

28

CONFIDENTIAL

LIMITED DISTRIBUTION

READ AND DESTROY

ITEM No. 5886/56

ATTENTION: Translation Pool

KK
June 14
XIV-816/1

HUNGARY

ARMED FORCES /300/
Air Force /302/

TRAINING OF THE AIR FORCE PILOTS

SOURCE GRAZ: A 25-year-old automechanic who escaped in December 1955.

DATE OF OBSERVATION: November 1952 to October 1955.

ENGLISH SUMMARY: In August of every year soldiers and civilians who wish to serve as Air Force pilots are assembled on BUDAORS airfield. There they undergo rigorous medical examination and political screening until all but a very few have been rejected. Those remaining are then sent to the training centers, where they are given the very best treatment.

Politically, the men undergoing training at the SZOLNOX center belong to one of three groups: Fifteen per cent come from families that have benefited by the Communist rule; about thirty per cent are opportunists interested only in their own wellbeing, and the remainder care for nothing other than aircraft and flying. Many of these latter are never permitted to complete the course for political reasons.

During the first year of training, high school subjects are taught in addition to technical subjects in an attempt to put trainees with very different educational backgrounds on a common basis. Films and photos taken during the Korean war are used to illustrate lectures. In the second year, the trainees begin to specialize and are taught to fly in old, but well maintained Soviet and Hungarian aircraft. The progress they make is checked by the political officers, all of whom are qualified pilots.

The aircraft used by the Hungarian Air Force is built in the USSR. The aluminum used is Hungarian, and some of the engines are Czechoslovak products.

/over/

During the last three years, asphalt runways were replaced by concrete, so that most airfields can now be used by jets. With the exception of a few occupied by Soviet units in Western Hungary, all airfields are now under the jurisdiction of the Hungarian Air Force.

The training of jet pilots is supervised by men who have received instruction in the USSR. Jet trainees have access to top secret material, have their mail censored, may not own cameras and are often searched when they leave the premises.

A Hungarian Air Force delegation which visited TUSINO/USSR, has shown the latest Soviet military aircraft. While traveling, the delegation's members saw Soviet radar stations on the Hungarian border and rocket launching sites in the Carpathian mountains.

A pilot who assaulted a policeman had his sentence quashed because he had a good reputation, and because it costs well over 78,000 forint to train a replacement.

EVALUATION COMMENT: This is the first detailed report received here from the KILIAN György pilot officers training school. The report describes the curriculum of the studies and the school routine.

Some interesting detail, are given on the training of jet pilots and on security measures regarding all secrets of jet flying and jet pilot training.

Although the report is not complete, it gives interesting data on these subjects seldom dealt with in our reports.

X X X

Mindazokat akik a Honvédelmi Minisztérium laktanyákban és repülőiskolákban kifüggesztett felhívása alapján pilótakiképzés-jelentkeztek, felvételi vizsgálatra az egész országból a BUDAÖRSI repülőtérre rendelik be. A felvételi vizsgálatokat minden év augusztusában tartják. Egy héten át naponta két-három ember érkezik BUDAÖRS-re, utiköltségét mindenkinek megtérítik.

A jelentkezőket, érkezésük sorrendjében csoportokba osztják, az egyes csoportokat a BUDAPEST-ről kiszállott, különböző bizottságok - politikai, tanulmányi és orvosi - elé irányítják. Vizsgálóbizottságok /tanulmányi és orvosi/ tagjai a megfelelő minisztériumok tisztviselői.

/over/

Az orvosi szemle beható, mindenre kiterjedő. Minden jelentkezőtől kifogástalan testi épséget és egészségi állapotot, minimális elméleti tudást / az elméleti vizsga a legenyhébb és csak néhány matematikai és földrajzi elemi kérdésből áll/ és teljes politikai megbízhatóságot kívánnak meg.

Az egészségügyi vizsgálat szigorúságára jellemző, hogy forrás csoportjából -- 240 emberből -- mindössze 49-en feleltek meg.

A vizsgálatokon megfelelteteket egy BUDAÖRS-i, háromemeletes villában helyezték el, ahol két-három héten át "politikai megfigyelés" alatt állottak. Aki a megfigyelésen is átesett, azt a BUDAPEST, Gyáli ut-i kórházba irányították, ahol újabb alkalmassági - egészségügyi vizsgálaton kellett átesnie.

Ezen a vizsgálaton a jelentkezőknek átlagban 50-60 százaléka jut át.

A pilótajelöltek előéletét állandóan kutatják.

Pilot Trainees Are Subjected to Continuous Political Screening

Aki beválik és az előírásoknak megfelelően viselkedik, az mindent megkap ott, amit meg kívánt. A kiképző iskolák /KECSKEMET, SZOLNOK stb./ növendékei "a rendszer dédelgett kedvencei voltak." Kitűnő, hetes norma szerinti ellátás, havi 240.- Ft. zsebpénz és akik repültek már, azoknak vitaminok és csokoládé -- mondja forrás.

A növendékek a SZOLNOK-i "KILIÁN György" repülőiskolában, politikai felfogás szerint három csoportba voltak sorozhatók: az elsőbe tartoztak azok, akik származásuknál fogva -- városi proletár vagy falusi nincstelenek gyermekei -- száz-százalékos kommunisták és ilyen mérvben megbízhatók. Ezek aránya 10-15 százalék volt.

A második csoportba tartoznak a "karrieristák," akiket a gyors haladási lehetőség és a jó élet vitt oda és akik mindenki számára megbízhatatlanok. Ezek arányát forrás 20 százalékra teszi.

A harmadik csoportban voltak azok, akiket a repülés iránti szeretet vitt oda és tartott ott. Ezekre változás esetén lehet számítani.

Ez utóbbi csoport az, amelynek tagjai sohasem lehetnek biztosak, hogy az iskolában megmaradhatnak. Ezeknek előéletében szinte állandóan kutatnak. Hozzá tartozóik po-
/over/

litikai magatartása után is állandóan érdeklődnek. A legcsekélyebb kifogás elegendő ahhoz, hogy a nem megfelelő származású növendéket az iskolából eltávolítsák.

Ezt látva, határozta el egy jóindulatu figyelmeztetés után forrás, hogy mielőtt eltávolítanak, önként kiválik az iskola kötelékéből. Nem szívesen, mert ő is ambicionálta a repülést -- tanulmányi előmenetele sem volt kifogásolható -- de a mai Magyarországon a politikai megbízhatóság mindenél előbbrevaló s ennek, ha apja 1919-es ellenforradalmi szereplésére rájönnek, előbb-utóbb amúgy is áldozatul esett volna.

Az általános pilótakiképzés Magyarországon 1953-ig két, azóta három évet vesz igénybe. Ugyancsak 1953-ban vették be a magyar légierőnél az új, orosz mintájú egyenruhát is.

A felvételt követő első tanévben a növendékeket polgári tanerők /középiskolai tanárok/ - gimnáziumi színvonalon-- általános ismeretekre oktatják. A reálgymnásium négy osztályának tananyagát az "általános műveltség" és a további szakoktatás követelményeinek megfelelően összefoglalva adják elő.

Párhuzamosan a "polgári" tantárgyakkal a katonai oktatók /nagy többségükben repülőtisztok/ köztük néhány háborús tapasztalatokkal rendelkező öregebb pilóta -- kartografiát, navigációt, tereptant, gázvédelmet, ballisztikát és az egyes "fegyvernemek felépítéséről és együtt működéséről" szóló elméletet adták elő.

A Koreai háború fényképanyaga a tantervben.

Korean War Films and Photos Used for Training Purposes.

Az oktatás során érintett anyagnak megfelelően, a hatalmas fénykép és filmanyag felhasználásával szemléltető előadásokat is tartottak.

Az első félév után kezdik a motorszerkezettan oktatását és a "Sárkány" /a gép külső felépítése: futószerkezet, kormánymű/ismertetését. Egyidejűleg a kormányzás elméleti ismertetésével még meteorológiával /"Légkörten" -nak nevezik/ foglalkoztak. Az első év tananyagához tartozott végül a műszertan és a "földi harcászat."

Bár a második év tanterve "magasabb" elméleti anyagot írt elő, itt már a gyakorlati oktatáson volt a hangsúly. Az elméleti oktatás keretében a rádiótechnika, mű-

/over/

szer-navigáció, csillagnavigáció és légi harcászat szerepelt. Ez utóbbi keretében a Koreai háborúból származó igen gazdag eredeti film- és fényképanyagot mutattak be a növendékeknek.

Az első év végével tagozódik az iskola három részre: a vadász-, felderítő-, és bombázó osztályokra. Innen kezdve, elsősorban a gyakorlati kiképzési, de az elméleti tantervben is lényeges eltérések vannak. A második évben kezdődött a gyakorlati kiképzés. A vadászrepülő iskola gépe a "YAK 9" és "YAK 11" és az "Ölyv", ez utóbbi csillagmotoros. Ezeken tanulták a fel- és leszállást és az éjjeli /vak/ repülést, ez utóbbit a pilóta tályékozódó érzékének kifejlesztése érdekében. Fő szempont volt a repülés mielőbbi megszokása. Amíg valaki nem mutatott fel 100 százalékos biztonságot, oktató kíséretében kellett repülnie.

Egy-egy iskolagéphez 11 növendék volt beosztva. Egy iskolagép naponta nyolc- tizszer repült fel. Az, hogy kire hányszor került egy héten sor, teljesen különböző volt. Az oktatók munkáját időnként a parancsnokság politikai tisztjai /akik maguk is vizsgázott pilóták/ ellenőrizték. Az ilyen "ellenőrző repülések" elég gyakoriak voltak.

Az elsőfoku gyakorlati vizsga a második év végén volt. A Honvédelmi Minisztérium külön erre a célra szervezett u.n. "Repülésügyi Bizottsága" előtt kellett letenni. A növendékek a vizsga eredménye alapján kapták azután meg a "fokozati" csíkokat. A legkiválóbb tanulók külön jelet is kaptak, amennyiben zubbonyuk baloldalán égszínkék posztóra varrott széles arany csíkot viselhettek.

A harmadik évben az elméleti oktatás a "legmagasabb színvonalon" mozgott -- mondja forrás. Aerodinamika, Geológia, Repfényképezés, különleges műszertan és /a régi tantárgyak ismétlése./ A navigáció itt már nem volt általános elméleti tárgy, mert a navigátorok a harmadik évben különváltak.

Ekkor kezdték meg a "műrepülést" /fordulók, mutatványok stb./ és a fokozottabb légi harcászatot.

Az oktatási anyagnak megfelelően tanulmányi versenyeket rendeztek. Röviden ismertették a növendékekkel a feladatot és megadták a szükséges támpontokat. A megoldást az előírt maximális időn belül kellett produkálni.

/over/

Pl. "Főhadnagy elvtárs" felszáll a KECSEMETI rep-
térre 50 bombázóval, három raj vadászkisérővel mint a
vezérgép pilótája. Feladata BELGRÁD bombázása, /abban
az időben nem a nyugat, hanem mindig Jugoszlávia volt a
feltett ellenfél/ Számítsa ki, hogy x ezer méter magasság-
ban y. légköri viszonyok mellett itt és itt léghárítás-
ba ütközve, milyen hosszúsági fokon kell repülnie és mennyi
idő alatt ér el feladata színhelyére?

— Azt aki az előírt időn belül nem oldja meg, vagy
rosszul oldja meg a feladatot, megdorgálják és a vizsgá-
tató politikai ellenőrző tiszt /ugyanazok mint a repülés-
nél/ a hiányos előkészítés miatt az oktató tisztet felelős-
ségre vonja. A verseny győztese nyilvános dícsérletben
részesül.

A légierő gépeit a Szovjetunióban állítják össze.

Hungarian Aircraft Assembled in the USSR.

A magyar légierő gépeinek alumínium anyaga - lemezek,
rudak - Magyarországon készül. Az "elemeket" /alkatrésze-
ket/ ebből az anyagból Csehszlovákiában készítik. Az össze-
állítást pedig a Szovjetunióban végzik. A motorok kis
százaléka ugyancsak Csehszlovákiában, túlnyomórésze pedig
a Szovjetunióban készül.

Elavult gépek - a néhány közönséges iskolagépet ki-
véve - nincsenek. 1954-től kezdődően mind kicserélték
őket.

Forrás emlékezete szerint 1955 őszén a magyar légi-
erő és az oroszok használatában: az alábbi felsorolt repü-
lőterek állottak:

1./ A magyar légierő használatában:

SZOLNOK /Szajol/ repülő- és lökhajtásos kiképzőiskola	
KALOCSA	Lökhajtásos vadászrepülő, átalakítása és kibővítése 1955 őszén készült el.
DUNAKESZI/Pest m./ MÓROSZ iskolarepülő	
TASZÁR /Somogy m/ légerszállító vadászrepülő.	
BERETTYÓÚJFALU	új iskolarepülő lökhajtásos kiképzés szá- mára. 1955-ben adták át rendeltetésének.
BUDAÖRS,	szerelőiskola, kétfutós "Douglas"/leve/

/over/

bombázók állomáshelye.

KUNMADARAS /Szolnok m./ lökhajtásos és légszaváros vadászpályára.

KISKUNLACHÁZA /Pest m./ Földalatti hangárokkal.

SZOLNOK /Szandai szállók/ kis iskolareptér zuhanóbombázók számára. Gépállomán. 40 db. Martin /Parduc/ egy-motoros bombázó.

2./ Közös, magyar- orosz használatban:

KECSKEMÉT /Szentesi út/ repülőgép és lökhajtásos továbbképző iskola. A legmodernebb magyarországi reptér. A pilótakiképzés központja.

3./ Oroszok használatában:

PÁPA /Veszprém m./ újjáépítették, 1955-ben fejezték be.

TÖKÖL /Pest m./ ahol cca. 1000 vadászgép és kétmotoros bombázók állomásoznak, a legnagyobb kiterjedésű magyarországi katonai reptér.

KENYERI /Vas m./ csak bombázógépek számára.

A KECSKEMÉT-i, KALOCSA-i és KUNMADARAS-i repterek aszfalt kifutót betonra építették át és egyidejűleg meghosszabbították őket.

A SZOLNOK-i /Szajol közelében/ reptér hossza négy kilométer. Három, egyformán 3500 méter hosszú beton felhúzószalagról egyszerre hat-hat, összesen tehát 18 gép szállhat fel.

Hangár mindenütt kevés van. A hangár építést az oroszok tanácsára mellőzik. "Inkább vegyenek egy gépet, mintsem egy hangárt építsenek" mondta egy orosz /RU/ alezredes, a SZOLNOK-i repülőgép-iskolához beosztott orosz tanácsadó.

A gépet ponyvával takarják le. A ponyvák újak, rendeltetésüknek kitűnően megfelelnek. Elsősorban a lökhajtásos gépeket tartják hangárokból.

Az első Oroszországban kiképzett lökhajtásos pilóták a kiképzés irányítói.

Men Trained in the USSR Supervise Instruction Given to Jet Pilots.

A magyar pilótáknak lökhajtásos gépekkel való kiképzés.

zése csak 1949 őszén indult meg. Az első magyar lökhaj-
tásos pilótákat a Szovjetunióban képezték ki. Kiképzésük
négy évig tartott. Mint szakaszvezetők és őrmesterek men-
tek ki a visszatérésük után 1953 nyarán avatták őket -
számszerint negyvenet- SZOLNOK-on nagy ünnepségek kereté-
ben, előmenetelük szerint főhadnagy-, százados, sőt őr-
nagyokká. Ez a negyven ember képezi még ma is az oktatói
törzset Magyarországon. Közülük kerülnek ki a lökhajtá-
sos egységek magasabb parancsnokai is. Ilyen - orosz ki-
képzésű - volt a KALOCSA közelében 1955 nyarán lezuhant
alezredes is.

1955-ig évente 180 pilótát képezték át lökhajtásos
gépek vezetésére. Azóta már a harmadik, a BERETTYÓJFALU-
i kiképzőiskola is működik, ahol további kb. 40-50 növendé-
ket oktatnak.

A lökhajtásos gépvezetői "továbbképző" iskolába há-
rom évi kiképzés, valamint sikeres vizsga után vették fel
a jelentkezőket, akiknek ekkor már vizsgaeredményeiknek
megfelelő tiszti rangjuk volt. A lökhajtásos kiképzőtanfö-
lyamok jelöltjeiknek újabb orvosi vizsgálaton kellett át-
esniük.

A lökhajtásos tananyagot szigorúan őrzik.

Jet Trainees Subjected to Stringent Security Controls.

A lökhajtásos továbbképzés céljaira szolgáló repülő-
tereket fokozottabb elővigyázattal őrizték. Nappal álló,
éjjel mozgó őrség tartott szolgálatot. A lökhajtásos kö-
telékbe tartozóknak külön elkerített laktanyarészük volt.
Napközben a kávéházba nem mehettek.

Titkosnak minősített oktatási anyag kezelésére külön
szabályok voltak. Az oktatás befejeztével a jegyzeteket
a "különleges megbízású" tisztek - akik különben a titkos
anyaggal kapcsolatosan mindenért felelősek - beszédtek és
páncélszekrényekbe zárták. Az esti órákban a növendékek
ezekből a jegyzetkből csak állandó felügyelet mellett ta-
nulhattak.

Polgári ruhát a laktanyában nem tarthattak. Akit el-
bocsátottak, kizárólag távozásuk előtt beküldött és ala-
posan átvizsgált ruhadarabokban távozhattak. A kijárat-
nál a laktanyafelügyeleti tiszt minden végleges távozót vagy
nem a tanfolyam kötelékébe tartozót meg kellett motozozzon.
Kivételt ez alól kizárólag a kötelékbe tartozók képeztek,

/over/

de előfordult az is, hogy ezek közül néhányat szintén megmotoztak. Nemcsak a kimenő, hanem az érkező leveleket is átolvassák. Fényképezőgépet tartani nem szabad. /A reptéren kívül felállított számtalan figyelmeztető tábla még a reptér közelébe vitelt is tiltja. Ez a tilalom a lökhajtókötelékbe tartozókra is kiterjed.

A SZOLNOK-i repülőtér 1.80 m magas, sűrűfonott drótkerítéssel van körülvéve. Ennek tetején három sor tüskés drót van. A drótkerítés mellé "Krisztustövis" bokrokat ültettek, amelyek nyárra a kerítéssel azonos magassághoz érnek el s a belátást teljesen lehetetlenné teszik.

A reptér őrsége más helyen kiképzett, három évig szolgáló, vezényelt gyalogosokból áll. Ezek, vezénylésük számára a reptérparancsnokságnak vannak alárendelve.

Ugy az általános, mint a lökhajtásos oktatói karból - tudásuk kiegészítése végett - évenként többen mennek a Szovjetunióba, ahol tanfolyamokon vesznek részt.

Magyar pilóta küldöttség a Szovjet repülónapon.
Hungarian Delegation Sees Latest Soviet Aircraft.

Az 1955 év nyarán TUSINÓ-ban /Szovjetunió/ rendezett repülónapon a magyar légierő is küldöttséggel képviseltette magát. A küldöttségnek tagja volt forrás egy tiszt barátja is.

A repülónap keretében felvonultatták az orosz repülőgépgyártó ipar újításait, így pl. a "repülővagannak" nevezett kétmotoros helikoptereket, amelyekben egy löveg és nyolc főnyi kezelőszemélyzet fér be. Ezenkívül mint a nap szenzációját, bemutatták a négy és hat-turbinás lökhajtásos bombázókat, valamint a legújabb tökéletesített MIG vadászgépeket. /Tipusszámot forrás nem ismeri/

Barátja - beszámolója során - azt is közölte forrással, hogy amikor a magyar határ felett átrepültek, társaival együtt megállapíthatta, hogy az oroszok radarhálózatukat a magyar határ mentén is kiépítették. Ezen kívül a Kárpátokon belül több helyen rakétakilövő rúdpákat is láttak.

Forrás barátjának még 1954-ben KUNMADARASON súlyos incidense volt. Ittas állapotban egy rendőrt súlyosan bántalmazott. Hadbíróság elé állították, ez másfélévi börtönbüntetésre és lefokozásra ítélte. Büntetésének letöltését TATABANYÁN meg is kezdte. A légierők parancs-

/over/

ITEM No. 5886/56

10

noksága mindent megmozgatott érdekében s végül is elérte, hogy rehabilitálták és a szolgálatba visszavették. Nem csoda, hogy ennyire ragaszkodnak a kiképzett és bevált emberekhez - mondja forrás - mert egy nem lökhajtásos pilóta kiképzése 1953-ig, amikor még a kiképzés két évig tartott, az államnak összesen 78.000 Forintjába került.

End.

LIMITED DISTRIBUTION

READ AND DESTROY