

**SOM Krisztián\***

**A magyar állami vezetők hivatalos légiútjait megvalósító szervezetek 1950-1989**

(Organizations and tasks of the official Hungarian airways departments of the Hungarian state from the mid 1950s to the end of the 1980s.)

**Absztrakt**

A magyar állam vezetőinek hivatalos légiútjait lebonyolító szervezetek és feladataik változásai az 1950-es évek közepétől az 1980-as évek végéig.

*Kulcsszavak:*

Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság , Magyar Légiközlekedési Vállalat , Magyar Néphadsereg Országos Légvédelmi Parancsnokság 89. Önálló Szállítórepülő Százada. ; Különleges Fontosságú Légiszállítások Főosztálya. ; BM Kormányőrség Parancsnokságának Repülési Osztálya

**Abstract**

Changes of the organizations and tasks of the official Hungarian airways departments of the Hungarian state from the mid 1950s to the end of the 1980s.

*Keywords:*

Hungarian Air Traffic Company, Hungarian Aviation Company ; Hungarian People's Army National Air Defense Command 89. Independent Traveling Century. ; Special Aircraft Department of Special Importance. ; Air Force Department of the Interior Ministry Government Guardianship Headquarters

---

\*

- *Open Researcher and Contributor ID* = Nyílt Kutató és Közreműködő Azonosító (**ORCID**)

<https://orcid.org/0000-0002-6993-2207>

*Institutional attachements* = Szerző intézményi kötődései :

- *Bertalan Szemere Scientific Society of History of Hungarian Law Enforcement* = Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság

@: [som.krisztian@hotmail.com](mailto:som.krisztian@hotmail.com)

DOI : prefixHU-EISSN2560-094XTOMIV.133-144.p

A llamfő saját használatára szánt repülőgép első alkalommal 1936 szeptemberében állt szolgálatba Magyarországon. A Junkers Ju 52/3m típusú, különleges belső kialakítású repülőgép egyedi festéssel (függőleges vezérsíkján tölgy- és babérág keretezte magyar kiscímerrel) és a HA-DUR „beszélő” lajstromjellel került nyilvántartásba. nagybányai HORTHY Miklós kormányzó azonban mindvégig a vasutat részesítette előnyben a külföldi utazásai során is. Ebből eredően e légi járművet 1938 őszén a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MALÉRT) átvette, majd új lajstromjellel forgalomba állította. Igény szerint, alkalmanként a magyar királyi kormány részére ezután is teljesített különutakat.<sup>1</sup> A magyar kormánytagok külföldi útjukra, ha nem magyar repülőgéppel vagy vonattal mentek, akkor esetenként a meghívó fél által küldött légi járművel utaztak.

A II. világháborút követően, az első években a magyar kormányküldöttségek légi utazásai általában szovjet, eseti jelleggel amerikai különjáratú repülőgéppel történtek. Idővel, a kormányzati légi utazásokat, a Magyar Néphadsereg 16. Önálló Szállítórepülő Század kötelékébe tartozó Liszunov Li-2 típusú légi járművel teljesítették, egészen 1956-ig.<sup>2</sup>

A magyar kormány megrendelésére gyártott Iljusin Il-14P típusú légi jármű 1956. V. 8-án érkezett Magyarországra. A HA-VLG lajstromjelű repülőgép szolgálatba állításával, bő másfél évtized után ismét megkezdődött a saját különrepülőgéppel kiszolgált kormányrepülések teljesítése.

A következő, második kormány-repülőgép Nyikita Szergejevics HRUSCOV, a Szovjetunió Kommunista Pártja első titkárának ajándéka révén érkezett Magyarországra, 1957. V. 25-én. Az előzővel azonos típusú, HA-MAG lajstromjelű légi jármű kétszalonos kivitelezésű volt, s póttartályai segítségével a hatótávolsága meghaladta a 2 200 km-t. (Az ilyen ajándékozás nem volt ritka a szovjet vezető részéről szocialista és fejlődő országok államfői, kormányai részére.) A HA-MAG, mint szovjet ajándék díjmentesen vételezhetett üzemanyagot a tököli katonai repülőtér szovjet alakulatától. Mindkét repülőgép egyszerű oldalfestéssel bírt, felirat nélkül, a hátsó részen

feltüntetett lajstromjelen kívül, a magyar zászlót viselte a függőleges vezérsíkon.<sup>3</sup>

Az állami külföldi légi utazások lebonyolítására a BM Kormányőrségen belül 1957-ben egy részleget hoztak létre, amelynek üzemeltetésébe került a légi jármű és a szükséges műszaki eszközök is. A BERÉNYI Lajos őrnagy vezette alakulat állomáshelye a tököli repülőtér lett, annak is a repülőgépgyári része. A hajózó állományt döntően a Magyar Néphadsereg (MN) légierijének kecskeméti alakulattól helyezték át, a kiszolgáló személyzetet a haderő és a Magyar Légiközlekedési Vállalat (MALÉV) munkatársai közül válogatták ki. Azonban, kezdetben mindkét magyar kormány-repülőgépet öttagú szovjet személyzet repülte, akiket majd csak 1959. elején váltott fel az Il-14-es típusra átképzett magyar állomány.

Ekkor történt meg a két Il-14-es átadása is a Magyar Néphadsereg részére. Ott megtörtént a repülőgépek átlajstromozása is: a HA-VLG-t 102-es, a HA-MAG-ot 512-es számmal vették új nyilvántartásba. Az 512-es repülőgép továbbra is a Belügyminisztérium (BM) Kormányőrség feladatszabása alapján teljesítette a külföldi utazásokat, döntően a ferihegyi repülőtérrel.

A 102-es a Honvédelmi Minisztérium külügyi osztályán keresztül szervezett légi utakat bonyolította le. A 102-es számú repülőgépet 1960. július elején a MALÉV-hez helyezték át, ahol megtörtént annak a közforgalmi igényekhez igazodó belső átalakítása. A magyar légitársaság másfél évig, HAMAK lajstromjellel a közforgalmi útjain üzemeltette. Ezt követően, 1961. októberében a légi jármű visszakerült a kormányzati utakat teljesítő alakulathoz, amely — a szalonos berendezés visszaalakítását követően — átfestve, piros kettős csikkal, magyar katonai felségjellel, és ismét 102-es számon üzemeltette. A két Il-14-es 1967-ben került az Magyar Néphadsereg Országos Légvédelmi Parancsnokságának (MN OLP) szállítókötelékebe, ekkortól a kormányzati különutazásokat már egy újabb repülőgéptípussal teljesítették.<sup>4</sup>

A magyar kormány már 1965. november végén határozatot hozott kormányzati igénybevételek céljára egy Tupoljev

Tu-134-es repülőgép beszerzéséről,<sup>5</sup> de ez sokáig váratott magára. Végül 1967. decemberében került a Magyar Néphadsereg állományba az a két Antonov An-24V típusú, különlegesen kialakított szállító-repülőgép – 907 és 908 lajstromjelű –, amelyeket a kormányzati külföldi, és honvédelmi minisztériumi légi utazások teljesítésére rendeltek, előbbi feladat elsőbbségével. E légi járművek háromszalonos változatban kerültek kialakításra. Az An-24V-kel teljesített kormányzati repüléseket 1967. első napjától a Magyar Néphadsereg Országos Légvédelmi Parancsnokság (MN OLP) 1. Önálló Légvédelmi Rendészeti és Kommendáns Zászlóaljának (MN 7750/A jelzésű) alegysége végezte. A műszaki és hajózó személyzet a megalakuláskor 85 főt számlált. A két Il-14-es továbbra is állományban maradt, s néhány évig a BM illetve MN OLP alárendeltségében repült.<sup>6</sup>

A nagyobb létszámú küldöttségek, illetve az 1960-as évek második felétől, az Európán kívüli kormányzati utak teljesítéséhez a Belügyminisztérium Kormányórság a MALÉV közepes (akár 4 800 km) hatótávú repülőgépeit, az Iljusin Il-18-as típust vették igénybe. Ezek révén magyar polgári légi jármű számos országba elsőként, több városba egyedüli alkalmakkal jutott el. Dél-Ázsia, Indokína, Észak-Korea mellett több alkalommal repültek különjáratot Afrika számos országába. A magyar légi járműparkkal, a leszállás nélkül megtehető legnagyobb távolság korlátja miatt, egyedül az amerikai utak teljesítése volt megoldhatatlan eseti külföldi bérlés nélkül.

A kormányzati repülések esetén a Belügyminisztérium III/II. Csoportfőnökségétől kirendelt operatív tiszt feladatai közé tartozott a repülőgép műszaki állapotának ellenőrzése mellett az üzemanyag minőségének ellenőrzése is, mindezekről jegyzőkönyvet is készíteni kellett. Minden utazás esetén vizsgálni kellett a repülőtér és létesítményeinek, biztosító és felszállási berendezéseinek alkalmasságát is. A repülőgép ki- és hazautazása során a légifolyosót szükséges mértékig le kellett zárni; a levegőben tartózkodás során, a magyar államhatáron belül vadászrepülő kíséretet biztosítottak.<sup>7</sup> A kiemelt magyar és külföldi állami utazások során, a repülőtéri rendé-

szeti feladatok ellátása 1969. elejétől a BM II/III-3. (Folyam- és Légiközlekedési) Osztályának, majd 1973. nyarától a BM II/II Csoportfőnökség légirendészetének és repülőtéri őrsének feladata lett. Az osztály kijelölt állománya – együttműködve a BM III/II-6. Osztály, a közlekedés megelőző védelmére rendelt kémelhárító szerv munkatársaival – vizsgálta át a ferihegyi felszállópályát, a gurulóutakat, az érintett gépállóhelyeket biztonsági szempontok szerint, továbbá a repülőtéri épületek tetejét, az illetéktelenek eltávolítása végett. Ezen túlmenően, kijelölt személy felügyelete a távol- és közeli körzeti légiforgalmi irányítás munkáját, és szükség esetén beavatkozhatott, döntést hozhatott a biztosított utazás biztonsága érdekében. Az említett szervezeti elem intézkedett, a repülőteret üzemeltető MALÉV útján, az igénybe vett forgalmi előtér kiürítéséről, illetve az üdvözlő tömeg részére kijelölt terület kordonnal történő lezárásáról is. A BRFK Ferihegyi Légirendészeti Tiszti őrsé biztosította a leszállópálya végein felállított egy-egy őrszemet.<sup>8</sup> A kisebb létszámú és alacsonyabb rangú, miniszteri szintű küldöttségek mindvégig, döntően menetrend szerinti repülőjáratokon utaztak, biztosításuk is ennek megfelelően szerényebb volt.<sup>9</sup>

Az An-24V típusú repülőgépek üzemeltetését 1971. szeptember 1-én a MN OLP 89. Önálló Szállítórepülő Századának (MN 1936) kizárólagos felügyelete alá kerültek. A két Il-14-est 1976. nyarán vonták ki a forgalomból. A katonai alakulat több átszervezésen és átnevezésen esett át, 1977. első napjától az alegység neve 93. Vegyes Repülőszázad lett.<sup>10</sup>

A kormányzati utazások teljesítésére a MALÉV szervezeten belül — a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Belügyminisztérium közös felügyelete alatt — 1970. XI. 1-jén felállították a Különleges Fontosságú Légiszállítások Főosztályát. A vonatkozó utasítás szerint a repülőket Tu-134-es repülőgépekkel kellett teljesíteni, de a hosszú távú különjáratokhoz továbbra is a kedvezőbb hatótávolságú Il-18-as típust vették igénybe. A különjáratok személyzetét a BM III/II. Csoportfőnökség (állambiztonsági szolgálat külső elhárításának) egyetértésével, jóváhagyásával a MALÉV biztosította. A kor-

mányzati utazások mindenre kiterjedő megszervezése, és végrehajtásának felügyelete a kormányórság feladata volt, amely emellett biztosította a főváros és a repülőtér közötti közlekedést, és a ferihegyi kormányzati várótermet is. Ez 1971. VIII. 16-tól annyiban változott, hogy az utazások a közölt igényeknek megfelelő megszervezését és az utazók ellátását a MALÉV vette át.<sup>11</sup>

Közel egy év múlva újabb átszervezést hajtottak végre. Ekkor — a Különleges Fontosságú Légiszállítások Főosztályának egyidejű megszüntetésével — a BM Kormányórság Parancsnokság szervezetén belül, 1972. szeptember 1-jén felállították az V. [Repülési] Osztályt, amely hajózó személyzetét a MALÉV-tól és a Néphadseregtől helyezték át. Ez az új egység átvette a kormányzati repülések valamennyi, addig az MN és a MALÉV által végzett tevékenységét. Ennek érdekében még abban az évben áthelyezték a magyar légitársaság két Tu-134-es repülőgépét, amelyek egyedi festéssel repültek a következő év elejétől. Ezeket az 1974. augusztusi saját beszerzés után, októberben visszaadták a polgári légiközlekedési vállalatnak.<sup>12</sup> A BM Kormányórság hajózó személyzete, valamint földi és légi utaskísérői rendszeresített polgári munkaruhában teljesítettek szolgálatot, amelyet részükre biztosítottak. Ez 1980. végén annyiban módosult, hogy az immár megegyezett a MALÉV-nél alkalmazottakkal.<sup>13</sup>

A BM Kormányórság főpilótájának BAKCSI Miklós kormányőr alezredest — korábbi néphadseregbeli légijármű vezetőt — nevezték ki, aki e tisztet a légi szerencsétlenség miatt, 1977. őszén bekövetkezett haláláig betöltötte.<sup>14</sup> A kormányórság repülőgépeivel — a 3.000 km-es, leszállás nélküli hatótávolságuk okán — döntően a magyar állami és politikai vezetők Európán belüli utazásait bonyolították le, azonban ritkán a hosszútávú utazásokhoz is ezeket vették igénybe, közbeiktatott műszaki leszállásokkal.<sup>15</sup> Alkalmanként, a kormány vagy az állampárt által meghívott külföldi vendégeket is szállították az egyedi módon berendezett kormányzati légi járművekkel.<sup>16</sup>

A biztosított állami utazás megkezdése előtt, a műszaki állapot ellenőrzésén túl a repülőgéppel berepülést is végre kellett

hajtani. Az ellenőrzések továbbra is kiterjedtek a ferihegyi területek felügyeletén túl, az üzemanyag minőségének vizsgálatán és a tartalék áramforrás biztosításán át, a repülőtéri szerveknél folytatott operatív tevékenységig.<sup>17</sup>

A BM Kormányórság főtiszti és tisztii rendfokozatú repülőgép-vezetői, navigátorai és hajózó szerelői már az 1970-es évek közepén számos alkalommal, de eseti jelleggel a MALÉV Tu-134-es típusával repült menetrend szerinti utasjáratain is szolgálatot teljesítettek, hogy repülési ismereteiket szinten tartsák, fejlesszék. Azonban ezt sosem hajtották végre MALÉV-kormányórsági vegyes repülőgép-vezető személyzettel. Ilyen repülésekkor a repülőgép minden esetben a MALÉV-é volt, mivel ezek viselték a polgári légiforgalomhoz szükséges azonosító jeleket és a légitársaságra utaló jelzéseket.<sup>18</sup>

A nagyobb létszámú, hosszútávú kormányzati járáshoz 1973 után általában már a MALÉV Tupoljev Tu-154-es repülőgépeit és annak személyzetét vették igénybe. Ezek 850 km/óra sebességre és akár 4 800 km leszállás nélkül történő megtételére voltak alkalmasak. A tartalékszeméllyel és a távoli helyszínekre repülőszerelekkel megerősített hajózó állomány parancsnokai mindig a magyar légitársaság oktató kapitányai (vállalati főpilóta, típus-főpilóták és helyetteseik) voltak. Különösen azon utak igényelték hosszás előkészületeket, szervezést, ahol magyar repülőgép még nem járt, vagy a legutóbbi alkalom óta hosszú idő telt el. Ekkor a repülőtér adottságairól, megközelítéséről, tartalék leszállóhelyekről kellett a lehető legtöbb szükséges adatot összegyűjteni. Az állam- vagy kormányfő külföldi útjain néhány fős kormányórsági biztonsági őrség is utazott.<sup>19</sup> Ilyen utak során magyar légi jármű először szállt le — többek között — a Fülöp-szigeteken, Japánban és Közép-Afrika számos államában is.

A MALÉV Isztambul-Bukarest-Budapest (MA-203-as számú) útvonalát teljesítő HA-LBC lajstromjelű Tu-134 típusú repülőgépe 1977. IX. 21-én, négyfős kormányórsági hajózó személyzettel a bukaresti repülőtér megközelítésekor katasztrófát szenvedett. Ennek oka részben az volt, hogy az adott útra beosztott repülőgép a BM Kormányórságénál repülttől régebbi

volt, s a repülőgépvezetők annak sajátosságait nem ismerték kellően.<sup>20</sup> Ezt követően a belügyminiszter intézkedett, hogy a BM Kormányórség hajózó és műszaki személyzetét folyamatosan gyakorlatban tarthassák. E célból a Közlekedés- és Postaiügyi Minisztériummal (KPM) és a MALÉV-vel történő együttműködési megállapodás kidolgozására utasította az illetékes parancsnokot.<sup>21</sup>

A két kormányzati repülőgép polgári lajstromjellel és MALÉV-festéssel történő ellátásáról 1979 augusztus végén adtak ki utasítást. A repülőgépek állami tulajdonban maradtak, azonban a légialkalmassági és egyéb iratokban a MALÉV-et szerepeltették tulajdonosként. A különleges utazásokat ekkortól kezdve polgári repülések közé sorolták, azonban a szervezés és a végrehajtás továbbra is a BM Kormányórség hatásköre és kötelessége maradt. Ugyanekkor az előre kidolgozott és meghatározott együttműködési megállapodások is aláírásra kerültek a két érintett fél, a kormányőr parancsnok és a magyar légitársaság vezérigazgatója között. Ezek a MALÉV részére számos többletfeladatot eredményeztek, amelyek ráadásul számos esetben elsőbbséget élveztek saját működésével szemben. A hajózó személyzet szinten tartása („gyakorlatban tartó repülések”) érdekében őket ekkortól, előzetes terv alapján be kellett osztani a magyar légitársaság nemzetközi járataira is.<sup>22</sup>

A repülések napját és az abban részt vevő személyzet összeállítását a Kormányórség határozta meg havi bontásban, amelyet a MALÉV Repülés Tervezési Osztálya ütemezett be. Amennyiben a kellő létszámú kormányőr hajózó nem áll rendelkezésre, akkor a magyar légitársaság azt pótolni volt köteles. A Kormányórség állományába tartozó, de MALÉV útvonalat MALÉV egyenruhában teljesítő személyzet részére a vonatkozó napokon a napidíjat a légitársaság fizette. A kormányzati repülések külföldi repülési engedélyeit ekkortól a MALÉV Kereskedelmi Osztályának kellett a Kormányórség kérelmére megigényelnie. Ugyanígy a BM Kormányórség és a KPM Légi Rendészeti Igazgatóság (LRI) között is megállapodást írtak alá, amely elsősorban a VIP-101-es (kormányzati felsővezetők) utaztatásához kapcsolódó feladatokat (ideiglenes



zárlatok rendjét és arról történő értesítési listát) határozott meg.<sup>23</sup>

A BM Kormányórség V. [Repülési] Osztálya 1987. XII. 31-vel megszűnt, két repülőgépet és a kormányzati utasszállítás végrehajtását a MALEV vette át (vissza), ezt követően is különjáratok, és később esetenként menetrend szerintiék révén teljesítve azt. Azonban a HA-LBR lajstromjelű Tu-134A típusú repülőgép továbbra is az esetleges kormányzati utazások teljesítésére volt kijelölve (egészen 1994-ig; utolsó kormányzati útját 1994. VII. 18-án repülte).<sup>24</sup>

Jegyzet:

<sup>1</sup> WINKLER: 389-415.p.

<sup>2</sup> ZSÁK

<sup>3</sup> ZSALUDEK: 23..p. + 32.p.

<sup>4</sup> ZSÁK:op.cit. ; ZSALUDEK: op.cit. 23.p. + 32.p. + 35.p.

<sup>5</sup> MNL.OL. XIX-A-83-b 382. lad.3 413/1965. (XI. 25.) Korm. hat. kormányzati célokra repülőgép és motorvonat beszerzéséről.

<sup>6</sup> ZSÁK: op.cit.

<sup>7</sup> ÁBTL. 4.2.-10-21/21/1967. 021/1967.BM.pcs. tárgy nélkül.

<sup>8</sup> - ÁBTL 4.2.-50-8/2/1969. BM.II/III csoportfőnök végrehajtási utasítása a belügyminiszter elvtárs 021/1967. BM. számú parancsának végrehajtása közúti, vízi és légi utazások esetén.

- ÁBTL. 4.2.-50-8/7/1973. BM.II/II csoportfőnök végrehajtási utasítása a Belügyminiszter Elvtárs 026/1972. (XII.27.) parancsához. A párt- és állami vezetők, delegációk utazásainál a biztosítási feladatok végrehajtásának szabályozása.

<sup>9</sup> Magyar kormányküldöttség érkezett Moszkvába.

<sup>10</sup> ZSÁK: op.cit.

<sup>11</sup> - ÁBTL. 4.2.-10-22/2/1971. 02/1971.BM.ut. a „különösen fontos” légi utazások szabályozása.

- ÁBTL. 4.2.-sz.n. 0022/12/1971. (VIII.14) KPM-BM együttes utasítása a kormányzati légi utazások megszervezéséről és végrehajtásáról.

<sup>12</sup> A MALEV HA-LBG és HA-LBH lajstromjelű légi járművét, az átfestésüket követően – immár HA-924-es és HA-925-ös számmal – kormányőr személyzet repülte. (Ezek a BM Kormányórség kötelékében 1.117 felszállás során összesen 1.259 órát repültek) A két repülőgépet 1974-ben váltották le a BM Kormányórség megrendelésére készült Tu-134A típusúval. Ezek kezdetben a HA-926 és HA-927 lajstromjelet viselték, majd a későbbiekben azokat a nemzetközi előírásokhoz igazodó HA-YSA, illetve HA-YSB nyil-

vántartási számmal látták el. E repülőgépeket 1981. tavaszán váltotta le az azonos típusú HA-LBP és a HA-LBR lajstromjelű légi jármű, amelyeket azonban már MALÉV-festéssel látták el (előbbi szalonos volt, míg utóbbi közforgalmi vagy szalonos elrendezésű is lehetett), de tulajdonosa ezúttal is a kormányórság volt. Ez utóbbi repülőgép-pár a kormány szolgálatában 4 232 felszállás során összesen 7 071,5 órát repült.

ZAINKÓ — ZSALUDEK: 15.p. + 23-31.p.

<sup>13</sup> - ÁBTL. 4.2.-10-22/22/1975. 22/1975.BM.ut. a BM Kormányórság Parancsnokság Repülési Osztálya beosztottjainak munkaruha ellátása.

- ÁBTL-4.2.-10-21/1/1981. 1/1981.BM.ut. a BM Kormányórság Parancsnokság Repülési Osztályán szolgálatot teljesítők ruházati ellátásának módosításáról.

<sup>14</sup> Búcsúzóul. ; ZAINKÓ — ZSALUDEK: op.cit. 15.p.

<sup>15</sup> ZAINKÓ — ZSALUDEK: op.cit. 13.p. + 15. + 23-31.p.

<sup>16</sup> Luis CORVALÁN chilei kommunista politikus az *MSZMP Központi Bizottságának* meghívására, a magyar kormány-repülőgépen érkezett Budapestre.

Luis Corvalán hazánkba érkezett.

<sup>17</sup> ÁBTL. 10-21/26/A/1972. 026/1972.BM.pcs. végrehajtási utasítása.

<sup>18</sup> Búcsúzóul: op.cit. ; SZABÓ: 465.p. ; ZAINKÓ — ZSALUDEK: op.cit. 15.p.

<sup>19</sup> BARACS

<sup>20</sup> SZABÓ: op.cit. 465. p.

<sup>21</sup> Együttal intézkedés történt, hogy a *Kormányórság* hajózó állománya a *MALÉV* azonos beosztású tagjainál 20 %-kal magasabb jövedelmet kapjanak. Továbbá az egyéb beosztásúak jövedelme is a magyar légitársaságnál kedvezőbb mértékben alakult.

ÁBTL-4.2-10-21/18/1978. 18/1978.BM.ut. a kormányrepülőgépek és a ferihegyi kormányvárótermek igénybevételének szabályozásáról.

<sup>22</sup> Vélhetően hatékonyabb lehetett volna a gyakorlatszerzés, ha a kormányőrök nem csak adott járatok teljes személyzetét adják, hanem időről-időre MALÉV személyzet egy-egy tagjaként, póttagjaként (repülőgép-vezetőként, fedélzeti szerelőként, stb.) is repülnek.

<sup>23</sup> ÁBTL. 4.2-10-37/1/19791/1979. BM-KPM.ut. a kormányrepülőgépek üzemeltetéséről, valamint a kormányzati légi utazási feladatokról.

<sup>24</sup> ZAINKÓ — ZSALUDEK: op.cit. 15.p. ; 31.p.

Forrás- és irodalomjegyzék (a jegyzetekben alkalmazott rövidítések oldása):

## MONOGRÁFIÁK KISMONOGRÁFIÁK ÉS HASONLÓ JELLEGŰ KÖTETEK

- SZABÓ (18.;20.;) — SZABÓ Miklós: *Polgári repülőbalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960-1989*. Pécs, 2006, Alexandra Kiadó. 646 p. + képmellékletek. HU-ISBN 963 37 0027 2.

## TANULMÁNYOK

- WINKLER (1. ;) — WINKLER László: A Magyar Légiforgalmi Rt. története 1928-tól 1945-ig. 389-415.p. In CZÉRE Béla (szerk.): *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VII. köt. (1983–1984) p. Budapest, 1985, Közlekedési és Dokumentációs Vállalat. 693 p. HU- ISSN 0133-4646.

## TÍPUSISMERTETŐK

- ZAINKÓ — ZSALU- DEK (12.;14.;15.;18.;) — ZAINKÓ Géza — ZSALUDEK Endre: *Tupoljev TU-134*. Budapest, 2010, Magyar Repüléstörténeti Társaság. 72 p. HU-ISBN 978 963 88 6462 8.
- ZSALUDEK (3.;4.;) — ZSALUDEK Endre: *Iljusin Il-14*. Budapest, 2013, Magyar Repüléstörténeti Társaság. 68 p. HU-ISBN 978 963 88 6466 6 /Aero História, 6./ HU- ISSN 0238-7905.

## CIKKEK

- Búcsúzól. (14.;18.;) — Búcsúzól. Szerkesztőségi közlemény. *Határőr*, XXXII.évf. (1977) 41.sz. 3. p. HU- ISSN 1419-5380.
- Luis Corvalán hazánk- ba érkezett. (16.;) — Luis Corvalán hazánkba érkezett. *Petőfi Népe*, XXXII.évf. (1977) 116.sz. (május 19.) 1.p. HU- ISSN 0133-235X.
- Magyar kormánykül- dötségek érkezett Moszk- vába. — Magyar kormányküldöttség érkezett Moszkvába. Szerkesztőségi közlemény. *Petőfi Népe*, XVI.évf. (1961) 178.sz. (július 30.) 1.p. HU- ISSN 0133-235X.
- ZSÁK (2.;4.;6.;10.;) — ZSÁK Ferenc: Kormánygépek, kormányzati repülé- sek. (A Magyar Néphadsereg repülőalakulatai, 21. rész) *AERO magazin*, XVIII.évf. (2016) 8.sz. (augusz- tus) 60-63.p. HU- ISSN 1419-4074.

BARACS — BARACS Dénes: A különgép. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV.évf. (1984) 288.sz. (december 8.) 6.p. HU-ISSN 0133-0756.

### **LEVÉL- IRAT ÉS DOKUMENTUMTÁRAK**

ÁBTL — ÁBTL (Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára).  
(7.;8.;11.;13.;17.;  
21.;23.;)

MNL.OL. — MNL. (Magyar Nemzeti Levéltár) OL. (Országos Levéltár).  
(5.)

