

Freytag Béla alezredes:

### A HELIKOPTERVEZETŐ KÉPZÉS MÚLTJA ÉS JELENE

Az 1960-as évek elején - az akkori Magyar Néphadseregben - megjelent a helikopter egy kevésbé sikeres típusa a MI-4-es, majd az ennél sokkal inkább bevált MI-1-es. Kezdetben a helikoptervezetők képzését úgy oldották meg, hogy a MIG-15; 17; IL-28 stb. típusoknál a - valamilyen ok miatt korlátozott - repülőgépvezetőket átképezték. Az utánpótlás képzését azonban rosszul szervezték, amit az is bizonyít, hogy volt olyan időszak, amikor a frissen kibocsájtott hadnagyok jó része elhagyta hivatását, mivel évente csak néhány óra repültidő jutott rájuk. Ellenben a különböző egyéb feladatokból - pl. telephely szolgálat - bőven akadt. Ezeket az éveket újabb hullámvölgy követte az utánpótlás területén, amit a különféle alakulatoknál, a hivatásos állomány körében végzett toborzással akartak enyhíteni. A repülés területén teljesen a nulláról induló leendő helikoptervezetőket képeztünk ki Börgöndön és Szentkirályszabadján, hiszen időközben rendszerbe állították a MI-24 harci helikoptereket, és az a típus szinte teljesen leköttötte a Szovjetunióból hazaérkező ifjú hadnagyokat.

Több évtizedes kiesés után 1982-ben kezdődött meg a Killián György Repülő Műszaki Főiskolán a hajózó kiképzés keretein belül a teljes tantervű hazai helikoptervezető képzés. Mivel a főiskola alárendeltségében repülő (helikopter) egység, alegység nem volt, így az időközben Szolnokra áttelepült Vegyes Szállító Repülőezred kiképző százada hajtotta végre a gyakorlati repülőképzést. A kezdeti 4 éves főiskolai képzésről a következő évben - ma már beláthatóan egy elhamarkodott felsőbb döntés értelmében - át kellett térni a 3 éves képzésre.

Úgy gondolom, nyugodtan állíthatom, hogy teljes mértékig átlátom a helikoptervezető képzést. Az első csoport kiképzését még mint a kiképző század parancsnoka irányítottam, majd a továbbiakban a főiskolán a Repülőgépvető és megfigyelő szaktanszék tanszékvezető-helyetteseként vettem részt ebben a munkában. Az első pillanattól kezdve lelkes, lelkiismeretes, eredményes kiképzés volt tapasztalható mint a főiskolánál, mint a kiképző századnál. 1991-ben a hetedik helikoptervezető szakasz kibocsájtására

készülünk. Az eddigi visszajelzések alapján a csapatok elégedettek helikoptervezetőink felkészültségével. Az első csoportokból több volt hallgatónk első helikoptervezető lett.

A hazai helikoptervezető képzéssel párhuzamosan jelenleg is folyik helikoptervezető képzés a Szovjetunióban. Mi a különbség a kétféle képzés között? Szükség van-e a Szovjetunióban folyó képzésre napjainkban is?

Az első kérdésre eképpen válaszolhatunk: a Szovjetunióban MI-24 típusra, Szolnokon MI-8 típusra képzik a helikoptervezetőket. A Szovjetunióban nagyobb hangsúlyt fektetnek a képzés gyakorlati oldalára. A tananyag alapvetően típusismeretet és gyakorlati repülést tartalmaz. a hallgatók 150-200 órát repülnek a kiképzés folyamán.

A hazai képzés elméletileg megalapozottabb. A típusismereten kívül tartalmazza az általános alapozó tantárgyakat is (matematika, fizika, számítástechnika, elektronika stb.). A gyakorlati kiképzés során viszont csak 50-60 órát repülnek a hallgatók. Természetesen jó lenne ezt az időt még vagy 100 órával növelni, de lehetőségeink - hiszen ez a képzés legköltségesebb része - behatároltak. Nem szabad viszont elfelejtenünk arról a tényről, hogy a MI-8-as típuson II. helikoptervezető (megfigyelő), a MI-24-es típuson II. helikoptervezető (lövész) beosztásba kerülnek a frissen avatott hallgatók. Csak több-kevesebb, az adott beosztásban eltöltött év után, megfelelő gyakorlatra szert téve kerülnek, kerülhetnek I. helikoptervezető beosztásba az előírt gyakorlati program végrehajtása után.

Mindezek után adott a válasz a második kérdésre is, hiszen jelenleg már semmi nem indokolja, hogy a Szovjetunióban képeztessük ki a helikoptervezetőinket. A MI-8-as alapképzés után a csapatnál különösebb nehézség nélkül átképezhetők a hallgatónk MI-24 helikopterre II. helikoptervezető - lövésznek. Ez a "plusz" munka kifizetődőbb, mint több ezer kilométer távolságra (Frunze), igen nehéz körülmények közé kiküldeni hallgatónkat.

Meg kell fontolni azt a lehetőséget is, hogy a magyarországi nem katonai helikoptervezető képzést (mentők, rendőrség stb.) érdemes lenne a Kilián György Repülő Műszaki Főiskolán megvalósítani. Sőt, célszerű lenne a különböző polgári repülőszakemberek (repülésirányítók, műszakiak stb.)

képzését is a főiskolán biztosítani, hiszen egy olyan kis országban, mint Magyarország, nem gazdaságos a képzést különböző objektumokban végezni.

Hajózni kell! - volt valamikor a jelszó. Repülni kell! - mondhatjuk ma. A helikopter az egyik hatásos eszköz az ország védelmének megvalósítására, de igen jelentős a "békés" felhasználás lehetősége is. Csak egyetlen példát említve: pl. a különböző ipari, természeti katasztrófák esetén a bevetettség.

Mindezek alapján úgy vélem, hogy még ha nem is tudjuk jelenleg fejleszteni a helikopter állományunkat, legalább a meglévőkhöz kell jól képzett hajózó személyzetet biztosítani. "Jót és olcsón" - üzleti jelmondat, és elnézést, hogy egy ilyen komoly témánál - mint az oktatás - idézem, de ma ez igencsak aktuális. Most, amikor újjá szervezzük oktatási rendszerünket, talán érdemes lenne az előzőekben leírt gondolataimat megszívelni.