

# A repülőtisztképzés 70 éve



KÉSZÜLT A SZOLNOKI REPÜLŐTISZTKÉPZÉS  
KEZDETÉNEK 70. ÉVFORDULÓJÁRA

Szolnok, 2019

# A REPÜLŐTISZTKÉPZÉS 70 ÉVE

## Szerkesztette:

Palik Mátyás

## Szöveg:

Békési Bertold, Bottyán Zsolt, Dunai Pál,  
Kavas László, Óvári Gyula, Palik Mátyás

## Kiadványterv és tördelés:

Töröcsik Tímea, Török-Szabó Nikoletta

## Nyomdai munkák:

Micropress Digitális és Ofset Nyomda Kft., Mályi

ISBN 978-615-00-6574-8

## Kiadó:

Repülőszakemberképzésért Alapítvány, Szolnok

**Köszönetünket fejezzük ki az alábbi szervezeteknek, akik támogatást nyújtottak az ünnepi kiadvány elkészítéséhez:**

Magyar Hadtudományi Társaság



A Repülőszakember Képzésért Alapítvány



Kablay Lajos Repülő Bajtársi Egyesület



A kiadványban felhasznált képek a Nemzeti Közszerológiai Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar szolnoki archívumából származnak.

Tilos a kiadvány bármely részét vagy egészét elektronikus rendszerben rögzíteni, tárolni vagy lemásolni a kiadó, illetve a jogtulajdonosok előzetes engedélye nélkül!

© A Repülőszakember Képzésért Alapítvány, 2019 © Szerzők, 2019

©Jogtulajdonosok, 2019

# TARTALOM

Előszó.....	1
A kezdetek .....	2
A negyvenes évek vége.....	4
Az ötvenes évek.....	6
Felszámolás és megújulás: a hatvanas évek első fele.....	12
Az átszervezések évei: 1967-1972.....	18
Az anyagi-technikai feltételek javulása: hetvenes évek.....	20
A nyolcvanas, kilencvenes évek változásai.....	24
A Bolognai rendszer bevezetésétől napjainkig.....	32

## Felhasznált irodalom:

FEKETE István: *A Kilián György Repülőtisztí Iskola története.* Szolnok, 2014

FEKETE István - M. SZABÓ Miklós: *A katonai repülőszakember-képzés Szolnokon 1967-1996.* Bp., Zrínyi, 2017

IVÁN Dezső: *A magyar katonai repülés története.* Bp., 1999

MOYS Péter – NÉMETH Miklós: *A magyar polgári légiforgalmi irányítás és a katonai repülésirányítás és képzés története.* Bp., 2003

ZSILÁK András et al. : *Felhőlovagok.* Bp.,1999.

# Előszó

Vélhetően lehet vitatni a kerek számokhoz tartozó évfordulók, megemlékezések szükségességét, indokoltságát. Azt azonban semmiképpen, hogy a múlt alapos áttekintése nélkül eredményes jövőt építeni nem lehet. Megítélésem szerint erre a 70 éves jubileum megfelelő alkalom. Más kérdés, hogy egy olyan ember, aki ennek az időszaknak 50 éven keresztül maga is közvetlen részese volt hallgatóként, tanárként, vezetőként, mennyire képes erre?

A személyes érzelmeken kívül az elmúlt hét évtized jelentőségét az is nyomatékossítja, hogy ezalatt egy olyan tudományterület hazai közreműködői és alkotó művelői lehettünk, mely az első gépmadár 1903-as levegőbe emelkedését követően, alig több mint egy évszázada született és fejlődése töretlen.

Ma jól tudjuk, hogy a repüléstudomány műveléséhez jól képzett, felkészült civil és katonai szakemberek közreműködésére van szükség. Ennek pedig szükségszerű feltétele a megfelelő minőségű szakmai oktatási rendszer létrehozása és működtetése.

Hazánkban, a kezdetek óta számos vargabetűvel, esetenként több éves szünetekkel is tarkított repülőtisztképzés az oktatók és az oktatást kiszolgáló szakemberek áldozatos munkája nélkül nem érhetne volna el a ma képviselt magas színvonalat.

Tapasztalatom, – személyesen megélve a szolnoki repülőtisztképzés elmúlt az 70 évéből 50-et –, hogy hallgatóink döntő többsége az élet különböző területein – hasznosítva a nálunk megtanultakat – jól megállták a helyüket, büszkék „killiános” múltjukra, örömmel jönnek vissza Szolnokra, ahol szeretettel várjuk őket, és büszkén emlékezünk rájuk.

E gondolatok jegyében ajánlom jó szívvel minden volt és jelenlegi hallgatóknak, kollégáknak, illetve valamennyi érdeklődőnek ünnepi kiadványunkat!

**Prof. Dr. Óvári Gyula okl. repülőmérnök  
egyetemi tanár**



“Sic itur ad astra”

“Így jutunk el a csillagokig”

Vergilius

## A kezdetek

Szolnok város kedvező katonaföldrajzi adottságai (az ország centrumában), nem utolsósorban katonai, sőt katonai repülési hagyományai indokolhatták a repülőképző bázis Szolnokra telepítését. Ugyanis 1939-ben indult, de csak 1944 közepén fejeződtek be a szolnoki katonai repülőtérrel kapcsolatos építkezések.

Az első növendék csoport elméleti képzése 1949 januárjában indult be kb. 170 növendéssel, majd februárban már a gyakorló repülő kiképzés is megkezdődhetett. 1949. március 6-án (az 1849-es szolnoki csata centenáriumi ünnepségeinek keretében) Szolnok városa csapatszázlót adott az 1. Honvéd repülő kiképző osztálynak. Miután ez az egység képezte a későbbi hajózó tiszti iskola magvát, e zászló vált az iskola első csapatszázlójává. Ugyanekkor Budaörsön megkezdődött egy repülő tiszthelyettes utánképző tanfolyam, a műszaki utánpótlás biztosítására. Ha figyelembe vesszük, hogy 1948. december 1-én

HM közvetlenként már megalakult a repülő Szemlélőség is, melynek parancsnoka Zalka András mérnök ezredes a Honvéd Vezérkar főnök útján a légierő parancsnoka funkcióját látta el, kijelenthetjük, hogy lényegében ismét megalakult a Honvédség légierője.

Hazánkban a második világháborút követően a repülő szakember képzés megoldásához két alternatíva kínálkozott: hajózó és műszaki kiképző bázist létrehozni itthon, illetve igénybe venni a Szovjetunió segítségét - rátermett fiatalokat küldeni a szovjet hadsereg repülőképző iskoláira. Az ország vezetése mindkét lehetőséggel élt. A leendő hajózó állomány egy részét 1949 nyarán a szovjet hadsereg különböző repülő fegyvernemi tiszti iskoláira irányították, hogy ott vadász-, csata-, illetve bombázó elméleti és gyakorlati szakkiképzést nyerjenek. Ugyanakkor beindult a Szovjetunióban a repülőmérnöki és technikus képzés is. A kiküldött tisztjelöltek 1953-tól folyamatosan tértek vissza, mint

korszerűen kiképzett repülőgép-vezetők, megfigyelők, mérnökök, technikusok. A képzés további állomása az 5. Honvéd repülő kiképző Osztály, majd az 1949 őszén megalakított Kilián György Repülő Hajózó Tiszti és a Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Iskola voltak. Ezek már a későbbi szolnoki főiskola tényleges jogelődjének tekinthetők.



Díszszemle végrehajtására történő eligazítás



Növendékek 1950-ben



Ismerkedés a dugattyús motorral  
1950. május



Tantermi oktatás 1949. őszén

# A negyvenes évek vége

1949-re egészen új helyzetbe került a magyar honvédség és ezen belül a honvéd légió. A hidegháború, a háborúra való készülődés okozta a szovjet katonai elképzelésekbe való (sokszor túlzó) beépülést, beépítést.

Az a döntés, hogy 1949. október 1-jén megalakult a Kilián György repülő Hajózó Tiszti Iskola Szolnokon, még reális alapokon nyugodott. Ebben az évben mintegy 500 fő vonult be az intézménybe. Az előzmények ezt a döntést kellően megalapozták (indokolták?). A gyors, egy éven belüli átszervezés már nehéz helyzetbe hozta Huba László századost, az iskola parancsnokát és munkatársait. Ekkor különválasztották a repülő-hajózók és a repülő-műszakiak képzését. Ez utóbbiakat Budaörsön a Honvéd Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola keretében képezték ki. A gyorsított ütem azt diktálta, hogy 1950-ig egyéves, 1950-52 között kétéves, és csak 1953-tól lett hároméves a kiképzés. A 'Kiliánon' 1950. december 21-én volt az első avatás: 60 fő repülésirányító és megfigyelő végzett. A fő feladatok közé nemcsak a nagytömegű kiképzés tartozott, hanem a gyorsított ütem is. Az 1949. október 1-től 1956. október 23-ig terjedő időszakban igen

sok hajózót képeztek ki - zömében vadászrepülőket, de csatarepülőket, bombázókat, megfigyelőket is, és megközelítően ugyanennyi szerelőt a szakágak arányainak megfelelően.

A hajózó iskolának ekkor 53 db repülőgépe volt: 23 db UT-2 Galamb típusú, alsószárnyas, merev futóművű, egymás mögötti ülés elhelyezésű alaptípus; 3 db, egymás melletti ülés elrendezésű ZLIN-381 Búcker-Bestman, Fecske típusú; 2 db Aradó-96-B Holló típus, amely átmenetet képezett az alaptípus és a harci repülőgépek között; 13 db IL-10 Párduc kétkormányos és csatarepülőgép, valamint 12 db JAK-9 Vércse, illetve Liszánka, kétkormányos csatarepülőgép. Megalakult az iskola repülő kiképző ezrede (két UT-2 és egy ARADÓ századból).

A sikeres gyakorlati vizsga után kerülhetett a növendék az iskola vegyes ezredéhez, majd később a vadász-, csata-, ill. bombázó ezredhez. Itt kezdődött az átképzés a harci géptípusokra. (Már az első kiképzési év végén a kiképzett repülőkből harci alakulatokat állítottak fel.)

A feszített ütemű hadseregfejlesztés megkövetelte, hogy az 1950-53-as években nagy tömegben kerüljenek beiskolázásra repülőgép-vezető és megfigyelő, valamint Budaörsre repülőműszaki növendékek.

Elégedetlenség mutatkozott meg a növendékek, a parancsnokság részéről is. A nagy növendéki létszám, a viszonylag kevés iskola- és gyakorlógép miatt a kiképzés elhúzódott. Az avatások (kibocsátások) ideje kitolódott. Erre a kor szellemének megfelelően reagáltak a politikai és katonai vezetők. Gyors parancsnokváltások következtek. 1951 júliusában leváltották Huba Lászlót és helyébe Kablai Lajos őrnagyot nevezték ki.

Az iskola fejlődésében jelentős állomás volt az első Li-2 típusú repülőgépek szolgálatba állítása - melyekkel egyformán lehetett folytatni bombázórepülőket, szállítókat és navigátorok kiképzését - valamint a JaK-11 és JaK-18 típusok beszerzése. A Li-2 alkalmas volt repülőtanterem kialakítására, a belső teret munkaasztalokkal szerelték fel, valamennyi repülés-ellenőrző, navigációs műszert egyszerre 12 növendék működtethette. A növendékek kiképzése ebben az időben általában csak a harci típusokon való

repülés elsajátítására korlátozódott. Egyedül a csatarepülőket kaptak az IL-10 típuson harc-kiképzést. A vadászipülőgép vezetők harc-kiképzése és osztályba sorolása a csapatoknál történt. (Az iskolán legfeljebb a harmadosztályú repülőgép-vezető kiképzettségi szintig juthattak el.) A vadászezred oktatói műszeres és éjjeli gyakorló repüléseik mellett folytatták két század növendék kiképzését Szolnokon, míg az iskolaezred mezőtúri és tiszapüspöki repülőterein települt századokat összevonták és a szolnoki (szandaszőlősi) repülőterre telepítették.

A katonai tanintézeti kiképzési rendszerben kiemelt helyet foglalt el a testnevelés és a sport. A sportélet rendkívül élénk volt az iskolán, mivel a fegyvernem sajátosságai következtében ez alapvető fontosságúnak minősült.

A kibocsátott tisztek kötelékrepülésig két típuson repültek: a JaK-18-on és a JaK-11-en általában 60-65 órát (250-280 felszállással). Az 1954-ben vizsgázott 320 növendék közül 39% vadászipülő, 11% bombázórepülő, 17% megfigyelő, 10,5% csatarepülő, 0,3% oktató és 1,9% törzsbeosztott volt.



**UT-2 oktatás  
szolnoki repülőtér**



**1954. szeptember 18.  
Tisztavatás**

## Az ötvenes évek

A Sztálin halálát, de különösen a koreai háború végét követően valamelyest enyhültebb légkör a hazai repülőtisztképzést is új helyzet elé állította. Előtérbe került a minőségi munka. A koreai háború tapasztalatait nem lehetett figyelmen kívül hagyni. 1954-ben az iskola kiképzési rendszerében minőségi változást jelentett a koreai háború egyik sikergépének, a MiG-15 (Sas) típusú vadászgép hajózó oktatásának beindítása. Megalakult a Lökhardtásos Vadász Átképző Ezred, melynek hallgatói - már hadnagyként - először vettek részt hároméves kiképzésen, mely biztosította a magasabb minőséget, az elmélyültebb tudást és - nem utolsósorban - a több gyakorlást.

Az iskola repülőgép állománya MiG-15 UTI, MiG-15, JaK-18, JaK-11 és PO-2 típusú gépekből állt. 1954-ben az intézménynek a JaK-18-as gépekkel felszerelt iskolaezredén (Szolnok telephellyel) kívül még három repülő ezrede volt: vadászezred JaK-11-es gépekkel (szintén Szolnok telephellyel), vadászezred MiG-15-ös gépekkel (Kunmadaras),



**Földes. Csata szd. IL-10  
Hagymási I. hdgy. okt., Csizmadia László hdgy. okt., Szapanos István hdgy. raj. pk., áll: Bélet Gyula fhdgy. rajpk.  
(1954)**



**Vadászezred oktatói. I. szd. 2. raj (1953)  
Bíró László hdgy. okt., Szigeti György hdgy. okt.,  
Tószegi Lajos fhdgy. raj rk., Varjú Zsigmond hdgy. okt.**



vegyes ezred Tu-2, LI-2 és egyéb kisgépekkel (Berettyóújfalu és Földes). Ezeken kívül az elméleti kiképzés alatt álló növendékek egy elméleti növendék zászlóaljba voltak szervezve. A nyári kiképzés alatt használta az iskola a tápiószecsői, mezőtúri, tiszapüspöki, szandaszőlősi repülőtereket is.

A profiltisztítás jegyében, mindenképpen a realitásokhoz jobban igazodva 1955 elején megszüntették a csatarepülő kiképzést és feloszlatták a Berettyóújfalun települt csatarepülő ezredet, melynek növendékeit vadászrepülőnek képezték át. Az iskolaezred



**A vizsgáztatók eligazítása**

**Berettyóújfalu,  
kihelyezett Kilián-részleg  
(1951)**



**Vizsga előtti megbeszélés  
A képen:  
Vadászezred növendékei,  
D. Kiss Béla alezredes  
(1954)**



**1953-ban végzett  
növédek és  
oktatók**

állományába tartozó és Tiszapüspökin települő UT-2 (Galamb) század is feloszlott, így az ezred keretében két JaK-18 típusal felszerelt század maradt. Az első MiG-15 típusra kiképzett hallgatók csoportját már 1955 szeptemberében kibocsátotta az iskola. Az ekkor végzettek közül kerültek ki azok a tisztek, akikkel 1955 tavaszán megkezdődött az új növendékek oktatása. Elsőrendű feladat volt, hogy a korábbi feszített ütemű kiképzés okozta lemaradást behozzák - minőség terén is. Nyár végére valamennyi kiképző egységnél a növendékek zöme teljesítette a vizsgákhoz szükséges feladatokat. Az őszi

kiképzés 1956 októberében természetesen megszakadt és 1956 novembere után sem indult meg. Ez már kevésbé természetesnek fogható fel, de tény, hogy 1961-ig a szolnoki iskola nem működött.

A Honvéd Vasvári Pál repülő Szakkiképző Tiszti Iskola megalakulása egybeesett a hajózó tiszti iskola megalakulásával. A bevonuló személyi állomány - ellentétben a Kiliánra bevonult növendékekkel - nem rendelkezett semmiféle szakmai előképzettséggel. A budaörsi iskola növendégeit különböző fegyvernemektől helyezték át a légierő állományába.

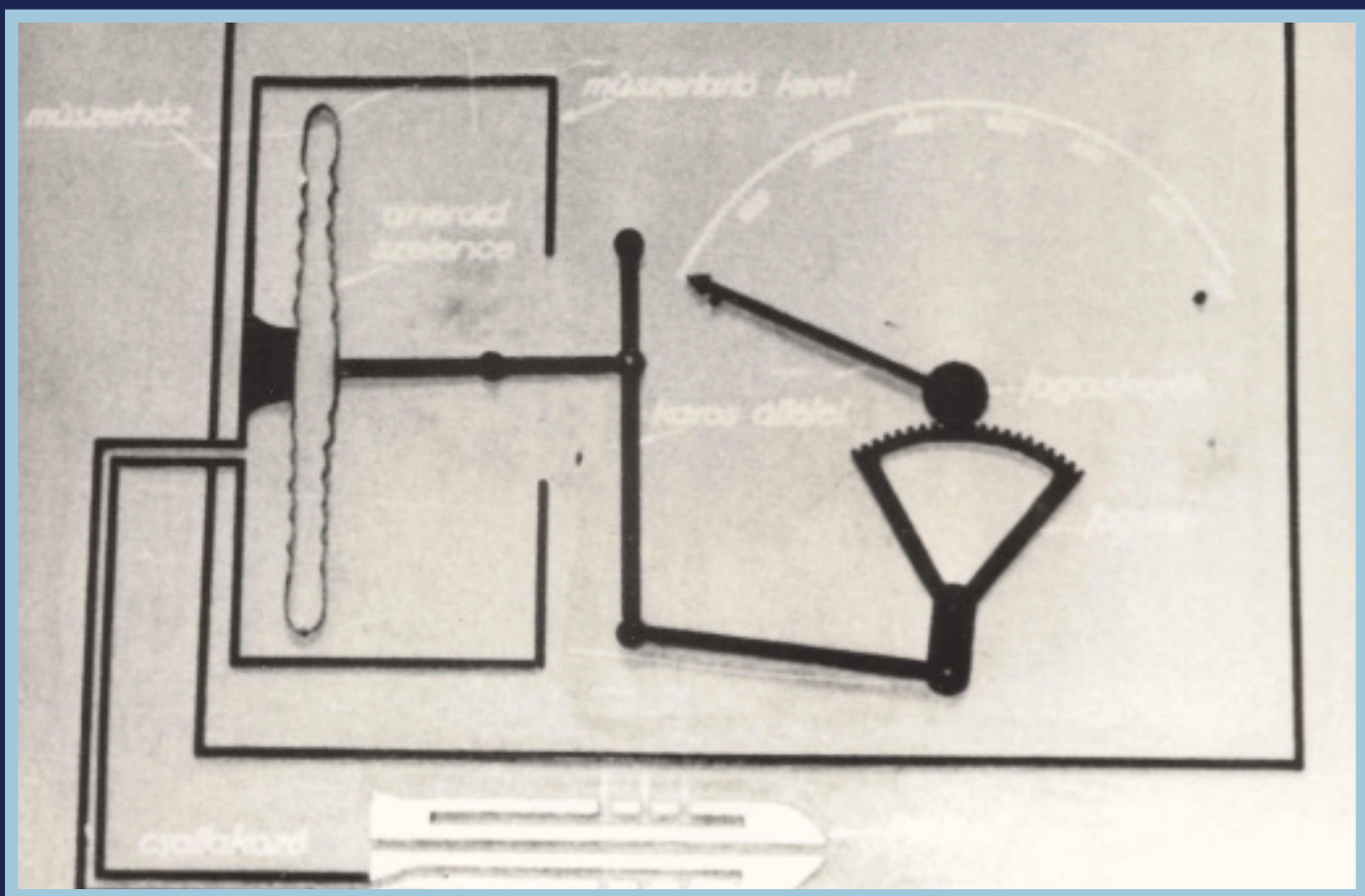


**Repülőgépvezető  
növédek  
Szolnokon  
(1951-1952)**

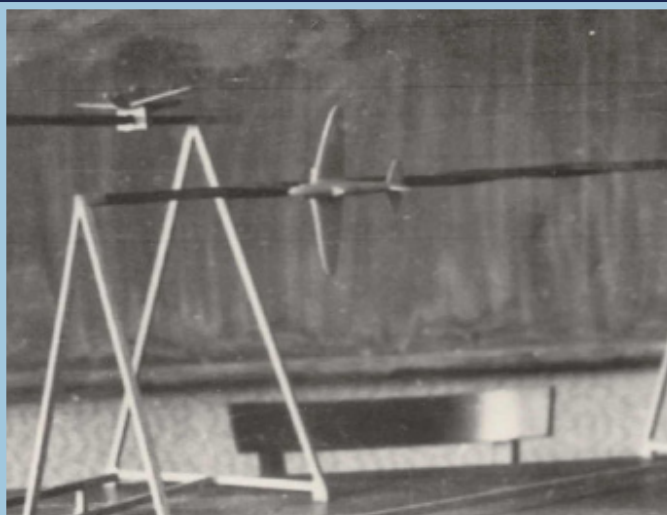
Az első évfolyam egyéves képzéssel indult. 1950. október elején az iskola kibocsátotta az első végzősöket, akik azonnal csapatokhoz kerültek. A következő évfolyamot már jobb körülmények várták és a kiképzés is két ágon folyt: egyéves mechanikusi (tiszthelyettesi) és kétéves rajztechnikusi (tiszti) tagozaton.

A MiG-15 típus megjelenése mérföldkő volt a műszaki iskola történetében is. 1952 januárjában a kétéves technikus fakultás növendékei közül többeket kiválogattak, akik gyorsított kiképzést kaptak az új típusra. A sárkányt és a hajtóművet, valamint az egyéb berendezéseket elméleti szinten megtanulták, de repülőgépet és hajtóművet először csak április elején kaptak kiképzési célra. Ennek ellenére május 18-án már

fel is avatták őket alhadnagyként. 1954-56 között az iskola anyagi-technikai ellátottsága már elérte a megfelelő színvonalat. Nagysebességű szélcsatorna állt a kísérletek rendelkezésére, szimulátorok és a legújabb típus, a MiG-17PF is az oktatásba került, sőt előkészületek történtek az IL-28 közepes bombázó, valamint a hadseregben rendszerített valamennyi repülőgép műszaki kiszolgálásának oktatására is. De 1956 nyarára már intézkedések történtek a két iskola összevonására, így a Honvéd Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola 1956. augusztus 25-én a háromévesek, 30-án pedig a kétévesek vizsgáival befejezte működését. A légi erő két alapbázisát jelentő iskola története ezzel egybefonódott.



**Navigációs segédlet, műszermetszet  
(1952)**



**Aerodinamikai segédlet**

1951-ben alakult meg a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola Sportegyesülete a Szolnoki Honvéd Sportegyesület (SZHSE), mely létrejötté óta egybeforrott a város és a megye testnevelési és sportmozgalmával. A sport különböző ágaiban elért eredmények elismerést váltottak ki a hadseregben és a polgári lakosság körében egyaránt. Az egyesület versenyzői, csapatai mindig a legjobbak között végeztek a városi, megyei vetélkedőkön, a hadsereg bajnokságokon, de országos és nemzetközi szinten is számos sikert értek el. Az egyesület több világ-, Európa-, és országos bajnokot, válogatott versenyzőt és kerettagot adott a különböző sportágaknak.



**Gyakorlati oktatás, Jak-18 1964.**



**Díszszemle eligazítás**



Gyakorlati oktatás, Jak-18 1964.





Dugattyús földi előkészítés

# Felszámolás és megújulás, a hatvanas évek első fele

Az 1957-től 1961-ig tartó időszakban szünetelt a képzés a szolnoki iskolában. A tiszti állomány egy része Budaörsre került, hogy más fegyvernemnek megfelelő átképzést kapjon, egy részük a csapatokhoz távozott, egy kis létszámú csoportot átvett a Magyar Repülő Szövetség, a többiek pedig az 1957. április 15-én megalakult Repülő Kiképző Központ (RKK) állományába kerültek Kecskemétre. Itt folyt a repülőhajó és repülő-műszaki képzés. Ennek bázisát a helyi vadásziparvezető képezte, mely - kiegészülve a hajózási iskola szakembereivel - eredményes munkát végzett. Az RKK keretében folyt még repülőképzés a budaörsi - nyáron a tapolcai - repülőtéren is, ahol a JaK-18-as alapkiképző század kötelékében oktatták a Rákóczi Katonai Középiskola és az Egyesített Tiszti Iskola növendékeit. A repülőműszaki tisztek képzése (átképzése)



Tisztavatás Szolnokon  
(1963)

a budaörsi Vasvári Pál laktanyában folyt az Egyesített Tiszti Továbbképző Intézet, majd az Egyesített Továbbképző Intézet, majd az Egyesített Tiszti Iskola kihelyezett alegységénél. Ebben az időben a repülőgépi állomány a már említett típusokból tevődött össze. Típusbővítést csak az jelentett, amikor megérkeztek a



**Kiképzés (1964)**

MiG-17PF sugárhajtású, bonyolult időjárási viszonyokra tervezett, fedélzeti lokátorral ellátott repülőgépek. (A légierő alakulatainál már 1956-ban szolgálatban volt ez a speciális típus.) 1960-ban még egy minőségi változás történt. Egy csoport MiG-19PM típusra kapott átképzést és ekkor repült először magyar repülőgép-vezető hangsebesség felett. 1961 őszén a Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola és a Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Iskola jogutódjaként megkezdte működését a Kilián György Repülő Tiszti Iskola Szolnokon.



**Kilián Repülő Hajózó Tiszti Iskola első Szovjetúnióban végzett gépvezető növendékei (1949)**

**Jak-18 kiképzés  
(1963)**



Az új (újraszervezett) iskola parancsnokává azt a Brassói Tivadar őrnagyot nevezték ki, aki már 1960 nyara óta az RKK parancsnoka volt. De nem csak a parancsnok került ki az RKK állományából. Az iskola keretében megalakult egy dugattyús repülőképző század JaK-18-as gépekkel, amely korábban az RKK keretében Budaörsön végezte a repülő kiképzést. Az intézmény szervezeti kiépítése, korszerűsítése tovább folytatódott. 1962 tavaszán a kiképzési osztály három önálló tanszékre oszlott. Megalakult a különleges, a rádiós és a speciális tanszék, ugyanekkor lett önálló a testnevelési tanszék is. A már ko-

rábban létrejött sugárhajtású kiképzőszázad feltöltésre került és így megduplázódott, ami lehetővé tette a Szovjetunióból visszatérő növendékek továbbképzését MiG-15BISz típusú gépeken. A kisebb létszámú csoportok csak részben kaptak elméleti és repülőképzést Szolnokon, a harci típusok repülését a Szovjetunióban végezték el.

Nehéz volt, de minőségileg magasabb szintet hozott a következő (1963 ősztől 1966 ősziig) tartó időszak. Az iskola áttért a négyéves alapfokú tisztképzésre és felsőfokú technikusokat bocsátott ki. Erre az időszakra



**L-29 bemutatása szülői látogatás  
alkalmából**



esik (1965) az alapfokú tiszt- és tisztthe-lyettes tisztt az új alaptípusra (a légcsavaros JaK-18-ról a sugárhajtóműves L-29-re) való áttérés is. A III. osztályú szintet elért fiatal tisztek képesek voltak nappal, jó időben rajköteléig bezárólag bármilyen harcfe-ldatot elvégezni. Az 1964 őszi átszervezés eredményeként az iskolaparancsnokság mellett megalakult a Repülő Kiképző Ezred és a Repülő Műszaki Fakultás. Az 'Ezred' alárendeltségébe kerültek a híradó zászlóalj, a Mérnök Műszaki Szolgálat, az I. és II. MiG-15 vadászrepülő század. A Fakultáshoz kerültek a műszaki tagozatok.



**Jak-18 kiképzés  
(1962)**



**Sárkány-hajtóműves hallgatók az üzembentartó szakkörben**

A technikai ismeretek középpontjában ekkor az L-29 és a MiG-21PF típusú repülőgépek, valamint az ORSZP-5 korlátozott látási viszonyok között leszállást biztosító rendszer és technikai berendezéseinek tökéletes megismerése álltak. Az erős gyakorlati orientáltságot mutatja, hogy 1965-ben 6895 felszállás volt 3236 repülési órával. A repülőgép-állomány technikai állapota jó volt. A már említett MiG-15BISz, MiG-15UTI és L-29 típusok álltak az oktatás rendelkezésére, ami az iskola eddigi története során a legjobbnak tekinthető. Ebben az időszakban jelentős fejlődésen ment keresztül az iskola oktató-nevelő munkája és



**L-29 repülőgépvezetők**



**MiG-15 század**



**Kilián szobor avatása  
beszédet mond: Béler Gyula  
őrmester**



**Tisztek avatása  
(1963)**

szervezete. Amíg 1962-ben az oktató állomány közül 10 fő rendelkezett egyetemi vagy más felsőfokú végzettséggel, 1966-ban már 47 fő, és még 22 fő tanult különböző felsőoktatási intézményekben.

1964-ben az iskola szervezetében megalkult a repülő kiképző ezred, mely komplex feladatot hajtott végre: előképzést kellett biztosítani a Szovjetunióban tanuló növendékeknek L-29 Delfin iskolagép típuson, tovább képezni az onnan hazatérő tiszteket legalább a II. osztályú repülőgépezetű szintjére MiG-15 típuson, fel kellett készülnie az Országos Légvédelmi Parancsnokság tartalékként való tevékenységre.

**Tisztek avatása  
(1963)**



**Tiszti eskü  
(1963)**



Tisztavatás Budapesten  
(1969)

# Az átszervezések évei, 1967-1972

Az iskola fejlődése új szakaszba lépett. E szüntelenül változó intézmény - a repülőcsapatok tiszt, tiszthelyettes és sorállomány igényeinek kielégítője - eddigi mozgalmas élete után egy, az eddigiéknél nem kevésbé mozgalmas időszaknak nézett elébe, a korábbi iskolaparancsnok, Brassói Tivadar ezredes vezetésével.

Az, hogy a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa törvényerejű rendeletében 1967-ben főiskolává nyilvánította az intézményt, a kezdet volt. 1967 novemberére elkészültek a részletes tantárgyprogramok a Killián György Repülő Műszaki Főiskola 4 éves növendéki kiképzéséhez, amelynek alapján az 1967., 1968. években már főtechnikusokat bocsátott ki a főiskola. Ezt 1969-ben követte az állománytábla módosítása, majd még ebben az évben megkezdődött a növendékek

átmeneti programok szerinti oktatása és a kiképzési programok korrekciója. Ebben az időben a hallgatók továbbra is felsőfokú technikus polgári szakképesítést is kaptak.

Az 1967 és 1972 közötti évek még nem igazán tükrözték a főiskolai jelleget, hiszen a növendékek oktatása átmeneti programok szerint történt, az intézmény szervezetiileg is kialakulóban volt. Erre utal az is, hogy 1969-ben jelentős szervezeti módosítások történtek. Szétvált a tiszt és tiszthelyettes képzés. Megszűnt a Kiképzési Osztály és a repülő műszaki fakultás. Helyettük a Tanulmányi Tudományos Kutatóosztály tervezte és szervezte az elméleti képzést. Megalakult az Általános Elméleti Alapozó Tanszékcsoport. (Ennek keretében működött az Általános Katonai Tanszék és a Társadalomtudományi Tanszék.) Kialakultak a szakmai tanszékek is

Sárkány-hajtómű-, Műszer-, Elektromos és Oxigén Berendezés Technikai-, Rádiótechnikai és Fegyveres-, Repülőtechnikai üzem-bentartó- és a Repülőgép-vezető és Megfigyelő Tanszék, valamint a tiszti továbbképző tanfolyam.

A hivatásos tiszthelyettes képzést egy repülő műszaki, egy általános katonai tanszékből és két növendéki századból álló Hivatásos Tiszthelyettesképző Tagozat folytatta. A tisztesképző zászlóalj Szakszerelő kiképző zászlóaljjá alakult. A növendéki századok a szaktanszékek alárendeltségébe kerültek. A Repülő Hajózó Kiképző Ezred 1970-től folyamatosan kivált a főiskola szervezetéből és 1971. november 15-ével az Országos Légvédelmi Parancsnokság alárendeltségébe került.

A szervezeti változások a szárazföldi csapatok alkalmazása harcászati-hadműveleti elveinek megváltozásával kapcsolatosak. Az első lépésben különvált a fegyver-nem belül a honi légvédelem rendszerében működő vadászfegyvernem és szoros együttműködést alakított ki a honi légvédelmi

rakétaalakulatokkal. Ugyanekkor a honi légvédelem rendszerében részt nem vevő repülőalakulatok csatarepülő szolgálatra kerültek és a HM- közvetlen magasabbegység parancsnokság - az MN Csatarepülő Parancsnoksága - alárendeltségébe helyezték őket. Az új koncepció kiképzési és műszaki-személyi feltételei biztosításának teljes súlya a főiskolára hárult.

A főiskola követte a légierőben végbemenő szervezeti változásokat. Kivált az OLP alárendeltségéből és a Kiképzési Csoportfőnökség alárendeltségébe került. Ez két fontos változást okozott a főiskola életében: egyrészt megszűnt a közvetlen repülő üzemeltetés, a hajózók gyakorlati képzése. másrészt a főiskolán megszűnt a közvetlen gyakorlati repülőgép-vezetői képzés. Tisztjelöltjeinket ezt követően kizárólag a Szovjetunióban és Csehszlovákiában képezték repülőgép vezetésre. Másrészt megnövekedett a csapat-szolgálat szerepe, ami a csapatokkal való szorosabb kapcsolatok kiépítését feltételezte és eredményezte.



**Repülés előtti eligazítás  
(1968)**



Ünnepi beszéd a főiskola 25 éves fennállása alkalmából (1974)

# Az anyagi-technikai feltételek javulása, a hetvenes évek

A megnövekedett oktatási feladatok ellátását segítette az anyagi-technikai feltételek javulása. Az 1970-es évek elején kicserélték, és új technikával pótolták a vadászfegyvernem standard típusait. A MiG-15, MiG-15BISz, MiG-17PF, MiG-19 gépeket a sokkal korszerűbb, kétszeres hangsebességgel repülő szuperszónikus MiG-21 variánsok váltották fel. Lecserelejtették azt a néhány IL-28 típusú könnyű frontbombázót is, amely még eddig repült, s ezzel ez a fegyvernem meg is szűnt. A LI-2 eddig kiválóan bevált, de a saját kategóriájában már elavulttá vált típustól is végleg búcsúzni kellett. Csapatszállításra és ejtőernyős deszantegységek kihelyezésére - a Mi-1, Ka-26 és Mi-8 helikopterek mellett AN-24, valamint AN-26 típusokat alkalmaztak. Az évtized végére megjelentek a korszerű, nagy tűzerőt és manőverezést



A 25 éves ünnepség résztvevői a "Lejtős"-teremben (1974)

biztosító harci helikopterek a földi csapatok támogatására, pótolva a hadrendből kivont, elavult IL-10-eseket.

Már a főiskolává válás idején átadtak egy új, korszerűen berendezett 17 tantermes épületet. Ekkor kerültek kialakításra a szaktantermek, laboratóriumok, tanműhelyek és gyakorlópályák, lőterek. Elkészültek azok a sportlétesítmények is, amelyek alkalmasak voltak a hajózók speciális erőnléti felkészítésére és a tömegsportra. 1968-ban megkezdődött a modern audiovizuális és egyéb oktatástechnikai eszközök széleskörű alkalmazása.



**A szolnoki hangár a hetvenes években**



**Műszaki növendékek**

A főiskola alapfeladata továbbra is az volt, hogy alapfokú tisztképzés keretében biztosítsa a repülőcsapatok számára a jól képzett állományt. De itt folyt a külföldön tanuló hallgatók nyelvi és katonai elő-, illetve utóképzése. Emellett a hivatásos és tartalékos tiszti állomány tanfolyamrendszerű képzése is itt történt. Tehát 1972-re egy valóban magasabb minőségű oktatómunkát végző, korszerű katonai műszaki főiskolává alakult át az intézmény. Az iskola 1961-es megalapításától számolva 1972-ig körülbelül 2000 fiatal, jól képzett tisztet biztosított a repülőcsapatok számára.

Az intézmény képzési színvonala is - a követelményekhez felnőve - elérte a tényleges főiskolai szintet. Ezt ismerte el az Elnöki Tanács 1973. évi 12. számú törvényerejű rendelete is, amely alapján: „A katonai főiskolán szerzett oklevél - a katonai képesítéssel egyidejűleg - meghatározott szakon üzem-mérnöki, üzemgazdászati vagy általános iskolai tanári képesítést is nyújt.” Ennek a minőségi munkának az erkölcsi megbecsülését jelentette a honvédelmi minisztertől kapott „Aranykoszorús I. osztályú hajózártiszt

jelvény” kitüntetés is, amelyet 1975. május 30-án adtak át a főiskola állományának.

Az 1970-es években javult a főiskola anyagi-technikai felszereltsége is. Új laboratóriumok, szaktantermek, gyakorló harcálláspont kialakítására került sor. Javult a műszer- és eszközpark. Mindezek ellenére gondot jelentett, hogy az alaptípusként oktató repülőgépek mennyisége nem volt elegendő, így szükségessé vált a két-műszakos oktatás a szerelőcsarnokban, míg a hajtóműpróbákat továbbra is a csapatoknál végezték. Nehézséget jelentett a nagy hallgatói létszám elhelyezése, étkeztetése és egyes sportlétesítmények hiánya. Nagyban javította a testnevelési kiképzés hatékonyságát, hogy 1991-ben fedett uszodával bővült az intézmény sportlétesítményeinek sora.

1973. szeptember 1-től az emelt szintű képzés keretében a főiskola már üzem-mérnöki és általános iskolai tanári polgári oklevelet, képesítést is adott. 1974 szeptemberétől a képzés - a már elkészült - emelt szintű programok alapján történt.

A minőségi sporteredmények nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a Kilián Főiskola



**1978-ban végzett műszaki tisztek**



az éves értékelések során 1973-1975 között elnyerte a Sportban Legjobb Katonai Tanintézet részére alapított miniszteri vándorzászlót, amit 1975-ben véglegesen a Szolnoki Kilián György Repülő Műszaki Főiskolának adományoztak.

1976-ban megkezdődött a Katonai főiskolai Előkészítő Tanfolyam (KET) és beiskolázták a polgári repülés számára az első civil hallgatókat (KPM képzés) Ekkor a hallgatók két hónapos alapkiképzését már az 5. Gépkocsizó Lövészezrednél, Mezőtúron hajtották végre.

Ebben az időszakban a Szolnokon folyó

képzésekhez kapcsolódó, azt megalapozó, mai értelemben vett tudományos, kutatómunkáról még nem beszélhetünk. Ennek a csírái azonban már meg-megjelentek. A kezdeti kutatások és a fejlesztések céljainak fókuszában a képzési feltételek javítása, a gyakorlati felkészítés eszközrendszerének modernizálása állt. Beindult az „újító mozgalom” és azok eredményeinek áttemelése az oktatás-képzés-felkészítés folyamatába. A fejlesztések elsősorban metszetek, gyakorló berendezések, szemléltető oktatás-technológiák kifejlesztésére és megvalósítására irányultak.



**A főiskola férfi hallgatói kórusa**



**Könyvtárlátogatás**



**Testnevelés szigorlat  
(1977)**

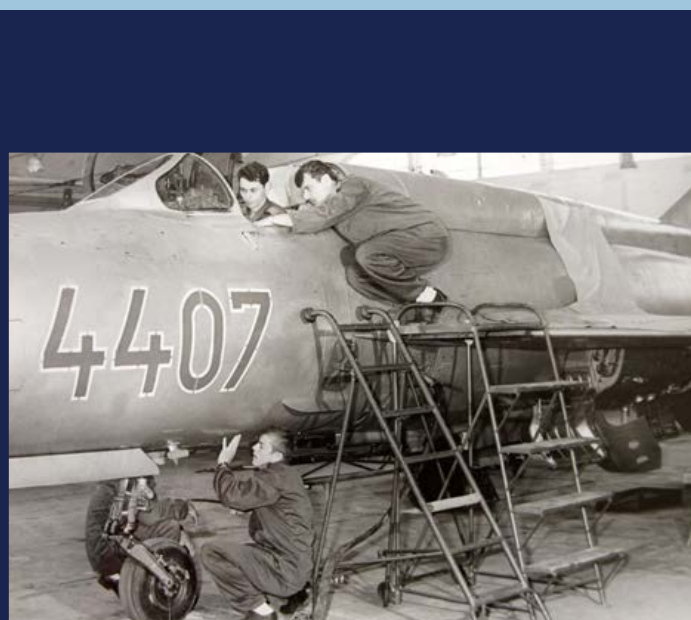


Egy kiválóan végzett repülésirányító tancsoport (1985)

# A nyolcvanas, kilencvenes évek változásai

Az 1982-83-as tanév új feladatokat is jelentett a főiskolának. Ugyanis e tanévtől - együttműködve az MN 1929. repülőezreddel - megindult a helikoptervezetői képzés. A gyakorlati képzést Mi-8 típusú helikopteren az ezred repülő százada, az elméleti képzést a főiskola szaktanszékei végezték.

1985. szeptember 1-jén kezdte meg működését a főiskola bázisán a repülőgép-szerelő és repülőgép-műszerész Tiszthelyettesképző Szakközépiskola Kovács Pál alezredes vezetésével. A csapatok részére képzett repülőgép-szerelő tiszthelyettesek mellett elsősorban a 'Kilián', de a többi katonai főiskola számára is beiskolázási bázist jelentett. Szerepe 1990 után, a kétéves tiszthelyettes képzés megszűntével tovább növekedett.



Repülőgép-szerelő tiszthelyettes hallgatók szakmai gyakorlaton a főiskola tanhangárában

A szakközépiskola 1991 végétől folyamatosan kivált a főiskola szervezetéből és önálló intézményként funkcionált.

Az 1980-tképzés sajátossága, célja alapvetően nem változott. 1982. október 1-jével új parancsnokot kapott a főiskola Zsemberi István mérnök ezredes személyében. (A korábbi parancsnok, Brassói Tivadar vezérőrnagy nyugállományba vonult.) A felkészítés továbbra is az első tiszti beosztásra történt. Ez nem változott az 1986-os szervezeti átalakítás során sem. Az életbe léptetett átfogó képzési reform következtében megkezdődött



**Az 1991-ben átadott fedett uszoda**



**Az 1986-ban végzett első hazai helikoptervezető tancsoport (1826-os szakasz)**



**Gyakorlórakéta függesztése MiG-21-re**



**Tóth Zoltán, Debreczeni János, Fábíán Miklós,  
Fábíán György**



**Beiszer Tibor edző, Monos János, Romhányi Antal  
szakmai vezető, Ferencz Attila csapatvezető,  
Simon György, Tóth Zoltán, Csébi Zsolt, Tömösvári  
Sándor, Katona Attila, Fábíán Miklós csapatka-  
pitány**

az átmeneti és az új, hároméves képzés előkészítése, így - a szükséges tantervi korrekciók elvégzése után - az 1984-85-ös tanévben kezdő évfolyam az 1986-87-es tanévben, míg az 1985-86-os tanévben kezdő évfolyam az 1987-88-as tanévben végzős évfolyammá vált. (Ezért 1987. augusztus 20-án két évfolyam, az 1983-ban és az 1984-ben kezdettek avatására került sor.

A fenti időszak igen jelentős sportsikereket is

hozott a főiskola számára, melyet nem csak a fegyelmezett és kiváló adottságokkal rendelkező sportolóknak, hanem a jól szervezett és felépített edzési programoknak, a kitűnő sportolási infrastruktúrának és természetesen a kiváló sport vezetőknek köszönhetek. 1982-ben nyert bajnokságot, Hadsergebajnokságot 4x800 m-es fegyveres váltó 9:12,9-es Hadseregcsúccsal (bal felső kép).



**A főiskolai mezei futóbajnokság élbolyában a későbbi "hadsereg bajnokok"**



**Englert István**

1989-ben még két igen értékes győzelmet arattak a Kilián jobb felső képen látható versenyzői. Katonai háromtusában, a csapatversenyben I. helyen, 14.123 pontos, magabiztos győzelmet értek el.

Méltán kiemelkedő egyénisége a szolnoki tollaslabda sportnak Englert István, aki 1981-től a Kilián szakosztályában edzősködött. 1981-1992 között a magyar ifjúsági válogatott, majd 1992-1996 között a felnőtt válogatott edzőjeként is dolgozott. A Honvéd Kilián FSE saját nevelésű, egyben a legrégebbi igazolással (1970) rendelkező sportolója, aki 22 alkalommal nyert magyar bajnokságot különböző számokban. A magyar ranglista első I. osztályú, 25-szörös magyar válogatottja. A magyar bajnokságon egyesben és párosban második, a „Tízek” bajnokságán veretlenül első. A kötelező ranglistaversenyek eredményei alapján 1981-ben „Az Év Sportolója” címet érdemelte ki a tollaslabda sportágban és hozott ezzel dicsőséget a „Kiliánnak”.



**A színvonalas főiskolabajnokságok jó alapot biztosítottak a későbbi sportsikerekhez  
A képen a 4x800 m-es fegyveres váltófutás izgalmas pillanata**

Az 1989-90-es tanév ismét változásokat jelentett. A rendszerváltás nemcsak szervezeti (ismét 4 éves képzés 1991-től), hanem névváltozást is hozott. A Magyar Honvédség Parancsnokának 9/1991. (III.8) parancsa értelmében 1991-től a Szolnoki Repülő Műszaki Főiskola, majd az 1051/1991. (XI.5./) Kormányhatározat alapján az intézmény Szolnoki Repülőtisztai Főiskola néven folytatta működését, Nagy Szilveszter mérnök vezérőrnagy vezetése alatt.

Nagy jelentőséggel volt a repülőszakember képzésre az 1993-tól életbe lépő új légtér-gazdálkodási rend, amivel többek között a polgári, közforgalmi repülés visszanyerte prioritását, és lényegesen csökkenni

kezdt a katonai repülések száma, mellyel egyidőben több típus is kivonására került. Ezekhez igazodva, átformálásra került a teljes repülésirányító képzés, melynek lényege, a „közlekedésmérnök” képzésre való átállítás. Ezt a folyamatot erősítette a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII törvény megjelenése. A jogszabály új környezetbe helyezte az állami célú légiközlekedés katonai repüléseire és azok irányítására vonatkozó teljes eljárásrendet. Ez a folyamat, és mellette a korábbi légvédelmi rendszer NATO elveknek megfelelő átalakítása szükségszerűen magával hozta a korábbi képzések rendszerének átalakítását.



**A Repülőgépvezető és megfigyelő szaktanszék oktatói állománya a nyolcvanas évek közepén**



**Az oktatás és a kutatás alappillére: a könyvtár**



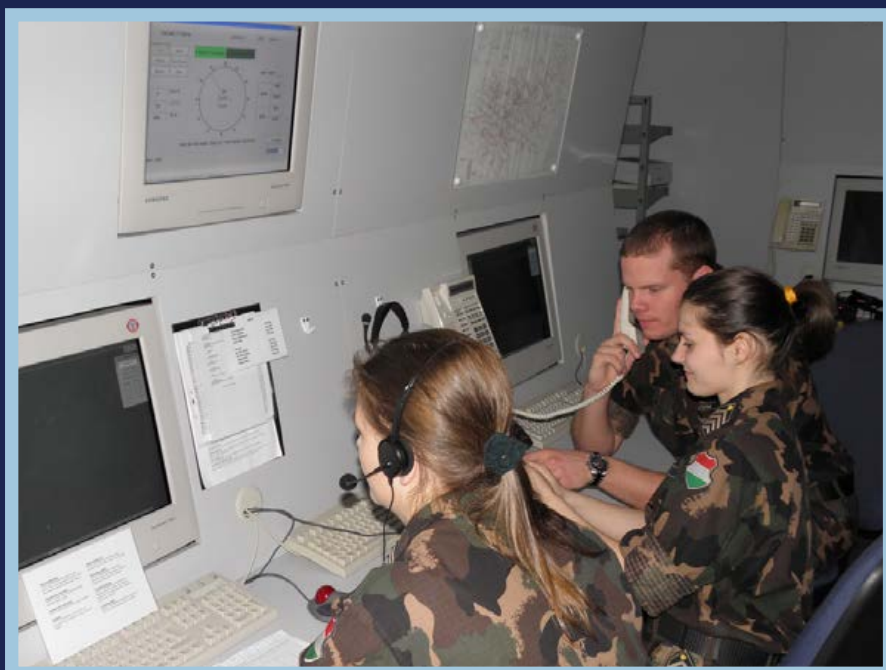
**A felsőfokú műszaki képzésben megszerzett tudást hallgatónk sikeresen kamatoztatták az országos versenyeken**

Az EUROCONTROL-hoz való csatlakozás új távlatokat nyitott a közös katonai és polgári légiforgalmi irányító képzésben. 1996-ban az új irányítási rendre való felkészülés és a MATIAS légiforgalmi irányító központ átadására készülve a Repülésirányító tanszék egy újszerű project kivitelezésében, és annak oktatásában részt vett az akkori Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatósággal közösen. 20 fő katonai repülésirányító polgári átképzési programját dolgozták ki és hajtották végre közösen, amelyben az oktatás nyelve teljes egészében angol volt. A képzést megtekintették az EUROCONTROL vezetői is annak folytatása közben, és jó véleménnyel távoztak az intézményből. Ennek a képzésnek a

képzési programja és tananyaga jelentette a későbbiekben az első lépést a katonai légvédelmi irányítók katonai légiforgalmi irányítói átképzéséhez.

A 90-es évek közepének jelentős fejlesztése volt az intézmény egészét tekintve a Szlovák ALES Ltd.-től beszerzett LETVIS repülésirányító szimulátor, amely teljes egészében korszerű számítástechnikai alapokon nyugodott, a rendszer tudása teljességgel meg egyezett a legkorszerűbb, valós légiforgalmi irányító munkahelyen alkalmazottakkal.

1996. szeptember 1-től intézményünk Szolnoki Repülőtiszti Főiskolai Kar névvel, önálló főiskolai karként a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetembe (ZMNE) integrálódott.



**A légvédelmi irányítás szimulátorainak "evolúciója" (a hetvenes évektől napjainkig)**



Erre az időszakra már jellemző volt, hogy intézményi szinten tervezetten és támogatottan beindultak a tudományos-kutatások. Ehhez támogató intézményi kutatási szervezeti egységek jöttek létre. Színvonalas tudományos közlemények alapítása, és működtetése folyt, ennek eredményeként például 1989-1993 között a MN KGYR-MF Tudományos kiképzési közlemények 5 évfolyammal, 13 számmal került kibocsátásra. A kiváló hallgatók bevonásának eredményeként az akkori OTDK-n magas színvonalú tudományos publikációk születtek. Ennek eredményeként a Szolnoki Repülőtiszti Főiskola rendezhette meg a 1993. április 14-16. között a XXI. OTDK, Hadtudományi Szekcióját.

Repüléstudományi Konferenciát első alkalommal 1991-ben, a MHTT Repülő- és Légvédelmi Szakosztálya kezdeményezésére tartották meg. Azóta a konferencia-sorozat a hazai szakmai tudományos közélet elismert rendezvényévé vált, mely tradicionális polgári - katonai jellegű.



**A ballonrepülés szépségeit is megismerhették a hallgatók**



**Katonai repülésirányítók átképzésen**



2000-ben avatott repülős tisztek

# A Bolognai rendszer bevezetésétől napjainkig

A fenti intézmény a maga formájában viszonylag rövid életű volt, mivel 1997. szeptember elsejétől szervezeti változások következtében újra átalakult és a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Repülőtiszti Intézeteként már nem oktatási, hanem oktatás-támogató és oktatás-kiszolgáló egységként funkcionált tovább.

Ezzel egyidőben a repülőműszaki képzést folytató Repülő Sárkány-hajtómű Tanszék és a Fedélzeti Rendszerek Tanszék a ZMNE Vezetés és Szervezéstudományi Karának (VSZTK) oktatási egységeiként, a repülésirányító képzést folytató Repülésirányító Tanszék pedig a Hadtudományi Kar Légierő Műveleti Tanszékének Repülő szakcsoportjaként folytatták a szakmai felkészítést. Ez az állapot 2000. szeptember 1-éig tartott. Ekkor alakult meg a ZMNE VSZTK t Intézete, mely



A tiszti felkészítés fontos része az állóképesség növelése

újra oktatási egységként működött. Az intézmény vezetésével Prof. dr. Óvári Gyula okl. mk. ezredes, egyetemi tanárt bízták meg. Az Intézethez visszakerültek a repülőműszaki képzést folytató tanszékek és megalakult a Légierő Művelettámogató Tanszék, melynek fő feladata a Légierő haderőnem repülő és légvédelmi alegységparancsnoki állományának NATO-orientációs képzéseinek szervezése, és az azon folyó oktatás végrehajtása volt.

2004-ben a ZMNE Bolyai János Katonai Műszaki Főiskolai Kara és a Vezetés- és Szervezéstudományi Kara megszűnt, létrejött a Bolyai János Katonai Műszaki Kar. Az átalakítás nem érintette közvetlenül az intézetet, de az egyetem kétkarossá alakulása miatt a továbbiakban a Zrínyi Miklós Nemzetvédel-

mi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Repülőműszaki Intézeteként működik tovább, Prof. Dr. Óvári Gyula mk. ezredes irányítása alatt.

Az 1999-ben hazánk által is aláírt Bolognai Nyilatkozat alapvetően alakította át a felsőfokú katonai képzéseket. A Szolnokon folyó, korábbi repülő gépész és repülő villamos területen, valamint a közlekedésmérnöki területen folyó képzések kivezetésre kerültek. E képzések – mintegy – folytatásaként 1999-ben indult a Hadtudományi Kar Katonai vezető szakán a Repülésirányító és a Repülőhajózó szakirány, valamint 2005-ben a Bolyai János Katonai Műszaki Kar Had- és Biztonságtechnikai Mérnöki alapszakán a Repülőműszaki szakirány.



**A vadászirányító megfigyelő hallgatók szakmai angol nyelvi felkészítésen**

Az állami célú légiközlekedésben beállt változások kapcsán új képzési területek is megjelentek a szolnoki tanszékek képzési palettáján. Megjelentek a szakszolgálati felkészítő tanfolyamok a repülő alakulatok szakemberei részére. Később több, új szakmai át- és továbbképző tanfolyam is beindult Szolnokon, úgy mint, a radarirányító, a repülésbejelentő, a repülés meteorológus, az ICAO Fónia és napjainkban már több mint 10 éves múltú visszatekintő pilóta nélküli légijárművek kezelői számára tartott felkészítések.

A profiltisztítás jegyében a fenti Intézet 2007. szeptember 1-én újra nevet és részben

képzési profilt váltott, ezentúl ZMNE Bolyai János Katonai Műszaki Kar, majd 2010-től Bolyai János Hadmérnöki Kar, Repülő és Légvédelmi Intézet néven folytatta oktató munkáját. Szervezetében megmaradt a két korábbi szolnoki repülőműszaki tanszék, melyek kiegészültek az újonnan megalakult Repülésirányító és Repülő-hajózó Tanszékkel. Az Intézet negyedik Tanszéke a budapesti telephellyel működő Légvédelmi Rakéta, Tüzér és Radartechnikai Tanszék lett. ennek a folyamatnak a részeként a Légierő Művellettámogató Tanszék megszűnt.

2011. október 1-től az egyetemünk – felkészülve az új létrejövő Nemzeti



**Vizsga az elméleti ismeretekből**

Közszolgálati Egyetembe történő integrációra – egykarossá alakult át. Ennek következtében a Repülő és Légvédelmi Intézet is átalakult, a továbbiakban Tanszékként működött tovább. A szervezet elnevezése ZMNE Hadtudományi Kar Katonai Üzemeltető és Logisztikai Intézet Katonai Repülő és Légvédelmi Tanszékre változott. A tanszék új vezetője Dr. Palik Mátyás alezredes, egyetemi docens lett. A HHK képzési portfóliójából kivezetésre került a Had- és Biztonságttechnikai mérnöki alapképzési szak. A megreformált Katonai vezetői alapképzési szakról kikerült a Repülésirányító szakirány, mely az újonnan elindított Katonai üzemeltetés al-

apképzési szak egy specializációja lett. Ugyanerre a szakra került specializációként a Katonai repülő-műszaki szakterület is.

2012. január 1-vel létrejött a Nemzeti Közszolgálati Egyetem. Ennek megfelelően ismét névváltozás következett be. A szervezet neve Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Katonai Üzemeltető és Logisztikai Intézet Katonai Repülő és Légvédelmi Tanszék lett. A tanszék vezetője Dr. Palik Mátyás alezredes, egyetemei docens maradt.

2012. július 1-vel a Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar belső struktúrája



**A hallgatók sikeres elméleti vizsga birtokában kezdenek meg gyakorlati felkészülésüket**

átalakult. A Katonai Üzemeltető és Logisztikai Intézet két további intézetre, a Katonai Üzemeltető Intézetre és a Katonai Logisztikai Intézetre tagozódott. Az addigi Katonai Repülő és Légvédelmi Tanszékből kivált a Légvédelmi Rakéta, Tüzér és Radartechnikai szakcsoport. Az egyetem szolnoki bázisán lévő Fedélzeti Rendszerek Szakcsoport, Repülésirányító és Repülő-hajózó Szakcsoport valamint a Sárkány-hajtómű Szakcsoport, Katonai Repülő Tanszék néven folytatta munkáját.

2015. október 10-től Szolnokon bekövetkezett minőségi változások folyamataként, a Kar és az Egyetem vezetésének kezdeményezésére,

a tanszék bázisán létrejött a Katonai Repülő Intézet. Az eddigi szakcsoportok nagyobb önállóságot kapva újra tanszékekké váltak és visszakapták a korábbi nevüket. Az intézet igazgatója Dr. Palik Mátyás alezredes lett. A tanszékek vezetésével Dr. Szilvássy László alezredest (Fedélzeti Rendszerek Tanszék), Dr. Bottyán Zsolt századost (Repülésirányító és Repülő-hajózó Tanszék) valamint Dr. Kavas László alezredest (Sárkány-hajtómű Tanszék) bízták meg.

2018/2019-es tanévtől kezdődően – több éves előkészítő munka eredményeként – a NKE Hadtudományi és Honvédtisztképző Karán katonai repülésirányító és állami



**A Zlin-242 L kiképzőrepülőgép**

légijármű-vezető szakiránnyal elindul az állami légiközlekedési alapszak. Két évtized után újraindult a felsőfokú pilótaképzés. A honvédségi megrendelői igényeknek megfelelően, 2020-tól kezdődően a katonai repülőműszaki képzés is ezen a szakon folyik a későbbiekben.

2019. július elsejétől újabb átalakítás következett be az Egyetemen, mely érintette a szolnoki Intézetet is. A szervezeti struktúrából – néhány kivételtől eltekintve – a Karok alá rendelt, a tanszékeket magukba foglaló intézetek megszűntek, a tanszékek nagyobb önállósággal a dékánok közvetlen irányítása alá kerültek. A Hadtu-

dományi és Honvédtisztképző Kar szolnoki oktatási intézményeinek különleges helyzetéből adódóan, a tanszékek oktatási, kutatási, katonai és adminisztrációs feladatának koordinálására a szolnoki kampuszon katonai repülési dékánhelyettes funkciót alakítottak ki, amelyre a sikeresen elnyert pályázatot követően Dr. Palik Mátyás ezredest nevezték ki.

A fenti időszak a Szolnokon folyó kutatás-fejlesztési folyamatokban az eddigi legjelentősebb és legtermékenyebb időszaknak tekinthető. Kezdetben előtérbe kerültek az egyéni, később a tanszéki kutatási témák. Akkreditált, szervezett doktori (PhD)



**A képzésnefontos része a Légerő más fegyvernemeinek ismerete**



**AS 350 Écureuil típusú helikopter**

képzésben a tanszékek oktatói állományának több mint 80%-a részt vett és szerzett tudományos fokozatot. Oktatóink több egyéni kutatói (Széchenyi, Bolyai, OTKA stb.) ösztöndíjat is elnyertek.

2017-ben a PhD képzésben meglévő hiányterület lefedésére javaslatot dolgoztak ki az NKE Katonai Műszaki Doktori Iskolájában egy új, „Légiközlekedés és repülőtechnika” kutatási terület létesítéséről. A kutatási

terület a katonai műszaki tudományok tudományágban, elsősorban az állami légi közlekedéshez és az állami célú repüléshez kapcsolódó területeken alkalmazott technikai eszközrendszerek és eljárások, valamint technológiák alap- és alkalmazott kutatásával, kísérleti fejlesztésével, technológia és tudás transzferjével foglalkozik. A kutatási terület vezetője Prof. Dr. Óvári Gyula.

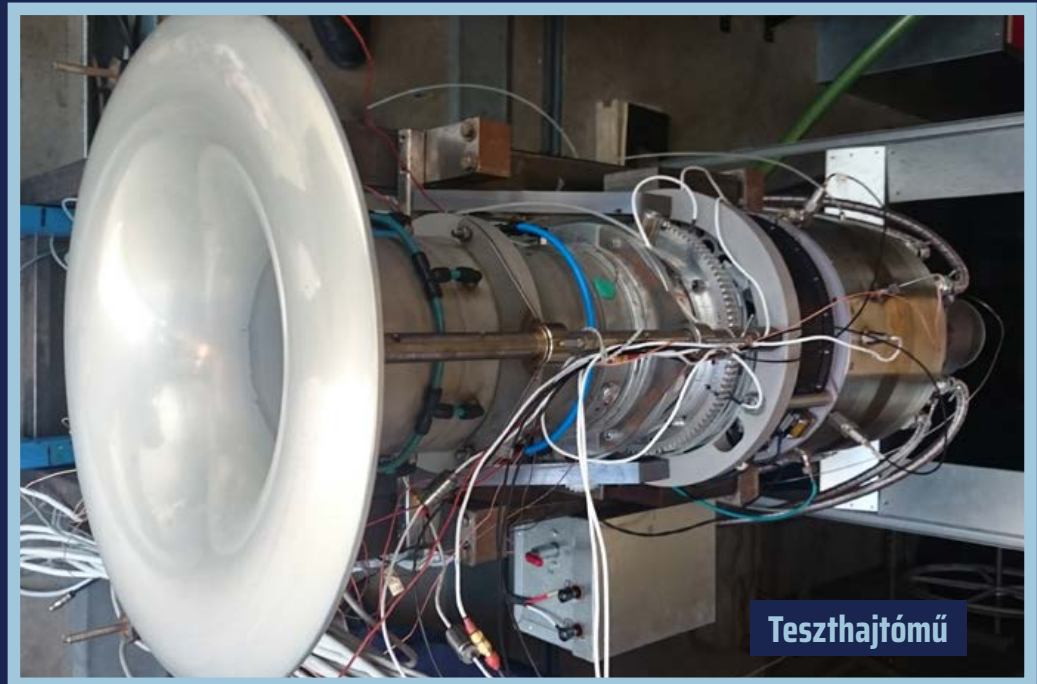


**Merevszárnyas drónszimulátor**



**Mobil meteorológiai mérőállomás**





**Teszthajtómű**



**Orvosdiagnosztikai labor**

**A pályázati forrásokból  
beszerzett eszközök  
nagy segítséget  
nyújtanak az oktatásban  
és a további kutatásokban**



**Merevszárnyas pilóta nélküli repülőgép**

Az első, nagyobb méretű, összetett, intézményi szintű projekt a TÁMOP-4.2.1.B-11/2/KMR-2011-0001 azonosító számú, „Kritikus infrastruktúra védelmi kutatások” című pályázat volt. Oktatóink, kutatóink 2011-2012 között, három kiemelt kutatási területen, közel 160 M Ft támogatás felhasználásával folytattak kutatásokat melyek a pilóta nélküli légijárművek alkalmazáshoz, felhasználásához kapcsolódtak.

Részben e pályázat eredményeit felhasználva folytatunk kutatásokat 2016-2020 között a GINOP-2.3.2-15-2016-00007 azonosító számú, „A légiközlekedés-biztonsághoz kapcsolódó interdiszciplináris tudományos kutatási potenciál növelése és integrálása a nemzetközi kutatás-fejlesztési hálózatba a Nemzeti Közszolgálati Egyetemen” (VOLARE) nevű projektben. A nemzetközi szinten is komoly

eredményekre számot tartó projekt, három kiemelt kutatási területből áll: vizsgálja az alternatív üzemanyagok repülésben való alkalmazását, a repülés humán tényezőit és a pilóta nélküli repülés különböző szegmenseit. Az elnyert, 755M Ft-os támogatás jó része kutatási infrastruktúra (pilóta nélküli repülőgépek, orvosdiagnosztikai eszközök, kísérleti hatómű stb.) beszerzésére, nemzetközi és hazai fórumokon való megjelenésre és publikálásra fordítható. A kutatási céllal beszerzett berendezések komoly oktatási és kutatási potenciált adnak a szolnoki tanszékek számára. Emelik az alapszakokon folyó oktatás technikai eszközrendszer szintjét, valamint elősegítik további kutatási folyamatokba, a nemzetközi kutatási hálózatokba való kapcsolódást.



**A csapatlátogatások fontos részét képezik a felkészítésnek**

**A négyéves felkészülést lezáró sikeres  
vizsga ünneplése...**

**...ami után végre kezükbe vehetik  
a tisztté válás jelképét,  
a Kossuth-szablyát.**





ITTÉBBI KISS JÓZSEF HADNAGY  
HELIKOPTER BÁZIS

