

Téglás László

A VADÁSZREPÜLŐGÉP VEZETŐK KIKÉPZÉSI RENDSZERE HAZÁNKBAN 1961-TŐL A HAZAI KÉPZÉS BEINDÍTÁSÁIG

A vadászrepülőgép-vezetők képzése az egész világon az egyik legbonyolultabb kiképzés, amit a hadseregekben végrehajtanak. A repülési feladatokra történő kiképzés nagy pénz- és anyagigénye mellett, a kiképzés színvonalának meghatározó szerepe van a légierő alkalmazásának hatékonyságában, ezért a képzésnek ez a fajtája mindenütt a katonai- és állami vezetés kiemelt odafigyelése mellett folyik.

A magyar pilótaképzés az Osztrák—Magyar Monarchia idejében a saját repülő kiképzési bázisokon folyt. A két világháború közötti időszakban a légierő újrászervezése során az alapképzést németországi és olaszországi repülőiskolákban hajtották végre, majd létrehozták a hazai képzés bázisait is. Végül a kassai Repülő Akadémia létrehozásával jól szervezett keretek között folyt a repülőgép-vezető képzés.

A II. világháború után a szocialista hadsereg szervezésének időszakában, a hidegháború körülményei között a tömeges repülőgépvezető képzés a szolnoki Repülőtisztiszi Iskolán folyt, csak néhány csoport került a Szovjetunióba a Tambovi Repülőtisztiszi Iskolára.

A típusátképzéseket (MiG—17PF és MiG—19) a Szovjetunióban hajtották végre az oktatói csoportokkal.

Az 1956-os forradalom után a szolnoki Repülőtisztiszi Iskolát feloszlatták. Az 1956-os forradalom eseményei, majd az azt követő szovjet megszállás a vadászrepülő-csapatok gyakorlatilag teljes leszervezéséhez vezetett. A forradalom utáni időszakban az RKK¹ megalakulásával és a kiképző vadászrepülő-századok létrehozásával megindult a vadászrepülő-csapatok átmentése. 1957-ben az alapfokú elméleti és gyakorlati repülő kiképzés végrehajtására a Jak—18-as század alakult, amely előbb az OLP² közvetlen, majd az RKK 4/5-ös századaként működött.

A növendékek a Rákóczi Ferenc Katonai Középiskola és az Egyesített Tisztiszi Iskola növendékei közül kerültek ki. Repülési alapképzésüket 1957-ben hajtották végre, majd a kiválasztott vadászpilótának alkalmasnak nyilvánított fiatal emberek a Szovjetunióba kerültek beiskolázásra.

¹ Repülő Kiképzési Központ

² Országos Légvédelmi Parancsnokság

Az első vadászrepülőgép vezető növendéki csoport a Szovjetunió boriszo-glebszki hajózó iskolájára vonult be. A Szovjetunióban ez időszakaszban a Nyikita Hruscsov leszerelési kampányába belekerülő iskolát azonban felszámolták, így ez a vadászrepülőgép vezető csoport 1961-ben már Krasznodár-i Repülőtiszt-i Iskolát fejezte be.

AZ ISKOLA ELŐTTI KÉPZÉS RENDSZERE

1957-től 1961-ig az előképzés Budaörsön, Tapolcán alapvetően az RKK 4/5-ös század bázisán Jak—18 típusú repülőgépen történt. Ez a rendszer jól szolgálta a repülőgépvezető kiválasztást. Az előképzési program keretében a növendékek egyedüli iskolakör és légtér repülési feladatok végrehajtásáig jutottak el Jak—18 típusú repülőgépen, amely típus a szovjet tiszti iskolán rendszeresített kiképző repülőgép modifikációja volt.

1961-től a repülőtiszt-i iskola megalakításától ez az alapképzés megszűnt, a repülőgépvezető jelöltek az MHSZ-nél kezdték alapképzésüket, majd a repülőtiszt-i iskolán repültek Jak—18-as típuson.

Az 1960-as évek végéig az MHSZ alapképzésben való részvétel a vadászrepülőgép vezető jelöltek részére követelmény volt.

A 70-es évek elején ez a követelmény megszűnt, ez ahhoz vezetett, hogy a tiszti iskolára küldött repülőgépvezetők egy része már a Szovjetunióban repülés-technikai okok miatt letiltásra került. Ennek egyik elrettentő példája az 1970-ben induló csoport volt, akik az induló 26 fős létszámmal szemben 6-an végezték el a tiszti iskolát.

Az 1980-as években az MHSZ alapképzés újból követelménnyé vált. Az MHSZ megszűnésével és a Magyar Repülő Szövetség megalakulásával az iskola előtti képzés rendszere teljesen megváltozik. A Magyar Repülő Szövetség jelenlegi helyzetében még tisztázatlan, hogy milyen feltételrendszer mellett tudnak a pilóta-utánpótlás biztosításával foglalkozni. Célszerű lenne a jövőben a honvédség repülőgépvezetőinek bevonása az elméleti és gyakorlati felkészítésbe, ennek anyagi kihatásai azonban jelen helyzetünkben csak igen nagy nehézségek árán lennének biztosíthatók.

A TISZTI ISKOLAI KÉPZÉS HAZAI SZAKASZA

1961-ben megalakult Repülő Műszaki Tiszti Iskola egyik feladata volt a Jak—18-as típusú repülőgépen való repültetés. Az iskola képzési rendszerében egy év előkészítő után küldték a Szovjetunióba a krasznodari Repülőtiszt-i Iskolára a nő-

vendékeket. Ennek az évnél alapvető programja az orosz nyelv elsajátítása, a repülőképzés iskolai keretben történő megkezdése és a pályaalkalmasság elbírálása volt. Az 1961-ben az iskolára bevonult repülőgépvezetők kiképzése rendszerben, szervezeten megkezdődött. A Szovjetunióba a tiszti iskolára kikerült állománnyal gyakorlati repülési gondok nem voltak. 1964 őszén a szolnoki Repülő-tiszti Iskola megkapta az L—29 típusú repülőgépeket. 1965-ben már L—29 típusú repülőgépeken repültek a növendékek. Ez a hazai képzési szakasz megelőzte a szovjetunióbelit, mert a Szovjetunióban ez a csoport még Jak—18A-n repült. 1965-től 1970-ig a növendékek kiválogatásában jelentős szerepet játszott a hazai képzés. Biztosította egyrészt a növendékek bevezetését a katonai repülésbe, megismertette velük azt a repülőgépet, amivel a Szovjetunióban hajózó kiképzésüket megkezdték, jelentősen megkönnyítette a szovjet helyzethez való alkalmazkodást és az orosz nyelvi nehézségek leküzdését. Sajnálatos módon 1971-ben már ez a repültetés megszűnt. 1971-től napjainkig a tiszti iskola első évfolyamán a repülőgépvezetőink csak elméleti képzésben részesülnek, ami az iskolán jelentős kiváláshoz vezetett, mert hiányzott a repülés szeretetének pszichikai alapja, a kiképzés nehézségeinek elviseléséhez, a körülményekhez való mindenáron történő alkalmazkodásra való törekvés.

A HAJÓZÓKÉPZÉS SZOVJETUNIÓBELI SZAKASZA

A Szovjetunió repülő-tiszti iskolájára először 1958-ban indult növendéki csoport. A fiatal pilóták a boriszoglebszki Tiszti Iskolára vonultak be, de a szovjet légierő hruscsovi leépítése következtében, mivel ezt az iskolát felszámolták, a krasznodari Repülő-tiszti Iskolát fejezték be. Kiképzési programjukat a Jak—18 típusú repülőgépen kezdték és az összes további csoport 1966-ig Jak—18-as típusal repült.

A kiképzés második és harmadik évében MiG—17-es típuson repültek és tettek államvizsgát. A MiG—17-en 1977-ig folyt a vadászpilóták kiképzése.

Az 1969-es kiképzési évben a szovjet iskolán a harmadik évben már MiG—21 típusú repülőgépen repültek fiatal pilótáink. Ettől az időtől kezdve vadászrepülőgép vezetőink az itthon rendszeresített MiG—21-es repülőgépeken végzik tanulmányaikat.

1978-tól a szovjet kiképzésben megszűnt a MiG—17-es képzés, így az iskola első évfolyamán L—29-es, második és harmadik évfolyamán MiG—21-es repülőgépeken folyt a kiképzés.

1984-től a szovjet fél kérésére vadászpilótáink kétéves képzésen vettek részt, 1988-ig. A négy kétéves képzésben részesült csoport kiképzettségének szintre hozására vezették be az utóképzést.

A Szovjetunióban a krasznodari iskolán kívül 1964 és 1965-ben vadászrepülőgép vezetőink tanultak még az armaviri Légvédelmi Repülőiskolán is. Ez az iskola mérnök-pilóta képzést adott és négyéves programját befejezve MiG—17-es repülőgépen nappal bonyolult időjárási viszonyok közötti, valamint éjjel egyszerű időjárási viszonyok közötti repülésre kiképzetten kerültek ki az iskoláról a növendékek.

Képeznek még vadászrepülőgép vezetőket a Csehszlovák Köztársaság kassai Repülőtisztiszi Iskoláján. 1984 szeptemberétől egymás után 4 tancsoport utazott ki erre az iskolára, mely mérnök-pilóta képzést végez. Az iskola 4 éves programjában 1 év elméleti, 1 év L—29-es, 1 év L—39-es és 1 év MiG—21F13-on történő képzés szerepel. Az iskola megkezdése előtt egyéves nyelvtanfolyamon vesznek részt a hallgatók.

A Szovjetunióban a hároméves képzésben részt vevő pilótáink repülési terve 200 óra volt. Ebből az időből MiG—21-es típuson 1984-ig 50—60 órát, 1984-től 80—100 órát repültek.

A 70-es évek végéig a kiképzés magas színvonalú, igényes végrehajtása jól biztosította a hazai utánpótlás tudás szintjét. A 70-es évek végén, a 80-as évek elején az iskolai képzés színvonala csökkent. Ez megmutatkozott a repülési feladatok végrehajtásában, melyre jellemző volt, hogy egyes fiatal repülőgépvezetőink MiG—21-es típuson a kiképzési követelmények teljesítése helyett a szovjet iskolán 30 óra repülési időt töltöttek el iskolakörön, egyszerű műrepülés-sel és útvonalon, melyről csak a repülő harckiképzés hazai szakaszában értesültünk, miután meglepve tapasztaltuk, hogy összetett műrepülési figurák végrehajtására kiképzetlenek. Ennek oka a defenzív szovjet repülésbiztonsági politikában keresendő, melynek alapján „az iskolakörön úgysem történik veled semmi különös és abból nem lehet baj” szemlélet uralkodott az iskolán.

Ezt az igen nehéz helyzetet még súlyosbította az 1984-ben kétévesre csökkentett képzési idő. A helyzet odáig romlott, hogy a 80-as évek végén a repülő kiképzés színvonalának biztosítása érdekében magyar képviselőt kellett kiküldeni Krasznodarba a Repülőtisztiszi Iskolára. A magyar képviselő lelkiismeretes munkájának köszönhetően a kiképzés hiányosságai a 80-as évek végére megszűntek.

AZ ISKOLA UTÁNI KÉPZÉS

1961-ben felállították a Kilián Repülő-műszaki Iskolát. A tiszti iskola feladatai közé tartozott a repülőhajózó iskolán a Szovjetunióban végzett repülőgépvezető tisztek továbbképzése MiG—15BIS típuson, II. osztályú szint eléréséig, a kiképzési időtartam 1 év. Ebbe a rendszerbe érkeztek 1961-ben az első Szovjetunióban végzett repülőgépvezető csoport fiatal tisztjei. Kiképzésükben ez visszalépést jelentett, mi-

vel a Szovjetunióban MiG—17-esen államvizsgáztak. A továbbképzés 1969-ig tartott, amikor hazaérkezett az első MiG—21-esen végzett csoport.

A Kilián György Repülőtiszti Iskolán végrehajtott repülőgépvezetők továbbképzése jól szolgálta a repülőgépvezetők hazai beilleszkedését, ugyanakkor több problémát vetett fel.

Az első ilyen probléma a típusban való visszalépés volt, mivel a Szovjetunióban repült MiG—17-es vadászpilóta-csapatoknál nem volt rendszeresítve ebben az időszakban, csak Kecskeméten egy század MiG—17PF, melynek utánpótlási igénye nagyon kicsi volt, így MiG—15-re állt vissza a fiatal repülőgépvezető állomány.

A második probléma a bizonytalanság volt. Fiatal vadászpilóta-vezetők a frissen alakult tiszti iskolára vonultak be, ahol előfordult, hogy az oktató fiatal hadnagy repült ideje MiG—15, MiG—17 típusokon meghaladta az oktató ezen típuson repült idejét. A problémát még fokozta az a tudat, hogy fiatal vadászpilótáink időlegesen tartózkodnak az iskolán és türelmetlenül várták harci ezredekbe való beosztásukat. Az iskola oktatói állománya a parancsnoki és oktatói tapasztalatlanság és hiányosságok ellenére elsőrendű feladatuknak tekintették a fiatal tisztek nevelését. A szolnoki továbbképzési időszakot, akik ebben részesültek, túlnyomó többségükben negatívan értékelik, melynek tipikus példája volt az olyan kijelentés, hogy „a növendékek és hadnagyok távozzanak, a tiszt elvtársaknak eligazítást tartunk”. Ilyen kijelentést még én magam is hallottam 1970-ben.

A tiszti iskola oktatói állománya alapvetően harci ezredektől áthelyezett, egészségügyi, vagy egyéb problémás pilótákból állt, akik bizonyítani akarták a harci ezredek állományának felsőbbrendűségüket, ugyanakkor erre túlnyomó többségükben semmilyen alap nem volt.

A szolnoki továbbképzés pozitív vonása volt, hogy a fiatal repülőgépvezetők elsajátították a magyar repülési terminológiát, valamint némileg csökkent a harci alakulatok személyi állományával való túltöltöttség.

1980—81-ben a szovjet fél vadászpilóta-vezetők kiképzési idejét lecsökkentette 2 év időtartamra. Ennek következtében 1984-ben egy olyan repülőgépvezető csoport érkezett haza tanulmányai befejezésével, amelynek tagjai 1 évet repültek L—39 (29) típusú oktató repülőgépen, majd 1 évet MiG—21BIS típusú repülőgépen. Repülési tapasztalatuk és elméleti képzettségük olyannyira hiányos volt, hogy rendszerbe való beilleszkedésükhöz további képzésre volt szükség.

A szükséges kiképzés megszerzése jelentős erőfeszítéseket követelt, alapvetően honi vadászpilóta-csapatainktól. A kiképzés első része a Kilián Repülő Műszaki Főiskolán kezdődött, ahol — sajnálatos módon — az akkor érvényben levő utasítás szerint orosz nyelvtanári képzésben részesültek. Tiszti beosztásuk,

vadászrepülő feladataik végrehajtása érdekében jelentéktelen óraszámokban — és akkor sem a szükséges tárgykörben — kaptak kiképzést. Kiképzésük második része az 59. honi vadászrepülő ezred 3. vadászrepülő századában folytatódott. 1985 márciusára kecskeméti ezredünk 3. százada felkészült az úgynevezett „utóképzés” végrehajtására. Az utóképzés terve szerint a repüléshez szükséges utasítások tanulmányozása és vizsga a repüléshez szükséges szabályzatok ismeretéből, földi előkészítés, majd repülés következett a szovjet repülő iskolai kiképzési terv mintájára készített kiképzési utasítás alapján. Összességében az utóképzés márciustól október 1-ig volt tervezve, a terv szerint 50—60 óra repült idő végrehajtásával.

Már az első csoportnál, amit később három követett, kiderült, hogy a fiatal pilóták elméleti képzettsége olyannyira hiányos, hogy jelentős, a megszokottnál részletesebb földi előkészítés és igen alapos repülés előtti felkészülés szükséges a fiatal repülőgépvezetők biztonságos repültetéséhez.

A fiatal repülőgépvezetőket a 3. század heti négy váltásban tervezett repüléseken repültette. Ez a repültetési ütem mind a fiatal pilóták, mind az oktatóik részére igen nagy megterhelést jelentett.

Az utóképzésben részt vevő oktatói állomány leterheltségét még növelte, hogy a kiképzés végrehajtása mellett fenn kellett tartaniuk követelmény szinten I. osztályú jártasságukat, valamint készségi szolgálatot kellett ellátniuk. Így repült idejük elérte a 120—180 órát, melyből 60—70 óra saját repült idővel rendelkeztek, emellett 50—70 készségi szolgálatot adtak.

Az utóképzés naptári tervét sajnálatos módon, objektív körülmények hatására tartani nem tudták, és az utóképzés befejezése általában november december hónapra tolódott ki.

Az utóképzésben összesen 51 fiatal repülőgépvezetőt képeztek ki. A kiképzés alapvető célját elérte, fiatal pilótáink hazai viszonyok között repülési tapasztalatra tettek szert, és képessé váltak az érvényben levő harc kiképzési terv szerint kiképzésüket honi vadászrepülő csapatoknál megkezdeni.

A kiképzés tapasztalatai azt mutatták, hogy a szakmai fejlődés mellett jelentős emberi problémákat okozott az utóképzés végrehajtása. Fiatal pilótáink vadászrepülő egységeink közül a legjobb helyőrségi viszonyokat biztosító egységhez kerültek és a későbbiekben taszári illetve pápai elhelyezésük során a kecskemétihez képest, hátrányos helyzetbe kerültek. Ellentétben azzal a céllal, amivel a fiatal repülőgépvezetők egységek közti elosztása során a jobb képességű pilótákat Taszár, illetve Pápa helyőrségbe helyezték, a lemorzsolódás utóbbi két ezredünkénél nagyobb arányú volt, mint Kecskeméten. Ennek egyértelműen beilleszkedési problémákban látom az okát.

Összességében megállapítható az utóképzés végrehajtásáról, hogy — függetlenül attól az igazán nehéz helyzettől, amibe a szovjet képzés idejének lecsökkenése

hozott bennünket — a repülőgépvezetői utánpótlásunkat biztosítani tudta.

Érdekességként említem meg, hogy történt kísérlet a Szovjetunió polgári repülő iskoláját végzett repülőgépvezetők vadászpilótává való képzésére is. Két repülőgépvezetőt kezdtek képezni, amelyből egy kiképzése sikeresen be is fejeződött, ma már Samu István I. osztályú vadászrepülőgép-vezető.

A Varsói Szerződés tagállamaiban a katonai szervezet szétesése előtt, a vadászrepülőgép-vezető kiképzés egységes módszereken alapult, megőrizte a szovjet háborús kiképzési rend alapelveit. Az 1960-as évek végétől a vadászrepülőgép vezető képzést felsőfokú képzéssé alakították, mérnök-pilótákat képeztek.

A mérnök-pilóta képzés 4 éves volt, első évben gyakorló repülések nélkül, második, harmadik és negyedik évben repülőképzéssel egybekötve. Utólag megállapítható, hogy a szuperszonikus repülőképzésre ez a kiképzési rendszer elég nehezen volt ráültethető és a harci egységeknél komoly problémát okozott, a kis repülési gyakorlat a harci gépeken.

A vadászrepülőgép-vezető növendékek a képzés második évfolyamán L—29 vagy L—39 típusú repülőgépeken kezdték meg repülőképzésüket. Ezeken a repülőgépeken nappali feladataik az egyszerű és összetett műrepülés, útvonalrepülés, kötelékrepülés géppár kötelékben, légi harc egyszerű manőverek végrehajtásával, földi lövészet egyszerű manőverekből, műszerrepülés befüggönyözött fülkében és minimális éjszakai repülési elemeket tartalmaztak.

A 70-es évek közepéig a harmadik évfolyam hallgatói MiG—15, 17 típusokon repültek közel azonos program szerint, mint az első évben. A repülési idő a második és harmadik évfolyamon 70—80 óra között volt évenként.

A 70-es évek közepétől a harmadik évfolyamon, a második évfolyam programját ismételték L—29 típusú repülőgépen és csak az utolsó évfolyamon repültek MiG—21-es típusú repülőgépeken.

A negyedik évfolyamon MiG—21 típuson repültek 40—50 órát, melynek keretében az egyszerű műrepülés, az összetett műrepülés elemei, útvonalrepülés, légi harc előre meghatározott manőverrel, elfogási feladatok és földi lövészet egyszerű manőverekkel kerültek végrehajtásra.

Ebben a kiképzési rendszerben tükröződik a második világháborús gyorsított harci kiképzés, melynek keretében a pilótákat egy típusra, a harci alkalmazás alapjainak elsajátítására, kevés repült idővel képezték ki. Az így kiképzett repülőgépvezetőket a harci egységeknél gyakorlatilag a fel- és leszállás kivételével, minden repülő feladat végrehajtására külön kiképzést igényeltek. Az ilyen jellegű kiképzés eredményei — véleményem szerint — úgy mutatkoztak meg a repülés történetében, hogy az első 10 légi harcban a fiatal repülőgépvezetők 80%-át lelőtték.

Ezt a gyorsított kiképzési rendszert jelenleg a mienken kívül csak az izraeli légierőben használják.

A 80-as évek elején a szovjet légierőben a repülő iskolák hallgatóinak nagy-

fokú lemorzsolódása miatt vizsgálatot indítottak az okok kiderítésére. Megállapítást nyert, hogy a repülőgépvezető kiválasztásánál alkalmazott módszer, mely szerint a növendék jelöltek felvételi vizsga során mutatott eredményei alapján osztják el a repülőgépvezetőket meghatározott szakiskolába, hibás. A vadászrepülőgép vezetők és vadászbombázók iskolájáról repüléstechnikai okok miatt letiltott fiatal emberek, akik jól megálltak volna a helyüket a bombázó, vagy szállító repülőgépeken kikerültek a képzési rendszerből. Ezért a 80-as évek közepétől egységes program szerint képzik a repülőgépvezető növendékeket, és az első év kiképzési eredményei figyelembe vételével osztják el a különböző szakiskolákra őket. Ezzel az egészségügyileg megfelelt növendékek lemorzsolódása repüléstechnikai okok miatt jelentősen csökkent.

A kelet-európai országok közül egyedül Magyarországon nem folyt vadászrepülőgép vezető-képzés. A többi ország repülőgépvezető iskolát tartott fenn, amin nemzeti program szerint képezték pilótáikat.

A magyar vadászrepülőgép vezetők kiképzése a 80-as évek közepéig kizárólag a Szovjetunióban, a 80-as évek közepétől a kassai Repülő Akadémián is folyt.

A pilótaképzés külföldi iskolákon történő végrehajtása jelentős hátrányokkal járt vadászrepülő csapataink számára.

A külföldön tanuló repülőgépvezetők kiválásának alapvető oka nem repüléstechnikai alkalmatlanságukban, hanem a fogadó ország (a Szovjetunió) körülményeihez való alkalmazkodás képességének hiányában rejlik. A szovjet viszonyok jelentős különbözősége, a hazától való hosszú távollét a növendékek egy részében olyan konfliktusokat okozott, melynek következtében felelőtlen magaviseletükkel, a repülések végrehajtásához szükséges fegyelem hiányával, önmagukat zárták ki az iskoláról.

A 80-as évek közepétől Kecskeméten végrehajtott utóképzési program keretében több olyan repülőgépvezető kiképzését is folytattuk, akiket a szovjet iskoláról fegyelmi okokból tiltottak le. Sajnálatos módon kiderült, hogy alapvetően a hazai képzés során sem tudták önmagukat rendezni problémáikat és többségük már vadászrepülő csapatainktól első osztályú kiképzési szintjük elérése előtt lemondott a repülésről, vagy le kellett őket tiltani.

A Szovjetunióban történő képzés előnye az volt, hogy vadászpilótáink megtanulták az orosz nyelvet, így együttműködési gondjaink nem voltak, valamint a hazától való távollét pszichikai terhével a repülőképzés pszichikai megalapozása magasabb szintű volt, mintha hazai körülmények között került volna sor a növendékek képzésére.

Összességében megállapítható, hogy a Varsói Szerződés létezésének időszakában a magyar vadászpilótákat a Szovjetunióban képezték, az ottani kiképzési követelményeknek megfelelően.

A 60-as évek végéig a növendékek kiválogatása, szakmai szűrése alapvetően

biztosította a hatékony humángazdálkodást, a lemorzsolódás alacsony szintjét.

A 70-es években a kiválogatás színvonalának csökkenése jelentős lemorzsolódási arányhoz vezetett a növendékek között, ami a későbbiek során károsan befolyásolta a vadászrepülőgép-vezető állomány kora szerinti összetételét és a csapatok feltöltöttségi hiányához vezetett.

A 80-as években az általános képzési színvonalromlás jelentős plusz feladatokat rótt a harcoló alakulatok oktatói állományára és megnyújtotta a harckészültségi szolgálatba lépéshez szükséges időt.

A 80-as évek haderőfejlesztési törekvései a légierő helyének és szerepének felismerése jelentős pilótaképzési igényeket állított fel, melynek következtében a szovjet és csehszlovák képzés párhuzamos igénybevétele mellett jelentős számú pilóta képzése történt meg.

A Varsói Szerződés szervezete felbomlásának időszakában, a hidegháború megszűnésével jelentős, viszonylagos pilótatöbblet keletkezett. A viszonylagos pilótatöbblet következményeként egyrészt a „GERECSE” szervezési intézkedés, mellyel jelentős számú repülőgépvezetőt helyeztek nyugállományba, csökkentette a feszültséget, ugyanakkor a pilótaállomány „korfa” szerinti megoszlásának jelentős romlásához vezetett.

A 90-es években a szolnoki pilótaképzés beindítása, majd annak tulajdonképpen félbeszakítása, a „korfa” még további aránytalansághoz vezetett.

Jelenleg a hadra fogható repülőgépvezetők között nincs 30 év alatti pilóta, ami előrevetíti egy jövőbeni pilótahiány megjelenését.