

MAGYAR LÉGERŐ PILÓTÁINAK KÉZÉSE

TÖRTÉNELMI ÁTTEKINTÉS

Mielőtt még a témával foglalkoznánk, meg kell említeni egy-két szót a pilótaképzés múltjáról is:

- Szolnokon 1939-ben kezdték el a repülőtér építését (befejezés 1944. közepe).
- A második világháborút követően a hazai repülőszakember utánpótlás biztosítására megalakították a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskolát (1949. október 1.).
- Az ötvenes éveket a nagytömegű és feszített ütemű képzés jellemezte. 1956. évi forradalmi események után az iskola szüneteltette működését.
- 1961. augusztusában megkezdődött a Kilián György Repülő Tiszti Iskola újjászervezése.

A rendszerváltást követően a Varsói Szerződés felbomlásával a repülő kiképzésre vonatkozó nemzetközi szerződések felbontásra kerültek (a repülőgép-vezetőket Szovjetunióban és Csehszlovákiában képezték). Ezzel megszűnt a repülő csapatok hajózó állományának az utánpótlása.

- 1993.-ban Szolnoki Repülőtisztai Főiskolán újra beindították a repülő-hajózó képzést.

Az évtized közepére a repülőalakulatok, valamint a repülőtechnika számának csökkenése miatt viszonylagos repülő-hajózó felesleg alakult ki, ezért a repülőgép-vezető képzést szüneteltették, majd megszüntették.

- A külföldi majd a hazai repülőgép-vezető képzés megszüntetésének következményeként jelenleg a hajózó pályáról több évfolyam hiányzik.

A kritikus létszámviszonyok megoldására a Honvédelmi Minisztérium hosszú távú (17 év) szerződést kötött a kanadai Védelmi Minisztériummal a repülőgép-vezetők képzésére.

- A Magyar Légierő csatlakozott a NATO Flying Training Program in Canada Projekthez. (NFTC)

REPÜLŐKÉPZÉS SZAKASZAI

1. Felvétel

A felvételi eljárás ismeretszint felméréséből, angol nyelvi ismeretszint felmérésből és bizottsági beszélgetésből, valamint a hivatásos katonai repülőgép-vezetői pályára készülőknel előírt (repülő orvosi) egészségi és pszichológiai alkalmasság-vizsgálatból, testi-fizikai állapotfelmérésből áll.

Felvételi eljárás

A repülő-hajózó képzésre történő jelentkezés és felvétel feltételezi a pályázó katonai repülés iránti átlagosnál nagyobb érdeklődését. A képzésre jelentkezhet az a személy, aki a pályázati kiírásban meghatározott feltételeknek megfelel. A repülő-hajózó képzésre jelentkezők egységes rangsorolás alapján kerülnek felvételre. A felvételi eljárás egy "versenyvizsga" amely nem a felsőoktatási intézmények törzsanyagának ismeretét feltételező tudásszintet mér. A felvételi eljárás célja az, hogy a pályázókat egészségügyi, testi-fizikai, pszichológiai állapotuk, alkalmasságuk, általános műveltségük és angol nyelvtudásuk alapján rangsorolva a legjobbakat kiválasztva juttassuk be a repülőgép-vezető képzésre. Sikeres felvételi esetén a repülőgép-vezető jelölt próbaidőre a MH szerződéses állományába kerül (hivatásos katona megtartja megszerzett rendfokozatát). A próbaidő 6 hónap. A próbaidő leteltével a jelölt szerződéses tiszti állományba kerül hadnagyi rendfokozattal, és tanulmányi szerződést köt az MH-val a képzés teljes

időtartamára. A tanulmányi szerződés tartalmazza a képzés hazai és a kanadai szakaszára vonatkozó jogokat és köteleességeket.

Ismeretszint felmérés

Általános ismereteket felmérő teszt kitöltéséből áll. (a felvételi bizottság döntése alapján kerül végrehajtásra)

Angol nyelvi ismeretszint felmérés

A valós nyelvi ismertszint felmérése. A felmérés során meg kell állapítani, hogy a jelölt angol nyelvi ismeretszintje megfelel a STANAG 6001 3333 követelményének, vagy képes a rendelkezésre álló idő alatt ezt a szintet elérni.

Repülőorvosi és pszichológiai alkalmasság-vizsgálat

Hazánkban a katonai pilótajelöltek és a már kiképzett repülő-hajózó állomány orvosi alkalmassági-minősítő vizsgálata a MH Kecskeméti Repülőkórházban történik. Ez egy speciális, nagy szakmai tudást, különleges orvosi és pszichológiai szemléletet megkívánó feladat. Mivel a modern repülésben az ember-gép környezet rendszerben a gyenge láncszem az ember, ezért a kiválogatás folyamatában az egészségügyi szempontból való megfelelésnek fontos szerepe van. A repülő-hajózó munka jelentős mértékben eltér más professzionális tevékenységtípusoktól. A különbség nemcsak a különleges mesterségbeli felkészültségben van, hanem a munkavégzés különleges, földi viszonyoktól eltérő környezetében. A külső tényezők a légi tevékenység idején rendkívül gyorsan változnak. Emellett az emberi szervezetre repülés közben általában olyan faktorok hatnak, amelyek normális földi viszonyok között nem léteznek. Az embernek a repülési és a külső környezeti tényezők miatt sokszor a munka-, illetve életfeltételek elviselhetőségi határán kell cselekednie. E feltételek csak speciális ruházat és védőeszközök viselésével lehet megfelelni.

A repülő-hajózó tevékenység másik fő jellemzője a nagy emocionális feszültség, ami az idéz elő, hogy bármely pillanatban késznek kell lenni a helyzet gyors és pontos értékelésére és a megfelelő válaszreakciókra. A repülőgép-vezetőnek folyamatosan nagy mennyiségű információt kell feldolgoznia, ebből kiemelni a legfontosabbat, majd a legmegfelelőbbben cselekednie, miközben végre kell hajtania a bonyolult repülési feladatot is. Ebből a szempontból a legnehezebb a vadászpilóták helyzete, akiknek egy személyben kell elvégezniük a pilóta, a navigátor, a fedélzeti mérnök és a rádiós feladatait, a fegyverzetrendszerekről nem is beszélve. A modern gépeken az irányítási és egyéb műveletek egy része automatizált. Az irányítás és ellenőrzés megoszlik az ember és a számítógép között. E tény látszólag mintha megkönnyítené a pilóta munkáját. Azonban a repülőeszközök fejlesztése elsősorban arra irányul, hogy minél gyorsabbak legyenek, és egyre magasabbra, illetve távolabbra juthassunk velük. Mindez az emberi szervezet maximális, élettani határokon való működését követeli meg.

Az eddig elhangzottak képezik a vizsgálatok elméleti és gyakorlati alapját. A felvételre jelentkező pilótajelöltek – hosszú évek óta bevált rendszer szerint – igen alapos, háromnapos orvosi vizsgálatosorozaton mennek keresztül. Először megtörténik a laboratóriumi és képalkotó diagnosztikai (mellkas-, gerinc- és arcüreg-röntgen, hasi és szívvultrahang, szükség esetén komputertomográfia), majd az alapvető és meghatározó klinikai (belgyógyászati, sebészeti, szemészeti, fül-orr-gégészeti, ideggyógyászati, fogászati) vizsgálatok. Ezt követik a funkcionális diagnosztikai (pl. terheléses kerékpár-ergometria) és a pszichofiziológiai vizsgálatok. Ez utóbbiak magába foglalják a reakcióképesség mérését a gyorsaság és a pontosság tekintetében, a döntési képesség elemzését, a rövidtávú memória meghatározását. Végül a klinikai és pszichológiai követelményeknek megfelelt személyeket az úgynevezett speciális repülésélettani szituációnak vetik alá – 5500 méteres magasságnak megfelelő légritka, oxigénszegény környezetben figyelik meg élettani reakcióik alakulását. A vizsgálatosorozat végén az eredményeket összegzik, és a jelölt repülőorvosi alkalmasságáról a repülőorvosi bizottság dönt. (A nagy számok törvényszerűsége alapján 1000 jelentkezőből jó, ha tízet nyilvánítanak egészségesnek a repülőorvosok.)

Testi-fizikai állapotfelmérés

A testi-fizikai állapot felmérését az ismeretszint felmérés alkalmával végzik. A felmérés összetevői: 3200 méteres futás, felülés, fekvőtámasz 50 méteres úszás (a 4 fő úszásnem valamelyikében). A testi-fizikai állapotfelmérés minősítése "alkalmas", vagy "alkalmatlan" lehet.

Bizottsági beszélgetés

A felvételi eljárást a pályázóval történő bizottsági beszélgetés zárja. A vizsgabizottság által irányított beszélgetés célja:

- a pályázó önéletrajzából kiindulva benyomások szerzése személyiségéről, adottságairól,
- a katonai repülőgép-vezető hivatás gyakorlásához szükséges képességek, készségek, a testi alkalmasság, képességek és készségek fejlettségének, illetve fejleszthetőségének megállapítása,
- a pályázó elhivatottságának, motivációinak megismerése,
- a pályázó személyes megismerése,
- az eredmények összegzése,
- a végleges felvételi javaslat kialakítása.

2. Képzés

A repülő kiképzés I. szakasza

Sikeres repülőorvosi vizsgálatot követően a leendő vadászpilóta katonai pályafutása a MH 89. Vegyes Szállítórepülő Ezred szolnoki bázisán kezdődik. Az I. Fázis lényeges szerepet tölt be a képzés további szakaszaihoz nélkülözhetetlen elméleti és gyakorlati képességek elsajátításában. Ebben a fázisban a felvételt nyert repülőgép-vezető jelöltek általános katonai felkészítése történik.

Az alapkiképzés valamennyi sorkatonai szolgálatra kötelezett, valamint a haderőben szolgálatot vállaló, de sorkatonai szolgálatot nem teljesített állampolgár részére kötelező kiképzési forma, amely általános katonai és szakalapozó kiképzést tartalmaz. Időtartama: 4 hét.

Az általános katonai kiképzést követően az immár angyalbőrbe bújt fiatalokat az RFO szakaemberei először elméletben, majd gyakorlatban is felkészítik a mentőeszközök használatára, majd a második hét végén sor kerül az ejtőernyős ugrásra is. A következő 16 hét jelenti az első lépcsőfokokat a pilótává váláshoz. Először természetesen a repülés törvényszerűségeivel kell megismerkedni, így az aerodinamika, navigáció, műszerismeret, meteorológia szerepel a tantervben. És csak ezután következhet a gyakorlati repülés, amit még egy hetes földi előkészítés előz meg. A gyakorlati repülés két fázisban kerül végrehajtásra. Az első repülési fázisban a jelöltek összesen 30 órát repülnek, amit vizsgarepülés zár le. Először az útvonalrepülés egyszerűbb, majd a műrepülés bonyolultabb figuráit sajátítják el. A második fázisra csak a vizsgafeltételnek megfelelő jelöltek kerülhetnek, itt 15 órát repülnek még és befejezik az előkészítő tanfolyamot. Ezeket a repüléseket a pilótanövendékek a MH által 1994-óta rendszeresített, szovjet tervezésű, román gyártású három JAK-52 típusú repülőgépen végzik el. Ezt a repülőgépet a Jak-18PS műrepülőgép aerodinamikai kialakítását alapul véve tervezték, és pilótabarát tulajdonságai miatt alakították át kiképzőgéppé. Az oktatók értékelése alapján kiválasztásra kerülnek az NFTC kanadai fázisaira utazók.

A repülő kiképzés II. szakasza

A képzés már Kanadában folytatódik. A második fázis tematikája közös, s alapvető elemeket tartalmaz a vadász-, csapatszallító-, és helikopterpilóták számára. Magában foglalja az egyszer időjárási viszonyok közötti (jó idő) repüléseket, a földközeli légítájékozódást, a bonyolult időjárási viszonyok közötti (műszeres) repülést, s a kötelékrepülést. Az NFTC program második fázisa 71 repülési feladatot tartalmaz 97 óra keretében a Raytheonon Harvard II típuson. E turbólégcsavaros repülőgép kezelése, és repülési jellemzői igen hasonlóak a sugárhajtóműves vadászgépekéhez s a felszereltsége, berendezései is korszerűek, ezért a leghatékonyabb gyakorló

repülőgépek sorába tartozik. Az átfogó földi előkészítés, a számítógépes támogatású kiképző rendszerek kiterjedt használata, s a repülés jellemzőit valósághűen visszaadó szimulátorok biztosítják a gyakorlati repülési idő leghatékonyabb felhasználását. A rendelkezésre álló légtér, s az alacsony intenzitású repülési forgalom különleges lehetőséget biztosít a repülő kiképzés színvonalas végrehajtására. A növendéknek lehetősége nyílik arra, hogy kifejleszthesse döntéshozó képességét a kiképzésnek már ezen a kezdeti szakaszán.

A jó idős kiképzési ág magában foglalja átesések, dugóhúzó, műrepülő elemek, az iskolakör repülés, s a repülés különleges eseteinek begyakorlását.

A bonyolult idős (műszerrepülési) képzési ág a repülőgép műszerek szerinti vezetésének s a repülőgép bonyolult helyzetekből történő kivételének begyakorlásával kezdődik. A növendékek ezután továbblépnek a különböző műszeres repülési, várakozási és leszállási eljárások gyakorlásához, s végül az idegen repülőtérről történő átrepüléseket s a repülés tervezésének elemeit sajátítják el. A kiképzési ág végére a növendékek képesek lesznek önállóan egy idegen repülőtérről történő át-, s a hazarepülés megtervezésére és végrehajtására.

A légi tájékozódás kiképzési ágban a növendékek megtanulják a térképolvasás alapjait, a repülési útvonal helyesbítésének s az időben történő célba érkezés módszereit. Kiemelt fontosságot kap a földközeli repülő kiképzés, s az egyén azon képességeinek kialakítása, hogy a saját munkavégző képességei határain belül tudjon maradni a repülés minden egyes szakaszában.

A kötelékrepülési ágazat megtanítja a növendéket a zárt kötelékben történő repülésre 60 fokos bedöntésig és 2 G túlterhelésig. A vezérgépet az oktató vezeti, így a növendék teljes mértékben ki tudja használni a repülési időt a kísérői szerepkör elemeinek elsajátítására.

Az éjszakai repülő kiképzés a teljes mértékű tájékozódás, és a repülőgép-vezetés elsajátítására szolgál, s tartalmaz egyedüli repülést is.

A II. fázis úgy lett kialakítva, hogy a növendékek a lehető legjobban hasznosíthassák a repülőgép kiképzési lehetőségeit. A sikeres jelöltek kipróbált képességekkel rendelkeznek a repülés minden területén, s bizonyítják, hogy képesek a következő fázisba lépni. A II. fázis végzősei eredményeik függvényében a II/B fázissal (sugárhajtású növendékek) vagy a kanadai légierő III. fázisával (többmotoros vagy helikopter) folytatják kiképzésüket.

Szállító repülőgép-vezető és Helikoptervezető oktatás

A második szakasz után kiválasztott növendékek Portage La Prairie városában folytatják a forgószárnyas és a többhajtóműves repülő kiképzését, ahol Raytheon King Air C90 több hajtóműves repülőgépeken vagy Bell-Textron CH-139 Jet Ranger III helikopteren repülnek.

Minden évben negyven növendék kezdi meg a helikopter vezető képzését öt csoportban. Minden kurzus 11 napos tantermi foglalkozással kezdődik, ahol az aerodinamikával, üzemeltetési utasításokkal, repülési szabályzatokkal, biztonsági előírásokkal és a vészhelyzetek kezelésével ismerkednek. Ezt követi 26,8 órányi „jó idős” repülés, ezen belül nyolc alkalommal egyedül szállnak fel a leendő helikopter pilóták. Szinte minden nap folyik az autorotáció gyakorlása a Gabber Green közelében kialakított leszállóhelyeknél, ez az egyik legfontosabb feladat, ami teljes koncentrációt, illetve kellő vezetéstechnikai jártasságot igényel. A tanterv második részében „jó idős” műszerrepülésekre kerül sor, gyakorolják a kötelékrepülést, a térkép alapján történő navigációt. A növendék sisakjára a látómezőt korlátozó ellenzót szerelnek, így csak a műszerfalat láthatják. Mivel Kanadában minden helikopterpilóta sűrűn találkozik rossz látási viszonyokkal minimális külső irányítási segítség mellett, ezért az iskola növendékei tizenhét alkalommal hajtanak végre műszeres repülést.

Miután végeztek a kiképzéssel, hazatérnek Magyarországra, ahol megkezdődik a típusátképzés. A helikopterpilóták a szolnoki Helikopter Ezred bázisán végzik el a típusátképzést Mi-8, Mi-17 és Mi-28-as helikoptereken.

A repülő kiképzés II./B. Szakasa

A II. B fázis egy kiegészítő speciális alaptermatika azon növendékek részére, akik a harmadik fázist sugárhajtású repülőgépen fogják végrehajtani.

A II. B fázis növendékei ízelítőt kapnak a folyamatos harci manőverezésből s a légi harc-repülés alapjaiból. A komplexált repülési feladatok, melyek több repülési ágazat elemeit kapcsolják össze, továbbfejlesztik a már kialakult repülési készségeket, egy tipikus - a harci körülményekhez hasonló - környezetben.

A II. B fázis tematikája 28 vadászipülő típusú feladatot tartalmaz 47 repülési óra keretében. A növendékek ebben a fázisban meg tanulják előre jelezni a repülőgép viselkedését, mint például a "túlhúzott" repülőgép átesését, vagy az átesés előtti "remegést", s az agresszív harci manőverezés alapjait. A határértékeken végrehajtott leborítások és fél-bukfencek alapelemei a kiképzés e meghatározó szakaszának. A zárt kötelékben történő repülés végrehajtását 60 fokos bedöntésig és 2 G túlterhelésig értékelik, azonban gyakorlás céljából a bedöntést 90 fokig, a túlterhelést pedig 3 G értékig növelik.

Komplexált repülési feladatokat is tartalmaz a II. B fázis. A növendékek kreativitása fejlődik azáltal, hogy különböző repülési ágakban szerzett tapasztalataikat kell összekapcsolniuk a feladat sikeres végrehajtása érdekében. Egy tipikus komplexált feladat tartalmazhat például nagy magasságú műszeres átrepülést a kiképzési légterbe, az oktató ezután választhat egy adott eljárás szerint süllyedést, áttérést látva repülési szabályokra, útvonal töréspont vizuális azonosítását, majd innen földközeli repülési feladat végrehajtását... A hazatérés a saját repülőtérré történhet műszeres vagy látva repülési szabályok szerint a növendék kiképzettsége, illetve a kiképzési igények szerint.

Végül a repülőgép hatótávolságának maximális kihasználásával végrehajtott hosszú távú átrepülési feladatok következnek, melyek során a növendék a felkészültségéről s a repülés közbeni reagáló képességéről (rugalmasságáról) adhat számot.

A II. B fázis a Harward II. típus szélső aerodinamikai határértékéig történő manőverezését oktatja, s felkészíti a vadászipilóta jelöltet a haladó, sugárhajtóműves repülőkiképzésre.

A repülő kiképzés III. szakasza

Ebben a szakaszban a hallgatók sugárhajtású oktató kiképző repülőgéppel repülnek, elsajátítják a korszerű nagyteljesítményű repülőgépek légi és földi üzemeltetésének sajátosságait és a sugárhajtású repülőgépek professzionális kezelőivé válnak.

III. fázis célja tovább fejleszteni a már kialakított haladó repülési készségeket, s bemutatni az alapvető harcászati elemeket. A növendék a II. fázis során elsajátítottakat átülteti a nagysebességű környezetbe. A repülőgép-vezetés technikája, a döntéshozatal minősége és az információs rendszer kezelésének képessége fejlődik tovább egy még összetettebb, bonyolultabb rendszerekkel felszerelt repülőgépen. A III. fázis intenzív ütemben mutat be magas követelményt támasztó tevékenységi sorrendeket, melyek végrehajtása megköveteli a növendéktől a Hawk 115 repülőgép rendszereinek mesterei kezelését. Amint az átképzés megtörtént a növendék elkezd kialakítani készségeit, s magabiztos tevékenységét a sugárhajtású repülőgépen, és elsajátítja a repülőgép összetett rendszere egészének kezelését. Az elemenkénti kiképzés elvét felhasználva a harcászati repülés alapjai amint lehet bevezetésre kerülnek. A műszerrepülési elemek oktatása során a növendékek elérik a kanadai légierőben felállított, igen magas vizsgaszintet, s önállóan hajthatnak végre műszer szerinti repüléseket, illetve átrepüléseket idegen repülőtérré.

A III. fázis 74 repülési órát tartalmaz a Hawk 115 repülőgépen, 56 repülési feladat keretében. A program arra ösztönzi a növendéket, hogy értékelje minden egyes feladat forgatókönyvét s eltervezze a feladat végrehajtását. Amennyiben a forgatókönyvben változás áll be (pl. imitált időjárásromlás) a növendéknek elemeznie kell a kialakult helyzetet, módosítani a tervet és alkalmaznia az átdolgozott tevékenységi rendet a feladat sikeres végrehajtása érdekében. A kanadai alacsony forgalmú légterben a növendéknek maximális lehetősége nyílik szabad döntéshozatalra, cselekvésre, s hogy reagálni tudjon a megváltozott, valós vagy szimulált körülményekre.

A jó idős kiképzési ág a sugárhajtású repülőgépre történő átképzés. A III. fázisban az előrehaladás igen gyors, mivel a növendék ugyanarról a repülőtérről s ugyanazon eljárások segítségével hajtja végre a repülőkiképzést, mint a II. fázisban. A repülőgép-vezetési technika, mely tartalmazza átesések, dugóhúzók, műrepülő elemek, iskolakör repülés és a különleges esetek begyakorlását, gyors ütemben kerül kifejlesztésre a sugárhajtású repülőgépen. A Hawk 115 típus célirányos kezelhetőségi jellemzői képessé teszik a növendéket a repülőgép-vezetés alapjainak gyors elsajátítására, s hogy mielőbb elkezdhesse a harcászati kiképzést.

A műszerrepülési ág a II. és II. B fázisban elsajátított készségekre épít és bevezeti a hallgatót a nagy magasságú légtérszerkezetbe. A növendék szintén megismerkedik a többfunkciós kijelző rendszer (Head Up Display) kezelésével. A repülőgép összefüggő rendszerének még tökéletesebb megismerése és kezelésének elsajátítása szükséges az elkövetkezendő oktatásban, s későbbiekben is a korszerű elsővonalbeli vadászgépeken.

A kötelékrepülési ág szintén a II. fázisban megszerzettekre épít. A már kialakított alap készségek kerülnek továbbfejlesztésre a III. fázisban, melyet a harci alkalmazás követ felkészítésként a következő fázisra. A kiképzési ágazat befejeztével a növendék mesteri fokon képes harcászati kötelékben, valamint zárt kötelékben repülni, beleértve a műszeres megközelítési eljárásokat és a leszállást géppár kötelékben, s a szabad manőverezést 90 fokos bedöntésig és 3G túlterhelésig.

Az éjszakai repülőkiképzés a típusátképzés része, s önálló repülést is tartalmaz. A műszerrepülési és a komplexált feladatok egy része szintén végrehajtható éjszakai repülés keretében.

A légi tájékozódási ág a már elsajátított készségek felmérésével kezdődik, majd a biztonság központú földközeli repüléstechnika elmélyítése következik. A tematika kényszeríti a növendékeket a II. fázis során megszerzett készségek alkalmazására a megnövekedett sebesség s a repülőgép összetett információs rendszerének alkalmazása mellett. Végül a harcászati kötelékben földközeli magasságon történő repülések bevezetése teszi lehetővé a IV. fázis kifinomultabb harcászati gyakorlatai során szükséges készségek kialakítását.

A III. fázis végzősei rendelkeznek az összes ahhoz szükséges ismeretanyaggal s képességgel, hogy tovább léphessenek a IV. fázis dinamikus harcászati környezetébe. A III. fázis tematikája a nagysebességű sugárhajtású repüléssel, egy magasabb szintű, feszítettebb munkatempóval jellemzett környezetbe helyezi a növendéket, amely jellemzi magát a repülőgépet, s összetett információs rendszerét.

A III. fázis sikeres elvégzésével a növendék szakszolgálati engedélyt szerez és jogosult lesz a kanadai pilóta jelvény viselésére.

A kezdeményező képesség bizonyítása alapvető eleme a III. fázisnak. A végzősök ezen képességüket kamatoztatják a IV. fázis s majdan a Gripen, F-16, F-18, vagy bármely más korszerű harcászati repülőgépre történő típusátképzésük során

A repülő kiképzés IV. szakasza

Ebben a szakaszban kerül végrehajtásra a harcászati kiképzés. Ennek során a hallgatók megismerkednek a korszerű repülőtechnika harci alkalmazásának sajátosságaival, a légi és földi célok megsemmisítése során alkalmazható harc eljárásokkal, és harcászati fogásokkal, és a hagyományos pusztító eszközök célba juttatásának alapvető módszereivel. Az ebben a fázisban megszerzett repülési és harcászati ismeretek megbízható alapot adnak a korszerű (harmadik, negyedik generációs) harci repülőgépekre történő átképzéshez. A fázis célja a harcászati repülő, valamint a mérlegelő, megítélő képességek kifejlesztése. A növendékek harcászati környezetbe ültetik át a III. fázisban megszerzett tudásukat s készségeiket, alkalmazva az 1-1 és 2-1 elleni légiharc manővereket, s a kapcsolódó harcászati fogásokat.

Mivel az NFTC program IV. fázisában a kiképzés a III. fáziséval azonos típuson történik, s a két repülőtéren alkalmazott eljárások is igen hasonlóak, minimálisra csökken az átmeneti képzés.

Az 1-1 elleni (BFM) légiharc manőverek

Az 1-1 elleni légi harc kiképzési ágban az elemenkénti oktatási módszert alkalmazzák. A növendék megtanulja felismerni és helyesbíteni saját és ellenséges repülőgép közt létrejött ideálistól eltérő megközelítési sebességet és rálátási szöveget, és a fegyverzet alkalmazásának terébe manőverezi a repülőgépet. Begyakorolja úgy a támadó, mint a védekező légi harc manővereket, kis és nagy rálátási szögek mellett. A növendék ebben a kiképzési ágban két egyedüli repülési feladatot is végrehajt, mivel a korszerű vadászgépek is többnyire egyszemélyesek. 2-1 elleni (ACM) légi harc manőverek

A 2-1 elleni légi harc kiképzési ág az 1-1 elleni légi harcban megszerzett ismeretekre építkezik. Az "egy körös" és a "két körös" légi harc elvei két 1-1 elleni repülési feladatban kerülnek bemutatásra és begyakorlásra. Ezt követően egy oktató által vezetett harmadik repülőgép kapcsolódik a kötelékhez s a 2-1, illetve 1-2 elleni légi harc manőverek következnek. A gyakorlatok során a növendéknek lehetősége nyílik a támadást végrehajtó és a támadásból kiváló szerepkör lényegének megértésére és elsajátítására. A rádiólevelezés szabatos végrehajtása igen jelentős szerepet játszik a feladatok során, mivel a két növendék közös tevékenysége, kölcsönös segítségnyújtása s számbeli fölényük kihasználása szükséges a sikeres feladat-végrehajtáshoz. A harmadik (ellenséges) repülőgépet oktató pilóta vezeti s a manőverek során nagy figyelmet fordít az oktatási célok megvalósulására.

Levegő-föld fegyverzet alkalmazása lőtéri körülmények között:

E kiképzési ágban a növendék elsajátítja a levegő-föld fegyverzet célba juttatásának technikáit "ideális" lőtéri viszonyok között. Megtanulja felismerni, vizuálisan is érzékelni a biztonsági határokat, a fegyverzet alkalmazásának s a manőver végrehajtásának minimális és maximális paramétereit. A III. fázis során már begyakorolt repülőgép-rendszer kezelési ismeretek kerülnek alkalmazásra.

Légi csapásmérés / Levegő-föld harcászat:

A növendék az előző kiképzési ágakban megszerzett összes ismeretanyagot és készséget alkalmazza s kapcsolja össze ebben a kiképzési ágban. A harcászati légi tájékozódás és a kötelékrepülés elemei szükségesek a célkörzetbe történő kijutáshoz. Az elsajátított légi harc manőverek mesterei alkalmazása elengedhetetlen a sikeres feladat-végrehajtáshoz, mivel a növendékeknek azonosítaniuk s vissza is kell verniük a "vörös báró" (az ellenséges repülőgépet imitáló oktató repülőgép-vezető) támadásait. A közepes magasságon megismert 2-1 elleni légi harc elemek ebben a fázisban földközeli magasságon kerülnek begyakorlásra.

A harcászati földközeli repülés technikái megszilárdulnak és a korlátozás-mentes légtér szabadsága lehetőséget ad a feladatok harcászati forgatókönyvének szabad tervezésére s lerepülésére.

A IV. fázis elvégzésével a növendék kiképzettsége sok olyan elemet tartalmaz, amely a későbbi típusátképzés tárgya is lesz. Az NFTC program korlátlan harcászati kiképzési környezete lehetővé teszi a harceljárások begyakorlását és a döntéshozó képesség kifejlesztését, melyek elengedhetetlenek a feladat sikeréhez.

A növendék így válik "gondolkodó pilótává", aki megragadja a kezdeményezést, értékeli a kialakult harcászati helyzetet és megteszi a szükséges lépéseket. Az NFTC program IV. fázisa alkalmassá teszi a növendékeket, hogy megkezdhessék első átképzésüket a korszerű harci gépek egyikére.

A kiképzés befejeztével a pilóták hazatérnek Magyarországra, ahol elkezdődik a típusátképzés a MH 59. Szentgyörgyi Dező Repülőbázison, Kecskeméten. Az elmúlt években a Kecskeméten állomásozó L-39-eseken és a Míg-29-eken történt ez az átképzés, azonban a svéd Gripenek megérkezésével a képzés már ezekre a gépekre fog irányulni. A pilóták átképzését három svéd szakember és Svédországban 14 hónapot eltöltött öt pilóta fogja ellátni.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság Repülésfelkészítési Osztály tájékoztatói