai) VSZ EFE vezetők, a szemlézők – helyet foglaltak, s innen nézték végig a gyakorlatok lövészet részének a végrehajtását. Helikopter le- és felszállóhely is kiépítésre került itt. Kocsis Mihály nyugállományú ezredes, az MN CSRP politikai helyettesének visszaemlékezései alapján, Katona István nyugállományú repülő őrnagy megfogalmazásában.

¹⁸ Utasítás a repülés végrehajtására, URV-71, Honvédelmi Minisztériumi kiadás, Bp, 1973. – szabályzat 390. pontjától a 396. pontig – Repülés csökkentett HIR-FRISZ és fénytechnikai eszközökkel.

¹⁹ HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2692 d. 3897 öe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokság parancsnokának 060/1985. számú intézkedése az MN 101. felderítőrepülő-század áttelepítésének és Mezőkövesd repülőtéren történő tevékenységének mindenoldalú biztosítására

repülőtérre történő áttelepítését, és intézkedett az áttelepítés és a repülőtéri tevékenység mindenoldalú megszervezésére és végrehajtására.

„A 101.felderítőrepülő-század települjön át Mezőkövesd repülőtérre és ott hajtsa végre az 1985.július 10 – augusztus 10-ig tervezett harckiképzési²⁰ feladatait.” – (Eredeti írásmóddal K. I.)

Az áttelepülési feladat Csapatrepülő Parancsnok által megszabott időszaka:

- tervezés időszaka: 1985.06.17-től 1985.06.27-ig;
- előkészítés időszaka: 1985.06.27-től 1985.07.06-ig;
- az előkészítő csoport áttelepülésének időpontja: 1985.07.04;
- az áttelepülési időszak: 1985.07.06-tól 1985.07.10-ig;
- a harckiképzés időszaka a hadműveleti repülőtéren: 1985.07.10-től;
- a visszatelepülési időszak: 1985.08.06-tól 1985.08.10-ig.

Az intézkedés 1. számú mellékletét, „Az erő-eszköz²¹ számvetés”-t a felderítőrepülő-század diszlokációjának²² állományáról és technikájáról a Csapatrepülő Parancsnok hadtáp²³ helyettese, Dr. Csordás Lajos ezredes írta alá 1985.06.26-án.

A felső katonai vezetésünk, összhangban az éves kiképzési tervünkkel, egy nappal a tervezési időszak vége előtt utasította az áttelepülésben résztvevő, illetve közreműködő alárendeltet a szükséges személyi és technikai biztosítás elvégzésére. Felmerült a kérdés: A rendszeren belüli átfutási idő elegendő időt biztosít-e a végrehajtók számára a feladat végrehajtására? Mivel ez egy nagy távolságú, komplex földi és légi

²⁰ Harckiképzés – KÉSZ- HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013. Összesített oktató-nevelő folyamat, tevékenység, amelynek célja a hadsereg állandó harckészültségének elérése és meghatározott szinten tartása. A harckiképzés a hivatásos, a sor- és tartalékos állományra egyaránt kiterjed.

²¹ Erők és eszközök – KÉSZ- HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013. Az adott katonai szervezet(ek)ben (csapatnál) rendszeresített személyi állomány (erők) és az ugyancsak rendszeresített haditechnikai eszközök, illetve anyagok összefoglaló megnevezése.

²² Diszlokáció – KÉSZ HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – Egy alakulat elemeinek megoszlása egy bizonyos területen, az egyes egységek harcálláspontjának pontos elhelyezkedése és a nekik alárendelt erők települése.

²³ Hadtáp – KÉSZ HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – A hadi (harc)tevékenység minden oldalú anyagi biztosítását végző szervek, szervezetek, intézetek stb., valamint a szükségletek kielégítésére rendelkezésükre álló anyagi-technikai készletek összességének általános megnevezése.

diszlokáció, áttelepülési manőver, melyhez hasonlót a 101. felderítő repülőszázad még soha nem hajtott végre, ennek a begyakorlása és eseménymentes végrehajtása érdekében a manőver minden egyes mozzanata kidolgozására több időt kellett volna biztosítani, hiszen ilyen feladat végrehajtásában ez az alakulat még nem vett részt.

A fentiek figyelembevételével az MN 101.felderítőrepülő-század parancsnoka két nappal később már kiadta parancsát²⁴ minden, az áttelepülési manőverben érintett szakág vezetőjének. Az előkészítő csoportot a CSRP parancsnoka által meghatározott időben, 1985.07.04-én reggel 06:00-kor útba is indította. Ebből a csoportból egy fő tiszthelyettes két fő sorállományú katonával Szentkirályszabadja²⁵ repülőteret érintve elhelyezési anyagokat vételezett, majd ezt végrehajtva folytatta az útját Mezőkövesd repülőtérré.

Az előkészítő csoport másik része, a 91. RTG alakulat²⁶ elhelyezési szolgálatától az áttelepülő állomány élet- és munkakörülményeinek biztosításához - a szükséges létesítmények szemrevételezése után - a meghatározottaknak megfelelően átvette az elhelyezési anyagokat, és a parancs szerint be is rendezte 146 fő részére az elhelyezési körletet, az arra kijelölt zónában biztosította 9 db repülőgép és 27 db gépjármű elhelyezését. Előkészítette a repülőfedélzeti harcanyagok tárolására kijelölt helyiségeket a repülő-szakanyagok beérkezésének fogadására, és megszervezte az átvett objektumok őrzésvédelmi szolgálatának ellátását.

A 101. felderítőrepülő-század parancsnoka utasította a század törzsfőnökét az áttelepülés tervének elkészítésére, melyet előzetes utasítása szerint 1985.07.03-án jóváhagyott, és utasította az áttelepülés időszakára a harckészültségi²⁷ terv módosításának elvégzésére és

²⁴ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. BL. 50/01/74, 480/11/1. számú csomag – A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-századparancsnok 074/1985. számú parancsa a század erői és eszközei Mezőkövesd repülőtérré történő áttelepítésének végrehajtására.

²⁵ Szentkirályszabadja helikopter repülőtér – A Magyar Néphadsereg helikopter repülőtere, az MN Csapatrepülő Parancsnokság MN 87. harcihelikopter-ezrede települt itt (Mi–8, Mi–9, Mi–17 és Mi–24-es helikopterekkel). Bálint István nyugállományú ezredes – a Légvédelmi és Repülőparancsnokság Repülőfőnökség helikopterek főszemlélője visszaemlékezései alapján.

A helikopter repülőtér elhelyezkedése: Veszprém megye, Veszprém városától délkeletre, 4, Vándor Károly: „Légierő társbérletben I.” VPP Kiadó, Dunakeszi, 2009.

²⁶ 91. RTG alakulat – a Mezőkövesd repülőtéren települő repülőtér-gondnokság alakulata.

²⁷ Harckészültség – KÉSZ HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013; Harctevékenységre, védelemre vagy oltalmazásra való készenlét. A harckészültségi terv

1985.07.01-ig való felterjesztésére jóváhagyásra a Csapatrepülő Parancsnokságra. Utasította még őt a széttelépítés idején történő harckészültségi riasztás rendjének kidolgozására a századtörzshöz tartozó minden szakterület vonatkozásában, amely a harckiképzés zökkenőmentes végrehajtásához szükséges volt. Mindenki ismerte a saját feladatát a rá vonatkozó mértékben. Így az elrendelt diszlokáció, mint egy jól olajozottan működő gépezet megindult a 101. felderítőrepülő-század parancsnokának a vezetésével, Mezőkövesd hadműveleti repülőtérré.

A földi áttelepülés második, a vasúti lépcsővel végrehajtott szakasza 1985.07.07-én került végrehajtásra. A bevagonírozást²⁸ az előkészítés időszakában folyamatosan végezte az erre kijelölt állomány. Alapvetően ebben az oszlopban kerültek átszállításra a repülőtechnika üzemeltetését és kiszolgálását biztosító, valamint a közúti szállításokat végző eszközök. Összességében a vasúti oszlopban áttelepült öt fő tiszt, hat fő tiszthelyettes, valamint 37 fő sorállományú katona és 21 darab gépjármű.

Az áttelepülés első légilépcsőjében a Csapatrepülő Parancsnok intézkedésének diszlokációs terve, az 1985-ös kiképzési terv elképzelésének feladatszabása, valamint a 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 074/1985. számú parancsa alapján 1985. július 09-én 07:00-tól egy An-26²⁹ típusú szállító repülőgéppel a 101. felderítőrepülő-század állományához tartozó 17 fő áttelepült Mezőkövesd repülőtérré.

A második légilépcsőben egy An-26-os szállító repülőgépen 24 fő a repülőszázad állományából – közöttük a szovjet garanciális csoport 6 főjével – 1985. július 10-én 07:00-kor felszállt a mezőkövesdi repülőtérré. Szintén ezen a napon az An-26-os repülőgép felszállása után egy Szu-22UM3 gyakorló-harci repülőgéppel Taszár repülőtérről felszállt Balogh Imre alezredes századparancsnok és Lőrincz István őrnagy, a század légilövész-szolgálat főnöke időjárásfelderítésre, ellen-

jelen esetben a felderítőrepülő-század részére külön parancs és sajátos szempontok figyelembevételével előre kidolgozott és a Csapatrepülő Parancsnok által jóváhagyott terve. (K. I.)

²⁸ Málházás – Anyagok, eszközök tervszerű elhelyezése személyeken (katonákon), haditechnikai eszközökön, szállító járműveken/járművekben. A tervszerű málházáshoz, illetve az anyagi-technikai eszközök szállíthatóságának megkönnyítésére különféle rakományrögzítő-kötöző eszközöket és rögzítési módokat alkalmaznak. KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013.

²⁹ An-26-os repülőgép – Szovjet kéthajtóműves, légcsavaros, gázturbinás katonai szállító repülőgép. A kijevi Antonov tervezőiroda fejlesztette ki. Közel 1400 darabot gyártottak le belőle 1969 és 1986 között. A kínaiak licence nélkül gyártják. (K. I.)

őrízve a Mezőkövesd repülőtérre történő áttelepülés útvonalának időjárési viszonyait.³⁰ Leszállás után a magassági állomáson, a parancsnoki eligazítást követően 1985.07.10-én 09:00-tól Taszár repülőtérrel felszállt egy Szu-22UM3 gyakorló-harci repülőgép a Mezőkövesd repülőtéri repülésvezetővel³¹ és annak leszállásirányítójával³², akik Mezőkövesd repülőtéren az érkező repülőgépeket fogadták. Utánuk 15'-es időintervallumonként szállt fel egy-egy géppárkötelék az áttelepülés és a kiképzési feladat végrehajtására Mezőkövesd hadműveleti repülőtéren történő leszállással, végrehajtva az áttelepülési feladatot. 10:00-ás felszállási idővel elindult Mezőkövesd repülőtérre a légitársasággal áttelepülő állományon felül a repülőgép-vezetők utolsó nyolc tagja egy darab Mi-8T³³ típusú helikopterrel.

Az áttelepülést a 101. felderítőrepülő-század parancsnoka mindvégig figyelemmel kísérte rádióösszeköttetés útján a repülésvezetői toronyból vagy pedig telefonon mind az előkészítő csoport, mind a légitársaságok, mind pedig a vasúton utazók áttelepülését az állomány megérkezéséig Mezőkövesd hadműveleti repülőtéren.

A repülőgép-vezetői állomány a megérkezést követő felkészülési napon már vizsgázott Mezőkövesd repülőtér használati utasításának

³⁰ Kétféle tervtábla-variációt dolgoztunk ki az áttelepülésre: egy egyszerű időjárési körülmények (EIV) közöttit és egy bonyolult időjárési viszonyok (BIV) közöttit. EIV között kötelékrepülésben, míg BIV között egyenként történt volna az áttelepülés a repülőgépekkel. (K. I.)

³¹ Repülésvezető – KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – a repülések vezetésére kijelölt csoport vezetője. Felelős az előírt repülési szabályok betartásáért – a hozzá tartozó repülési körzetben a repülési váltása ideje alatt –, így a repülésekben részt vevő és a repüléseket biztosító teljes állomány előjárója, függetlenül a résztvevők katonai rendfokozatától és beosztásától.

³² Leszállásirányító: a repülésvezetői csoport tagja, RSZP-s (leszállító rádiólokátoros) tiszt, a repülésvezető beosztottja, aki a leszállásirányítón a távoli irányadó állomáshoz (TIRÁ) segíti a leszálláshoz besoroló repülőgépeket. A repülőgép-vezetői szakszargon a repülésvezető helyettesét is leszállásirányítónak hívta, nemes egyszerűséggel csak „Leszír”-nek. Ez a tiszt többnyire aktív repülőgép-vezető, és a leszálló repülőgépek leszállásának irányítását veszi át a távoli irányadó állomástól a földet érésig, illetve a kigurulás befejezéséig. A leszálló repülőgép-személyzetet segíti a leszállás végrehajtásában. (K. I.)

³³ Mi-8: szovjet közepes szállító és támogató helikopter. A Mihail Leontyjevics Mil vezetésével álló tervezőirodában fejlesztették ki. A Mi-8 típus fejlesztése 1958 februárjában kezdődött, s a sorozatgyártása 1967-ben kezdődött meg. 24 fő katonára vagy 3000 kg teher szállítására alkalmas. Külső fegyverzettel ellátható. 7,62 mm-es géppuskával, 12 külső blokkon 192 darab SZ-5 nem irányított rakétával (NIR) és 4 darab páncéltörő rakétával szerelhető fel. Több mint 12 000 darabot gyártottak le belőle. A Varsói Szerződés hadseregeiben széles körben elterjedten alkalmazták. (K.I.)

és Nádudvar lőtéren történő lövészeti és bombavetési feladatok végrehajtásának ismeretéből az URV-71 164. pontja alapján. Ennek a vizsgának az eredményét jegyzőkönyvben rögzítette a 101. felderítő-repülő-század parancsnokhelyettese, Vígh Miklós őrnagy, a repülőgép-vezetői állomány pedig a vizsga alapján történő engedélyezést – a lőtéri munka és a Mezőkövesd repülőtéren történő repülés jogosultságát – a saját hajózó könyvébe³⁴ beírta. A vizsgát követő repülőképzési napon légtérkörbejárást³⁵ végeztünk, majd ezután folytattuk az éves kiképzési tervünk szerinti repüléseinket, mintha az „anyarepülőtérünkön”, Taszáron lettünk volna. Ismerkedtünk a repülőtérrel, annak repülési körzetével, fenntartottuk a repüléstechnikai jártasságunkat, majd többek között légtér- és útvonalrepüléseket hajtottunk végre Nádudvar lőtérré és vissza, készülve az elkövetkezendő lövészeti és bombavetési feladatainkra.

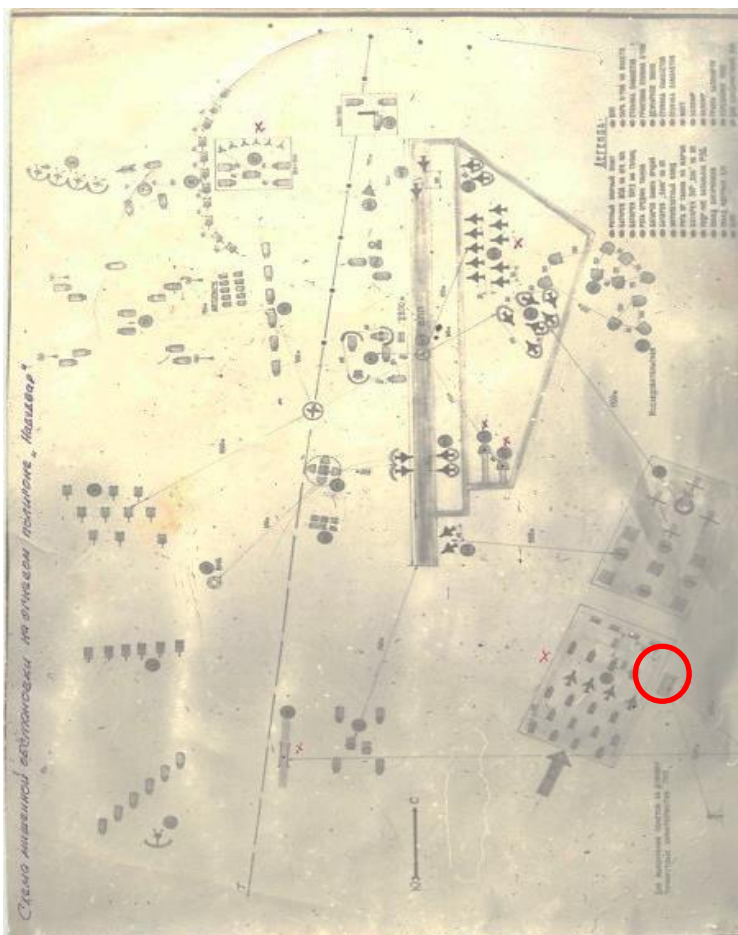
A nádudvari lőtér szovjet tulajdonban és kezelésben volt, így csak akkor tervezhattunk bombavetési és lövészeti feladatokat, amikor a szovjetek nem használták a lőteret. Ennek ellenére jól haladtunk a lövészeti és bombavetési feladatainkkal, azaz a rendeltetésnek megfelelő jártasságunk megszerzésével, mert amikor nem használhattuk a nádudvari lőteret, akkor a repüléstechnikai feladataink végrehajtására fordítottunk minden energiát. Ilyenkor a jártasságunk fenntartása és a kiképzési tervünk végrehajtása volt az elsődleges cél. Az FHT-81³⁶ alapján az éles lövészeti és bombavetési feladataink túlnyomó többségét végrehajtottuk, és a repülőgép-vezetőink túlnyomó többsége Taszár repülőtérre történő visszatelepülésünk időpontjáig a harci alkalmazási feladatainak nyolcvan százalékát a kiképzési tervünk szerint végrehajtotta oly módon, hogy közben a repüléstechnikai feladatait is időarányosan teljesítette.

³⁴ Hajózó könyv – a repülőgép-vezető saját tulajdonú, hivatalos okmánya, amelyben mindent köteles volt rögzíteni: az éves orvosi vizsgákkal kezdve mindenféle vizsgát, a gyakorló katapultálás, az ejtőernyős ugrásokon keresztül az éves kötelező vizsgákat, az osztályba soroló vizsgákat, a kiképzési szinteket és az áttelepülésektől a tartalék repülőterek berepüléséig mindent. Természetesen a repülési időket és a repült repülőgéptípusokat úgyszintén. Mindezeket a repülőgép-vezetői bejegyzéseket, s a bejegyzések naprakészességét a repülőszázad parancsnoka ellenőrizte időközönként és az aláírásával hitelesítette. (K.I.)

³⁵ „Légtérkörbejárás” – repülőgép-vezetői szakzsargon – valamely repülési körzet, repülőtérkörzet körberepülése egy adott magasságon. Az adott repülési körzetben vagy repülőtéren először repülő pilótáknak a repülési körzettel történő megismertetését hívjuk így. (K. I.)

³⁶ FHT-81 – Felderítőrepülő Harckiképzési Tervezete – a Magyar Néphadsereg Honvédelmi Minisztérium kiadványa, Repülési szabályzatok, Bp, 1981

Nádudvar³⁷ – szovjet gondnokságú, nemzetközi lőtér



1. számú kép. A nádudvari lőtér vázlatrajzán egy észak-déli fel-szálló mezővel rendelkező repülőtér „rendeztek be” a szovjetek. A piros körrel a lőtéri repülésvezetői irányítótornyot jelöltem. Az eredeti orosz nyelvű vázlatrajz³⁸ Vándor Károly gyűjteményéből és személyes engedélyével került felhasználásra

³⁷ Nádudvar lőtér – Vándor Károly „Légierő társbérletben I.”, VPP Kiadó, Dunakeszi, 2009. A lőtér elhelyezkedése: Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megye. Nagyivántól 5,5 kilométerre, délkeletre, Nádudvartól 11,5 kilométerre, északnyugatra, Mihályhalmától 4 kilométerre, nyugatra. A lőtér koordinátái: É-i h: 47°27'0,97”, K-i sz: 21°0'9,59”. Az irányítótorny koordinátái: É-i h: 47°25'59,28”, K-i sz: 21°2'36,12”. Hívóneve: „Ciklon”, de mi egyszerűen „poligon-nak” hívtuk (ez lőtér jelent orosz nyelven). A lőtér célsémája egy, a lőtér területére mésszel fel-festett vagy felszórt repülőtér, annak minden eszközével, épületeivel, légvédelmi és repülőtechnikai eszközeivel. (K. I.)

³⁸ Az orosz nyelvű vázlatrajz nagy valószínűséggel a kunmadarasi szovjet repülő-erzd pilótáinak repülési felkészülési tanterméből való (K.I.)

A szovjet hadsereg kezelésében lévő nádudvari nemzetközi lőtér³⁹ – eredetileg „felfestett”⁴⁰ célsémája – észak-déli elhelyezkedésű vázlatrajza (1. számú ábra). A piros körrel jelzett a lőtéri repülésvezetői torony, a lőtéri repülésvezető innen irányította a lövészeti vagy a bombavetési feladatok végrehajtását. Nekünk – magyaroknak – a 101. célcsoport volt kiadva célnak, mi erre hajtottuk végre a lövészeti és a bombavetési feladatainkat. Az alsó célrajzon piros körben feltüntettem a 101. célcsoportot. A mi lőirányunk ezen a lőtéren 20° volt.

A Nádudvar lövészeti és bombalőtér kezelése és üzem-bentartása



2. számú kép. A Nádudvar lőteret üzemeltető szovjet állomány egyik váltása⁴¹, középen a tiszthelyettes, kétoldalt a sorkatonák. Háttérben a lőtéri repülésvezetői torony. A fénykép Vándor Károly fotóarchívumából és az ő engedélyével került felhasználásra.

³⁹ Lőtér – KÉSZ, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – Lőfegyverekkel, rakétákkal, bombafegyverzettel való gyakorlás céljára kialakított, speciálisan berendezett gyakorlóter.

⁴⁰ Felfestett – Az úgynevezett felfestés mésszel és egyéb, por alakú festékanyagok felszórásával történt, melyet időközönként javítottak a láthatóság jobbá tétele miatt (a szovjetek elmondása szerint K. I.)

⁴¹ Vándor Károly: „Légierő társbérletben I.”, VPP Kiadó Dunakeszi, 2009. Települési helyek fejezet, 187.oldal.

A lőtéri szovjet kezelőszemélyzettel a kapcsolatunk mindig nagyon jó volt. Ők, mint lőtér gondnokok, állandó települt állománya voltak a lőtérnek, s nagyon kevés esélyük volt bárhová is eljutni, vásárolni nagyobb településre vagy városba. Hozzájuk a legközelebb eső település Mihályfalva vagy Nagyiván. Így sokszor tőlünk próbáltak némi kis italhoz vagy bármi nemű extra ellátáshoz jutni, ezért ők a lehetőségeikhez mérten mindent elkövettek, hogy kedvünkbe járjanak. A szükségleteik kielégítése érdekében a kiszolgálásunk és a velünk való jó kapcsolatuk kialakításában sok mindenre hajlandóak és képesek voltak, sok mindent meg is tettek. Többnyire tudták, hogy a magyar lőtéri repülésvezető egymás után több napon keresztül is lövészetet fog vezetni. Mindig segítőkészek voltak, amely nagyon megkönnyítette a mi lőtéri munkánkat. Ehhez tudni kell, hogy a szovjet tisztí állomány szolgálati ideje nem kettő év volt külföldi szolgálat esetén, hanem öt év egy szolgálati helyen.⁴²

A lövészeti repülési váltás alatti munka végrehajtása a Nádudvar lőtéri⁴³ repülésvezetői toronyban és a lőtéren

A magyar lőtéri repülésvezető rendszerint helikopterrel jutott a lőtérre a lövészetek alkalmával. A mi alakulatunk erre a célra a Csapatrepülő Parancsnokságtól egy Mi-2-es helikoptert kapott. Ebben a helikopterben a lőtéri repülésvezető magával vihette a számára kötelezően előírt személyzetet (egy fő orvost, egy fő sorállományú katonát, aki az írnok feladatát töltötte be), valamint minden dokumentumot és szabályzatot, amely a lövészeti feladatok végrehajtása idején szükségesnek bizonyulhatott. Ennek előírászerű megléte minden esetben a lőtéri repülésvezető felelőssége és kötelessége volt.

Lőtéri repülésvezetői szolgálatot a felderítőrepülő-század repülőtörzsének tagjai (a századparancsnok, a századparancsnok két helyettese: a felderítőfőnök és az általános helyettese, a század légilövész szolgálat főnöke és a század megfigyelőszolgálat főnöke, valamint a harckiképzési alosztály repülésvezetői) adhattak.

A századparancsnok a repülő kiképzés és a rendeltetésünknek megfelelő jártasságunk mielőbbi megszerzése érdekében úgy döntött,

⁴² Vándor Károly újságíró, a „Légierő társbérletben” című könyv szerzője visszaemlékezései alapján (K. I.)

⁴³ Vándor Károly: „Légierő társbérletben I.”, VPP Kiadó, 2009. Települési helyek, fejezet, 187. oldal, Torony képfelirat.

hogy a repülőrajok parancsnokai is – természetesen a megfelelő tudásismereti szakanyag elsajátítása és vizsgák megtétele után – adnak lőtéri repülésvezetői szolgálatot. Így további három fővel bővült a lőtéri repülésvezetői szolgálatot adók száma, amely nagyban megkönnyítette a repülések tervezését, s így a rendeltetésünknek megfelelő jártasságunk megszerzése menetét is felgyorsította.



3. számú kép. A lőtéri repülésvezető munkáját segítő szovjet sorállományú katona⁴⁴ a lőtéri repülésvezetői munkaponton a toronyban, munka közben. Ő a lőtéri repülésvezető jobb oldalán dolgozott. A fénykép Vándor Károly fotóarchívumából való, és az ő engedélyével került felhasználásra.

Ez igen szerencsés volt abban a tekintetben, hogy a rajparancsnokok a gyakorlatban is láthatták a rajuk beosztott állományának tevékenységeit harcfeladat végrehajtása közben. Látták, hogyan hajtja végre a feladatát a rajához tartozó géppár parancsnoka és a beosztott repülőgép-vezetői állománya, melyik beosztottja, mekkora precizitással, mekkora eltéréssel végzi feladatát, a kiadott parancsaira hogyan reagálnak, ki mennyire követelménytámasztó saját magával szemben

⁴⁴ A lőtéren én mindig a saját, magyar írnomat hoztam magammal a taszári „anya-reptérről”, amikor Taszárról hajtottuk végre a lövészet feladatainkat. Ez a lövészet útvonala – a fordulópontoktól függően – megközelítőleg 400 és 500 km között volt. Oda-vissza általában 900-1000 km-el számoltunk (K. I.)

stb. Ilyen információk birtokában gyakorlatilag sokkal könnyebben tudott döntéseket hozni, ha a raja harci feladatokat kapott, hiszen tudta, kitől mit várhat, milyen teljesítésre, teljesítményre számíthat a rajfeladat végrehajtásánál. Ha pedig géppárfeladat végrehajtását szabták neki feladatul, tudta, hogy a géppár parancsnokát milyen tevékenységgel bízhatja meg.

A 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 04/1985. számú intézkedése⁴⁵ az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására egyrészt ezt is szolgálta, a harckészültségbe helyezés előre összeszoktatott raj- és géppárkötelékek parancsszerű kialakítása mellett. A századparancsnok tehát minden lehetőséget megragadott a felderítőrepülő-század minél ütőképesebb, megbízhatóbb „harci egységgé kovácsolása” érdekében; ezirányú igyekezete nagyon nagy hasznára vált a századunk állományának, és a harcértékünk megbízhatósága érdekében is nagyon sokat tett. Minden egyes áttelepülésünkkel, kiképzési és harci repüléseinkkel egyre közelebb jutottunk ahhoz a szinthez, amely a szovjet légierőben már megvolt, amelyet a szovjetek, illetve a VSZ EFEF⁴⁶ vezetése elvárt tőlünk – a felderítőrepülő-század mesteri szintű feladatvégrehajtásának elérését. Volt elgondolás egy olyan követelményrendszer kidolgozására, amely egy egészséges szakmai verseny felállítását, létrehozását célozta volna a repülőgép-vezetők között, egy minél magasabb szintű szakmai tudás megszerzésére. Ennek kidolgozásáról⁴⁷ beszélgettünk a századparancsnokkal az egyik repülésbiztonsági tanács (RMBT) ülésének szünetében. Sajnos, ez csak egy olyan gondolat volt a sok egyéb között, amely a század harcfeladatai megbízhatósága végrehajtásának a színvonalát nagyban növelte volna, valójában megmaradt a kidolgozás szintjén, de a folyamat elindult, és az erre irányuló törekvés megvolt a szakmai vezetésben. Sajnos, a Szu-22-es repülőgéptípus szolgálatban állási ideje ennek a követelményrendszernek a kidolgozásához kevésnek bizonyult.

A mezőkövesdi hadműveleti repülőtérré történt áttelepülésünk mindenféleképpen nagyon sok hasznos tapasztalatot adott mind a század

⁴⁵ HL-KI. MN CSRP 1980-1989, 480/11/1. számú csomag, BL 50/01/4. – A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 04//1985. számú intézkedése, az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására

⁴⁶ A Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erőinek Főparancsnoksága

⁴⁷ Balogh Imre nyugállományú altábornagy, a 101. felderítőrepülő-század volt parancsnoka és Katona István nyugállományú repülő őrnagy, a 101. felderítőrepülő-század harckiképzési alosztályvezetője visszaemlékezései alapján (K.I.)

vezető, mind pedig a beosztott állományának, és elősegítette a rendeltetésünknek megfelelő kiképzettségi⁴⁸ szintünk megszerzését. Az áttelepülés menetének kidolgozása, a közös összehangolt tervező-szervező tevékenység, az új kötelezően elvégzendő – mindenkinek a saját területén történő komoly harcászati parancsnoki – munka arra készítette a vezetői állományt, hogy bővítse tudását. Ez a munka egyértelműen megmutatta a századparancsnoknak, mely beosztásokban lévő embereket kell még elküldenie képzésre a nagyobb vezetői hatékonyság elérésére. Akinek nem volt meg a megfelelő felkészültsége, azt a parancsnokhelyettesek képezték – természetesen a saját beosztottjaikat –, a saját akadémiai jegyzeteik alapján segítették, és vonták be a tervezői munkába őket. Ez igen hasznosnak bizonyult a későbbi tervezéseknél is, hiszen a VSZ EFEF várhatóan még több ilyen – ahogyan az későbben kiderült –, sőt még bonyolultabb feladattal szándékozott ellátni a későbbiekben felderítőrepülő-ezreddé felfejlődő 101. felderítőrepülő-századot. Gondolok itt a VSZ hadseregeivel közösen végrehajtandó hadászati-harcászati manőverekre, az egymás területein végrehajtásra kerülő lövészeti és bombavetési feladatokkal egybekötött hadműveleti harcászati gyakorlatokra. A mezőkövesdi diszlokáció megmutatta a parancsnoknak, mely területeken kell még a század állományának fejlődnie, a vezetői állomány pontosítani tudta a szükséges anyagigényléseit a logisztikai szolgálatok felé, mivel volt olyan terület, ahol a szabályzat szerint előírt anyagmennyiség nem esett egybe a szükséglettel, a felhasználttal. Ilyen esetekben igényelni, illetve javaslatot kellett tenni a módosításra.

A mezőkövesdi hadműveleti repülőtérré történt áttelepülésünk a sok hasznos tapasztalat mellett két kellemetlen és súlyos repülőfegyelméletlenségből adódó repülési szabálysértéssel is „gazdagította” a felderítőrepülő-század állományát. Sajnálattal kell mondanom, mindkettő repülőgép-vezetői hiba volt.

Az első ilyen esetünk – amelyik jobban megérthető azon repülőgép-vezetők számára, akik már hajtottak végre lövészeti vagy bombavetési

⁴⁸ Kiképzetség – Katonai terminológiai értelmező szótár, HM Zrínyi Nonprofit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013 – Komplex kiképzési folyamat eredménye, a katonai szervezeti hierarchia egy konkrét beosztásához rendelt ismeretkörben vagy szakterületen tanulással, gyakorlással – a képzési folyamatban intézményesen – megszerzett felkészültség, alkalmazóképes tudás, amelyet rendszerint valamilyen módon dokumentálnak is. (Tágabb értelemben több szakterület ismeretanyagának elsajátítását és alkalmazóképességét is jelenti. Jelen esetben egy több szakterületről összeállított kiképzési programot, az FHSZ – 81 anyagának az elsajátítását. K.I.)

Az egyik repülőgép-vezetők, az állománytábla szerinti első felderítő raj beosztott repülőgép-vezetője, az FHT-81 34-es feladat⁵⁰ harmadik gyakorlatra történő ellenőrző repülése közben 1985. 07.12-én, az önálló feladatának végrehajtása előtt Nádudvar éleslövészeti lőtéren túllépte a maximális üzemeltetési túlterhelési korlátozást, és $n_y=11$ -es⁵¹ túlterhelést sikerült létrehoznia a zuhanásból történő felvétel közben. Erre a Csapatrepülő parancsnok megbízott helyettese már a repülési szabálysértést követő napon parancsban⁵² reagált, kijelölte a repülési esemény kivizsgálására a vizsgáló bizottságot. Az eseményt a repülőgép-vezető viszonylag lassú reakciójából eredő tevékenység eredményezte. Az esemény bekövetkezésében az oktató repülőgép-vezető (a 101. felderítő repülő-század légilövész szolgálatának főnöke) által kiváltott, a már megindult zuhanásból történő felvételi tevékenységére az ellenőrzött (oktatott) repülőgép-vezető erőteljes felvételi „belehúzása” még rásegített, és így „sikerült” a maximális megengedett érték fölötti túlterhelést létrehozni a két repülőgép-vezetőnek. Ennek eredményeként a repülőgép javíthatóan sérült. Ez egyértelműen repülés-technikai hiba volt.

A másik esemény mindenféleképpen komolyabb és egyben ijesztőbb, akár repülési katasztrófa is lehetett volna, ugyancsak repülőgép-vezetői repülési fegyelemsértés miatt. Sajnos, ezt a repülési eseményt is kénytelen vagyok megemlíteni, mert ennek a végeredményeképpen a második raj rajparancsnokát fenyegetésként rendfokozatában visszavetették, és egy időre letiltották a repülések végrehajtásáról. Történt mindez a hazatelepülés végrehajtásakor. Mielőtt a géppár a „hazavezető” irányra állt volna, besoroltak a pont fölé, a géppárparancsnok önkényesen süllyedést kezdeményezett a kiszolgáló zóna fölé, és ott „földközeli” magasságra süllyedt (5-10 méterre), majd a repülőgép felvételét, az emelkedésbe történő átvitelét késve kezdte meg, és a repülőgép a repülőtér szélét szegélyző nyárfasornak ütközött. Taszáron a leszállás után több tíz sérülést fedeztek fel a repülőgépen.

A mezőkövesdi településünk végső mozzanata, az „anyarepülő-térre” történő visszatelepülés vagy hazatelepülés volt, ezt már az egész század állománya türelmetlenül várta. Ez volt a nagytávolságú

⁵⁰ FHT-81 34-es gyakorlat – ellenőrző repülés Szu-22UM3-mal gépágyú és nem irányított rakétalövészetek végrehajtására.

⁵¹ n_y – a túlterhelés jele.

⁵² HL-KI. MN CSRP 1980-1990. 2692d. 3897őe. – A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére.

diszlokációs manőver befejező része. A felderítőrepülő-század parancsnoki teendőit ekkor Vigh Miklós őrnagy, a 101. felderítőrepülő-század parancsnokának általános helyettese látta el. A visszatelepülési terv kidolgozását, annak végrehajtását a század vezetése ugyanolyan precizitással végezte, ahogyan a kitelepülés végrehajtását.

A 101. felderítőrepülő-század megbízott parancsnoka 1985. augusztus. 09-én parancsban⁵³ intézkedett a Taszár repülőterre történő visszatelepülésről, amelyben elrendelte a visszatelepülés végrehajtását. A visszatelepülés időpontját 1985. augusztus 12-ben határozta meg.

Az An-26-os szállító repülőgéppel utazó első légilépcső parancsnokául Deutsch Károly őrnagyot, az üzembentartó szolgálat főnökét jelölte ki a megbízott századparancsnok, akivel együtt három tiszt, egy zászlós, négy tiszthelyettes, két fő polgári alkalmazott és 12 fő sorállományú katona utazott - ez az áttelepülő vagy hazatelepülő lépcső volt egyúttal a hazatelepülők fogadócsoportja is. Ez a légilépcső 09:00-kor szállt fel. Az áttelepülés időjárásfelderítésére 10:00-kor szállt fel a parancs szerint a hazatelepülési útvonalat ellenőrizve Szu-22UM3 típusú géppel Lőrincz István őrnagy és Ovcsinyikov százados, majd 11:30-tól folyamatosan 7 darab Szu-22M3 és 1 darab Szu - 22UM3 típusú repülőgéppel 9 fő repülőgép-vezető szállt fel nappal, egyszerű időjárási viszonyok között (EIV) géppárkötelékben (bonyolult időjárási viszonyok között egyenkénti feladatvégrehajtással végezték volna a hazatelepülést).

A második légilépcsőben 12:30-kor egy darab An-26-os szállító repülőgéppel visszatelepült 8 fő tiszt, 11 fő tiszthelyettes, két fő sorállományú katona, különböző technikai eszközökkel és okmányokkal.

A harmadik légilépcsőben egy darab An-26-os szállító repülőgéppel 15:00-ás felszállási idővel 7 fő tiszt, egy fő zászlós, négy tiszthelyettes, két fő polgári alkalmazott, öt fő sorállományú katona, valamint a szovjet garanciális csoportból kijelölt öt fő települt vissza.

A földilépcsőben a század gépjármű és technikai eszközeinek visszatelepítését vasúti szállítással rendelte el a parancsnok, mely szállítmány parancsnokául Kunfalvi László századost jelölte ki, aki felelős

⁵³ HL-KI. MN CSRP 1980-1989. BL 480/11/1.sz. csomag, 50/01/78. sorszám - A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 078/1985. számú parancsa a század erői és eszközei Taszár repülőterre történő visszatelepítésének végrehajtására. A parancsot a megbízott századparancsnok, Vigh Miklós őrnagy írta alá 1985. 08.09-én.

volt a berakodástól a kirakodásig a munkafolyamatok rendjének biztosításáért, a menet végrehajtása alatt a személyi állomány fegyelméért, az ügyeleti szolgálatok felkészítéséért és a kötelmek szerinti szolgálatok ellátásáért. Kijelölte a szállítmány parancsnokhelyettesét, politikai helyettesét, az egészségügyi ellátásért felelős orvost.

A visszamaradó elhelyezési anyagok, technikai eszközök elszállítására, az elhelyezési körletek helységeleltáron történő átadására felszámoló csoportot jelölt ki. A felszámoló csoport parancsnokául Boncz József főtörzsőrmestert, század szolgálatvezetőt jelölte ki. A felszámoló csoport, miután a 91. RTG elhelyezési szolgálatnak átadta az áttelepült állománytól levett, az élet- és munkakörülményeihez szükséges létesítményeket, 1985. augusztus 14-én 06:00-kor három darab gépjárművel, egy fő zászlóssal, négy fő tiszthelyettessel és 10 fő sorkatonával útba indult közúton Taszárra.

Ezt a visszatelepülési tervet a törzsnek 1985. augusztus 10-ig kellett a parancsnok elé terjesztenie jóváhagyásra, melyet a törzs pontosan határidőre végre is hajtott. Minden szakágvezető tudta, ismerte a teendőit a saját szakterületén.

Azonban a hazatelepülés közelsége és az, hogy a feladatainkat eddig kiválóan hajtottuk végre, szinte az emberek tudata alatt is lazította a fegyelmet, az alaposágot. Azt mondják, az elégedett emberek hajlamosabbak az elbizakodottságra. Talán ennek tudható be az első raj parancsnokának a repülési fegyvelemsértése.

A 101. felderítőrepülő-század a mezőkövesdi nagytávolságú diszlokációs feladatát 1985. augusztus 12-vel bezárólag végrehajtotta. A hazatelepülés szépségét csak ez az egy különösen súlyos repülőesemény árnyékolta be.

Összegzés

A cikk egy bonyolult századgyakorlat előkészítését és végrehajtását szándékozott bemutatni. Az eredeti feladat mindössze egy, földi célok elleni éleslövészet volt. Ezt azonban nem a saját repülőtérről kellett végrehajtani, hanem a lőtér közelében lévő hadműveleti repülőtérről.

Ebben az időszakban a honvédség komoly pénzügyi nehézségekkel küzdött, így minden feladatot költséghatékony módon kellett megoldani. Jelen esetben Taszárról a lőtér távolsága mintegy 270 km-re

volt, amit minden egyes lövészeti feladathoz oda-vissza le kellett volna repülni. Mezőkövesd repülőtértől a lőtér csak 55 km-re volt. Így született az a döntés, hogy települjön át a század a lőtér közelében lévő hadműveleti repülőtérre és onnan hajtsa végre a lövészeti feladatokat. Ez így egy komplex feladattá vált, amely költséghatékonyabb megoldás is volt egyben.

Ehhez át kellett telepíteni a repülőgépeken és személyzetén kívül mindazokat az eszközöket, szakszolgálatokat, amelyek a lövészet végrehajtásához szükségesek voltak. Miután az áttelepülés hadműveleti repülőtérre történt, ahol az állomány és az eszközök elhelyezési feltételei csak korlátozottan álltak rendelkezésre, ezeket a kérdéseket is kezelni kellett. Továbbá fel kellett készülni az esetlegesen előforduló meghibásodások javítására is. Tulajdonképpen egy komplex harc feladat végrehajtásáról volt szó. Ezt a század sikerrel végrehajtotta, ezzel bizonyítva, hogy kiképzettségének, felkészültségének egy magasabb szintjére lépett.

Nem hallgatja el a cikk a feladat végrehajtása során (a hazatelepülés alkalmával) bekövetkezett eseményeket sem, elemzi azok feltehető okait és rámutat annak lelki vonatkozásaira is.

A szerző azoknak szánja a cikket, akik hasonló jellegű feladatok végrehajtása előtt állnak. Rámutat, hogy még a profi módon előkészített művelet végrehajtása során is előfordulhatnak előre nem látott hibák, amelyek elkerülhetők lettek volna.

Felhasznált irodalom:

- Vándor Károly: Légi erő társbérletben I. Dunakeszi, 2017. VPP kiadó;
- Utasítás a repülés végrehajtására URV-71, Bp. 1973. HM kiadás;
- Felderítőrepülők Harckiképzési Tervezete-1981 – FHT-81 – Bp. 1984. HM kiadás;
- Vadászbombázók Harckiképzési Terve-1981 – VBHT-81 – Bp. 1984. HM kiadás;
- Katonai Terminológiai Értelmező Szótár – KÉSZ, HM Zrínyi Non-profit Kft-Zrínyi Kiadó, Bp, 2013;
- HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2689 (doboz) d. 3891 (őrzési egység) őe. A Csapatrepülő Parancsnok intézkedése az 1985. évi kiképzési feladatok végrehajtására;

- HL-KI MN CSRP 1980-1989, 2692 d. 3897 őe. – a Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnokának 060/1985. számú intézkedése a 101. felderítőrepülő-század áttelepítésének és Mezőkövesd repülőtéren történő tevékenységének mindenoldalú biztosítására;
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. BL. 50/01/74, 480/11/1.számú csomag – A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 074/1985.számú parancsa a század erői és eszközei Mezőkövesd repülőtérré történő áttelepítésének végrehajtására.
- HL-KI. MN CSRP-1980-1989, 480/11/1. számú csomag, BI50/01/76. – A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 076/1985. számú parancsa a lőtéri repülésvezetés engedélyezéséről;
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989, 480/11/1. számú csomag, BL 50/01/4. – A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 04//1985. számú intézkedése az oktatói és kötelékparancsnoki kiképzés végrehajtására;
- HL-KI. MN CSRP 1980-1990. 2692d. 3897őe. – A Magyar Néphadsereg Csapatrepülő Parancsnok 089/1985. számú parancsa kivizsgáló bizottság kijelölésére.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. BL 480/11/1.sz. csomag, 50/01/78. sorszám- A Magyar Néphadsereg 101. felderítőrepülő-század parancsnokának 078/1985. számú parancsa a század erői és eszközei Taszár repülőtérré történő visszatelepítésének végrehajtására.
- HL-KI. MN CSRP 1980-1989. 480/11/1számú csomag, 50/01/88. számú üggyirat – A Magyar Néphadsereg 101.felderítőrepülő-század parancsnokának 088/1985. számú intézkedése Pápa repülőtér berepüléséről.