

Félegyházi Török Imre őrnagy  
Béler Gyula nyá. alezredes

A MAGYAR HONVEDSEG  
SZOLNOKI REPÜLŐTISZTI FŐISKOLA TÖRTÉNETE  
1949-1991  
I. rész

*"Ha készülünk, nem fogunk megtámadtatni.  
Ha nem készülünk megtámadtatunk.  
A gyengének békéje kegyelemtől függ.  
Az erős békéje biztosított önmagában  
hordja".*

(Kossuth Lajos)

NEVADÓNK SZOLNOK

A főiskolát Jász-Nagykun-Szolnok megyében, Közép-Európa legnagyobb alföldjét észak-déli irányban kettéosztó Tisza és Zagyva folyók találkozásánál fekvő megyeszékhelyen, Szolnok városában hozták létre.

A város nevének értelmezéséről, eredetéről többféle vélemény ismert. A jelenleg legelfogadottabb álláspont szerint Szolnok város egy XI. századi magyar előkelőség, Szaunik nevét őrizte meg számunkra. Szaunik, Szolnok megye első ispánja volt, aki feltételezhetően azonos az 1046-ban a Vata-féle pogánylázadás idején Gellért püspökkel együtt meggyilkolt Szolnok ispánnal.

A város Magyarország egyik legrégebbi települése. Az 1075-ből való garamszentbenedeki adománylevél tesz először említést "Zounuk"-ról - így a város ma már több mint 900 éves. A történelem folyamán a birtoklása kedvező stratégiai pozíciót jelentett, így érthető, hogy a hadak útján 14-szer

pusztult el, de mindannyiszor újjáépítették.

Szolnok város kedvező földrajzi adottságai következtében természetes vízi, közúti és vasúti csomópont, az Alföld középső részének centruma. Lakosainak száma 80 ezer, de vonzókörzete jóval meghaladja a 100 ezer főt.

A gazdaság szerkezete igazodott a természeti lehetőségekhez. Fontos közúti, vasúti átkelőhely és évezredek víziút találkozási pontja. A Tisza folyót kísérő széles árterületek itt kissé összeszűkülnek, ezt a körülményt kihasználva már a rómaiak korában itt vezetett az egyik legfontosabb útvonal Pannónia és Dácia között. Az Árpádkorban itt haladt át a híres Só-út.

A római kori kereskedelmi központ szerepét Szolnok örökölte. Noha mezőváros volt, jelentőségét nem a földművelés adta, hanem mindig kereskedelme és ipara révén volt fontos, s ezek tartották életben városi jogát. A múlt század közepén indult iparosítási hullám azonban csak az ötvenes évek közepén teljesedett ki. Ennek eredményeképpen fontos ipari létesítmények épültek, melyek közül a legfontosabbak a Tiszamenti Vegyiművek, a Szolnoki Papírgyár, a korszerűsített MAV Üzem, a Szolnoki Cukorgyár.

A város kulturális élete igen gazdag. Legnevezetesebb kulturális intézménye a XVIII. században elpusztult vár helyén a századforduló idején épült Szolnoki Művésztelep. Itt olyan neves művészek alkottak, mint Aba-Novák Vilmos, Chiovini Ferenc, Fényes Adolf, Koszta József, Bernáth Aurél.

A színházi életének is tekintélyes hagyományai vannak, melyek egészen a múlt század elejéig nyúlnak vissza. Az első előadásokat Egressy Béni vándortársulata tartotta. A Thália hajlékát csak jóval később, 1911-ben építették. A Szigligeti Színház Önálló társulata 1952-ben jött létre. A színházat az

évek során több tehetséges szakember - Keres Emil, Berényi Gábor, Székely Gábor, Kerényi Imre - vezette. Impozáns épületével a város jeles látványosságai közül is kiemelkedik.

A tudományos és művelődési alkotóműhely szerepét is betöltő Damjanich Múzeum számos értékes régészeti lelettel és népművészeti anyaggal rendelkezik. Önálló működését csak 1948-ban kezdte meg. Kiállítócsarnoka a Galéria - a volt Zsinagóga - a város értékes, szép épülete.

A város szülötte a radikális költő és nyelvújító Versey Ferenc, akinek emlékét méltóan őrzi a Megyei Könyvtár és az országos hírnévvel rendelkező gimnázium. A város 160 éves gimnáziuma mellett meg kell említeni az 1911-ben épült Szolnoki Közgazdasági Szakközépiskolát és 1927-es alapításával a Szolnoki Gépipari Szakközépiskolát. Neveléstörténeti értékkel bír, hogy a tekintélyes múltú Versey Ferenc Függetlenség Gimnázium mellett 1930-ban hívták életre a Szolnoki Leánygimnáziumot - ma Varga Katalin Gimnázium -, amely a nőnevelés első középfokú intézménye volt a megyében.

A város felsőoktatási intézményei a Szolnoki Repülőtisztviselői Főiskola mellett az alig több mint egy évtizedes múlttal rendelkező Kereskedelmi és Vendéglátóipari Főiskola és az 1990-ben indult Külkereskedelmi Főiskola kihelyezett szolnoki tagozatai.

A város kulturális életében meghatározó szerepet tölt be vonzó programjaival és reprezentatív épületével a Városi Művelődési Központ.

Szolnokon - a város hányatott történelmi sorsa és természeti adottságai miatt kevés műemlék maradt fenn. Ezek közül a legjelentősebb az 1724-1757 között épült barokk stílusú Ferences templom és rendház, a szintén barokk Mórícz szobor, a Xavéri Szent Ferenc kápolna, a Neposuki Szent János

szobor és az 1824-ben épült Vártemplom. Említést érdemel még a Polgármesteri Hivatal és a Megyei Önkormányzati Testület eklektikus épülete, a felújított Technika Háza, valamint a milléri Vizügyi Múzeum.

Az ipari és műszaki emlékek közül ki kell emelni az egykori indóház épületét, amely az 1847-ben megnyitott Pest-Szolnok vasútvonal végállomása volt.

A város kedvező adottságai következtében kiválóan alkalmas pihenésre, szórakozásra. A Tisza és a Zagyva közelsége miatt a vízisportok kedvelőinek és a horgászat szerelmeseinek fellelővára. A Tisza bal partján fekvő Tiszaligetben gyógy-strandfürdő, camping és Udulótábor várja erdős, parkosított környezetben a sportolni, pihenni vágyókat.

Szolnok város és a repülés kapcsolata, összetartozása sem a véletlen műve, hisz már a múlt század végén, majd azt követően is több jeles aviatikával foglalkozó szakember itt kísérletezett repülőeszközök létrehozásával és fejlesztésével, majd a repülőtér megépítésével e kapcsolat elszakíthatatlanná vált.

A teljesség igénye nélkül az írásos anyagok és visszaemlékezések között kutatva szólnunk kell Ludwig Ede (született Szolnok, 1870.) mechanikus munkásságáról, aki 1896-ban helikopter-modellt épített és azt bemutatta Párizsban, ahol a szakemberek körében nagy sikert aratott. Már e modellkészítéssel is több - ma is használatos megoldást mutatott be, illetve alkalmazott. Ugyancsak meg kell említeni a kísérletezés és a repülőgépipítés úttörőjeként ismert Székelyhidi László MAV főgépész munkásságát, aki 1909-1910-ben folytatólagos ilyen irányú tevékenységet.

Szandaszőlősen utcanév is őrzi Vittmann Győző (született Szolnok, 1889.) mérnök emlékét, aki 23 évesen 1912-ben

a Magyar Repülőgépgyár RT műszaki igazgatója és berepülő pilótája volt. 1915. május 09-én egy katonai repülőgép bemutatása során lezuhant és életét vesztette. Sorsa jól példázza azt a szeretetet és erőfeszítést, amely a repülés iránt vonzotta és sok társával együtt hozzájárult a magyar repülés megteremtéséhez.

Ha vázlatosan is, de szólnunk kell a sportrepülés szolnoki hagyományairól. A feljegyzések tandsága szerint az 1920-as évek közepén Kindovics Mihály őrásmester és testvére nagyméretű repülőgép alakú sárkányokat építettek és ezekkel folytattak repülőiskisérleteket. 1933-ban megalakult és ma is működik a sportrepülő szervezet. A területen kiemelkedőt alkottak Lovas István főoktató, Molnár István, Paul Thissandier diplomás oktató, aki a sportrepülőter parancsnoka volt és a második világháború idején a szolnoki katonai repülőtéren teljesített szolgálatot.

Szolnok város és a katonai repülőter első írásos anyagát a helyi "Nemzeti jövőnk" című újság 1939. július 12-i számában megjelent tudósítás tartalmazza: "A hónap végén a modern szolnoki katonai repülőter építése megkezdődik." E nagyszabású építkezés, mely a Magyar Királyi Kormány egy milliárd pengős fegyverkezési programjának részeként került megvalósításra, valóban megindult és több fázisban - a háborús károkat is helyrehozva - csak 1944 közepére fejeződött be. A több mint ötven év alatt mind az építésében, mind pedig a használatában magyar, német és szovjet repülőök osztoztak.

A háború során olyan ismert személyiségek teljesítettek itt szolgálatot, mint a tragikus sorsú Szőnyi Márton, a neves sportrepülő Pettendy János, akik 1940 nyarán elsőként érkeztek repülőszázadukkal Szolnokra. 1942 májusában ide vonult be és repülő-rajparancsnoki beosztásban teljesített szolgálatot Horthy István tartalékos főhadnagy, aki ekkor

már Magyarország kormányzóhelyettese. 1944 végén egy szovjet csatarepülő ezred tagjaként itt állomásozott - mint repülő-századparancsnok helyettes - T. Beregovoj százados, aki jelenleg űrhajós tábornok. Később, a háborút követően 1948-tól döntően a repülő kiképzésben volt és van szerepe jelenleg is a szolnoki katonai repülőtéren.

#### A KEZDET

1945. május 09-én Európában véget ért a II. világháború. Magyarország légierejének egy része Németországba települt, illetve menekült, másik része a szovjet légierő csapásai alatt a levegőben, vagy a földön megsemmisült. Sok repülőgépet, repülőtéri berendezést maguk a német fasiszta csapatok pusztítottak el és több mint ezer vagon repülőszakanyagot vasúton szállítottak ki az országból. A jövőbe tekintve világos volt, hogy a magyar hadsereg csak úgy válhat korszerűvé, ha létrehozza a saját technikai fegyverneimet, köztük a légierőt.

Bizonyos anyagi-technikai alapot az adott, hogy a háború után a hadsereg kezében maradtak a volt légierő repülőterei, állandó építményei, a hangárok és raktárak, igaz ezek főleg az utóbbiak többsége romosan és kifosztva. A romos és félig kész repülőgépek, valamint az egyéb repülőszakanyagok megóvása össznémeti ügy volt és a jövőbeni elképzelések realizálásához az igen szerény induló alapot biztosították.

A legnagyobb gondot a repülőszakemberek hiánya jelentette. Az új hadseregben - akkor még repülőfegyvernem nem lévén - megkezdődött a korábban más fegyvernemeknél szolgált repülőszakemberek összegyűjtése, hisz szakképzettségükre, tapasztalatukra nagy szükség volt.

Hazánkban 1945-1948-ig a hadsereg fejlesztése sem bel-, sem külpolitikai szempontból nem volt napirenden. Bár az



1947. február 10-én Párizsban aláírt magyar békeszerződés értelmében lehetőség nyílt egy korszerű hadsereg fegyvernemeinek megalapozására, köztük a légierő szervezésének elindítására. Az ország gazdasági helyzete természetesen akkor nem tette lehetővé a teljes létszámú hadsereg gyors felállítását, különösen a technikai fegyvernemeket illetően. Elindult viszont a szervező munka, amely reális alapokon, a hadseregfejlesztés elfogadott általános irányelveire támaszkodva megkezdte a szükséges katonai szervezetek kialakítását, valamint a személyek kiválasztását, felkészítését.

1947. október 01-jével mátyásföldi repülőtér állomáshellyel felállították az 1. Honvéd Önálló Repülőszázadot, a Honvéd Repülő Javító Műhelyt, valamint az 1. Honvéd Repülőtér Gondnokságot. Így szervezetileg is létrejöttek a repülőfegyvernem kifejlesztéséhez az alapok. Ezt követően több helyen Szolnok, Kecskemét, Börgönd, Tapolca és még más repülőtereken megalakultak a gondnokságok, melyek a hajózó al egységek létrehozása előtt az elhanyagolt, lerombolt repülőtereket hozták rendbe.

Előtérbe került a repülőszakemberek biztosítása, illetve képzése. Ezt egyrészt a régi hadsereg szakembereinek visszahívásával, illetve megtartásával oldották meg, akik közül többen 1947. október 01-jén a Honvéd Kossuth Akadémián kezdték meg felkészülésüket. Másrészt felmerült a repülőműszaki kiképzőbázis létesítése, illetve fiatalok kiküldése a szovjet hadsereg repülőműszaki iskoláira.

Az 1. Honvéd Önálló Repülőszázadot 1948 őszén 1. Honvéd Repülő Kiképző Osztállyá szervezték és alárendeltségében megalakították a 2. Honvéd Repülőtér Gondnokságot, valamint az Ejtőernyős Kiképző Századot Szolnok települési hellyel. A bevonuló növendék csoport elméleti képzése 1949 januárjában beindult, majd február 28-án a gyakorló repülő kiképzés is megkezdődött.

1949. március 06-án Szolnokon a Kossuth téren, az 1849-es szolnoki csata 100. évfordulóján megtörtént a csapatzászló átadása, melyet Szolnok város szervezett dolgozói adtak az 1. Honvéd Repülő Kiképző Osztálynak. Végeredményben ez az egység volt a felállításra kerülő hajózó tiszti iskola magva, így e zászló vált az iskola első csapatzászlójává is.

Ezzel egyidőben Budaörsön megkezdte működését a repülő-tiszthelyettes utánképző tanfolyam a műszakiak utánpótlása céljából.

A repülő-fegyvernem irányítására 1948. december 01-jén HM közvetlenként megalakult a Repülő Szemléltetés. Repülő szemléltetőnek Zalka András mérnök ezredesi neveztek ki, aki a Honvéd Vezérkar Főnök utján a Légierő Parancsnoka funkcióját látta el. Lényegében ezt a dátumot tekinthetjük a honvédségünk légiereje megalakulásának is.

#### AZ ISKOLÁNK MEGALKULÁSÁTÓL AZ 1956-OS FELSZÁMOLÁSIG

1949. október 01-jén megalakult a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola Szolnokon és ugyanerre a dátumra tehető a Honvéd Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola megalakulása is Budaörsön. A szolnoki intézmény parancsnoka Huba László százados, a budaörsié Rajnai Béla főhadnagy lett.

A fegyvernem sajátosságából és az elhelyezési nehézségekből adódóan külön kellett választani a hajózók és műszaki kiszolgálók képzését. Ezzel megkezdődött egy nagy tömegű és új követelményeket támasztó repülő-tiszti képzés.

A hajózó tiszti iskolára alapvetően három helyről került be az állomány. Mindenekelőtt a Honvéd Repülő Kiképző Osztály mintegy 120 fő növendéke, a Kossuth Akadémia végzős



évfolyama, valamint az 1949 május - augusztus között a kecskeméti repülősz kiképző tábor résztvevői.

A tisztképzés mindkét iskolán 1950-ig egyéves, 1950-52. között kétéves, 1953-tól hároméves kurzusokban történt.

Az iskolák állományának sok nehézséggel kellett megküzdnie. Mindenekelőtt az addig alkalmazott német-olasz módszer szerinti felkészítést felváltotta a szovjet típusú képzés, melyben még nem voltak részünkről tapasztalatok. Ez rendkívüli nehézséget jelentett az oktatók számára, nem beszélve a repülőgéptípusok változásairól. Igen sok gondot jelentettek az anyagi- ellátási nehézségek, amelyek nyomászóan hatottak az iskolák állományára.

A két intézmény eredményes tevékenységét bizonyítja, hogy a kiképzési év végén új szellemű, kiképzett repülősokekel harci alakulatokat állítottak fel.

Ebben az időben a szolnoki hajózáiskolán a fő repülőgéptípus a vadász JAK-9 (Vércse) és a csata IL-10 (Párduc) kétkormányos változata volt. Ezek mellett még megtalálhatók voltak az UT-2 (Galamb), a ZLIN-381 Bucker-Bestman (Fecske) és az ARADÓ-96B (Holló) típusok is.

A kiképzésre bevonult növendékeket az elméleti zászlóalj fogadta. A kiképzési osztály és a szakágaknak megfelelő tanszékvek végezték az elméleti felkészítést, amelyet záróvizsga követett. Az ejtőernyős ugrások végrehajtása után kezdtek meg a növendékek az alaptípusokon a kiképzésüket az iskolaszázad, majd az iskolaezred kötelékében. A sikeres gyakorlati vizsga után az iskola vegyes ezredéhez, majd később a vadász-, csata-, illetve a bombázó ezredhez kerültek, ahol megkezdték átképzésüket harci típusra.

Az iskola fejlődésében jelentős állomás volt az első LI-2 (Teve) repülőgépek szolgálatba állítása, valamint a JAK-11 (Ölyv) és a JAK-18 (Fűrj) típusok megjelenése. Ez utóbbi két típus alkalmazása a kiképzésben minőségi fejlődésnek számított, hisz a kor legfejlettebb repülőgépei közé tartoztak. A JAK-11 egyben átmenetet is képezett a harci típus felé.

Az 1950-53-as években mindkét iskolára nagy tömegben kerültek beiskolázásra repülőgépvezető, megfigyelő, valamint repülő-műszaki növendékek. Ezt a feszített Utemő hadseregfejlesztés igényei indokolták, amely az akkori nemzetközi - és belpolitikai légkörben természetesnek hatott. A beiskolázási szint alacsony és a kibocsátott tisztekkel szembeni magas követelmények esetenként 40-50 %-os lemorzsolódási arányt eredményeztek. A hajózó tiszti iskolán a nagy növendéki létszám a viszonylag kevés iskola - és gyakorlógép, valamint a huzamosabb időn át tartó kedvezőtlen időjárás miatt a kiképzés elhúzódott. Ennek hatására a kibocsátások (avatások) ideje megnövekedett, így az iskolán érezhetően nőtt a feszültség, a kedvezőtlen légkör.

1951. április 15-én új csapatzászlót kapott az intézmény. A Csepeli Rákosi Művek által adományozott zászló már teljes mértékben tükrözte az új hatalom jelképeit. E szimbólum tulajdonképpen az iskola 1950-os felszámolásáig töltötte be szerepét.

1951 júliusában a leváltott Huba Lászlót a tragikus sorsú Kablai Lajos őrnagy váltotta fel a parancsnoki poszton.

1954-ben az iskola kiképzési rendszerében minőségi ug-rást jelentett a MIG-15 (Sas) típusú vadászgép oktatásának megkezdése. Megalakult a Lökajtásos Vadász Átképző Ezred, melynek hallgatói - már hadnagyi rendfokozattal - először

kezdték meg a hároméves kiképzést. A repülőgép-állományuk UTI MIG-15, MIG-15, JAK-18, JAK-11 és PO-2 típusú gépekből állt. Számszerűleg ez kedvező volt, azonban a repülőgépek minőségét tekintve már nem volt ilyen jó a helyzet. A gépeket a csapatoktól kapták, ahol megkezdődött a MIG-15 BIS és a MIG-17 PF típusok szolgálatba állítása.

1955 elején megszűnt a csatarepülő kiképzés és feloszlott a csatarepülő ezred, melynek növendékei átképzésre kerültek vadászrepülőnek.

1955 szeptemberében az iskola kibocsátotta az első MIG-15 típusra kiképzett hallgatók csoportját. E végzett állományból kikerült kiképző tisztekkel kezdtek meg az oktatást 1956 tavaszán. Az esztendő indulásakor remény volt arra, hogy a feszített ütemű kiképzés lemaradását behozzák. A kiképzés megfelelő ütemben folyt, a repülőgép állomány feltöltésére és a feloszlott csatarepülő egységek állományának fogadására intézkedés történt. Valamennyi kiképző egységénél a növendékek zöme nyár végére teljesítette a vizsgákhoz szükséges feladatokat.

Az őszi kiképzést megszakították az októberben kitört forradalom eseményei. Az iskola 1956. novemberében után beszüntette működését, mellyel lezárult egy heroikus küzdelem esetenként túlfeszített időszak.

A Honvéd Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola a Testvérintézménnyel egyidőben kezdte meg tevékenységét. Az első növendékeket az iskolára a különböző fegyvernemeiktől helyezték át és kezdték meg átképzésüket. Ez azt is jelentette, hogy nem volt semmiféle előképzettségük, így az iskola nehézségeit növelte az alapos, mindenre kiterjedő elméleti felkészültség megteremtése. Csak az általános ismeretek elsajátítása (aerodinamika, motorelmélet, elektrotechnika, stb.) után tértek át a speciális tantárgyak (ismeretek) ok-

tatására. Ez a szakág szerinti megoszlás alapján a következő volt: motor- és sárkányszerelők, fegyver-, bomba, különleges berendezés (rádió-, műszer-, oxigén) szakemberei.

Az iskola repülőgép állománya kezdetben az IL-10 és a JAK-9-ből állt, majd 1950 közepétől ARADÓ-06 és IL-2 gépekkel gyarapodott. A motortípusokból már bővebb volt a választék: VK-105, -107, AM-38, -42, AS-62-IR, AS-10-C volt.

1950 októberében bocsátotta ki az intézmény az első végzős növendékeket, akik csapatokhoz kerülve biztosították azt a műszaki háttérrel, amely nélkül a repülés el sem képzelhető.

A következő évfolyamot már valamelyest jobb körülmények várták. A kiképzés két ágon folyt: egyéves mechanikusi (tiszthelyettesi) és kétéves rajttechnikusi (tiszti) tagozaton. Emellett 1951-ben mintegy 35 fő csoport, akik az iskolán végeztek és felavatott tisztek voltak a Killiánon repülő kiképzésben részesültek - UT-2 és IL-10 gépeken - és repülőgépvezetőknek minősítették át őket.

Az iskola parancsnoki beosztásában is változás történt: Rajnai Béla őrnagyot Vági Andor őrnagy váltotta fel.

Később - a csapatok igényei alapján - a műszaki-szakmai képzés háromirányúvá vált. Meg kellett teremteni a felső-szintű század, egyes esetekben ezredmérnöki feladatok ellátására alkalmas személyek kiválasztását, képzését. A technikai szintnek megfelelő kétéves tagozat mindvégig eleget tudott tenni e követelményeknek, ugyanakkor az iskolán már felavatott, gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező tiszthelyettesek egyéves századmérnöki képzést is kaptak. A másik az egyéves mechanikus képzés volt, akik itt végeztek a napi üzemelés biztonságáért voltak felelősek. Ugyanekkor indult a szakmai képzésnek egy harmadik ága a segédszerelő képzés. Ez

utóbbi nem az iskolán, hanem a csapatoknál folyt, a tényleges állományból válogatva. Közülük többen továbbszolgáloként, a szerelő-mechanikusi szakmát választották élethivatásul.

A MIG-15 típus megjelenése itt is halárhő volt az iskola életében. A kiválogatott növendékek gyorsított kiképzés keretében kerültek kibocsátásra.

1954-ben nem volt beiskolázás, "csak" az iskolán lévő növendékállománnyal folyt a kiképzés.

A Honvéd Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Tiszti Iskola 1956. augusztus 25-én a hároméves képzésben részesülők, 30-án pedig a kétéves képzésben résztvevők vizsgáival végleg lezárta működését.

#### AZ UJJÁSZERVEZÉS IDŐSZAKA 1957-1961.

A főiskola jogelődjéi sorába kell emelni az 1957. szeptember 15-én Kecskeméten megalakult Repülő Kiképző Központ állományát. A tiszti iskolák megszűnése és újraindítása között eltelt négy esztendőben az Egyesített Tiszti Iskola keretében folyt a tisztképzés. A repülő-hajózó és repülő-műszaki képzés gyakorlati részét a kecskeméti intézmény valósította meg. Ennek magvát a helyi vadászrepülő ezred képezte, melynek állománya a hajóztiszti iskola szakembereivel egészült ki. Az első parancsnok Vörösmarti Béla őrnagy volt. Mivel a repülő-tiszti iskolák felszámolása 1957 közepére befejeződött, így az utolsó éves növendékeket Kecskemétre vonták össze, ahol a kiképzésük befejezése után 1957 októberében tisztie avatásuk megtörtént. Az RKK keretében folyt még a repülő-kiképzés a budaörsi - nyáron a tapolcai repülőtéren is, ahol a JAK-18-as alapkiképző század kötelékében képezték

a Rákóczi Katonai Középiskola, az Egyesített Tiszti Iskola növendékeit.

Ebben az időben a repülőgép állomány a már ismert típusokból tevődött össze, majd a típusválaszték bővült a MIG-17 PF sugárhajtású, bonyolult időjárású viszonyok között üzemeltethető fedélzeti lokátorral ellátott repülőgépekkel.

1959 őszén új parancsnokot kapott az RKK Mezőfi István alezredek személyében, aki 1960. június 17-én éjszakai repülés közben katasztrófát szenvedett. Utódja Brassói Tivadar őrnagy lett, akinek a kinevezése tulajdonképpen a következő időszak személyi előkészítését is magában foglalta.

1960-ban még egy minőségi változás történt. Egy csoport MIG-19 PM típusra kapott átképzést és ekkor repült először magyar repülőgépvezető hangsebesség felett.

E négyéves intervallum jó eredményeket hozott. Nemcsak az állományt őrizte meg a Repülő Kiképző Központ, hanem új, jól képzett repülőtisztákat is nevelt, igaz nem olyan tömegben mint fogelődje, de minőségében magasabb fokon.

(Folytatás a következő számban!)