

Dr. Németh Miklós ezredes, főiskolai docens:

#### HOGYAN TOVÁBB?

A merőben új felfogás szerinti, írásos nemzeti katonai doktrinánk még nem látott napvilágot, de elemeivel, várható szervezeti kihatásaival igen sok írásmű foglalkozik.

Ezek közül kiemelkedőnek ítélem a "Magyar Honvéd Légierő" szervezeti felállítást célzó tanulmányokat. Annál is inkább, mivel 1991. végétől, amikor hazánk kilép a Varsói Szerződés katonai szervezetéből, s a szovjet csapatok már elhagyták országunkat; - honi légvédelmünk és repülő csapataink egy teljesen új követelményrendszer elé kerülnek, új tevékenységi területek jelennek meg. Ez maga után vonja a honi légvédelem új alapokra helyezett átszervezését, a repülőcsapatok alkalmazásának - békekiképzésének - racionálisabb megközelítését.

E témakörben a fentiek kihatásairól, továbbá a repülőszakember-képzés célszerű változatairól szükségesnek ítélek meg egy-két gondolatot közölni. A repülőszakemberek képzésénél is alapvetően a hajózó és repülésirányító tisztai képzés elképzelt jövőjét tartom kiemelőnek.

Látnunk kell, hogy a jövő építésében csak a kezdeti lépéseknél tartunk és igen sok kényszerlépést is meg kell tennünk. Ez a repülőcsapatok szempontjából alapvetően a jelenlegi harci technikai eszközök által behatárolt kényszer és az, hogy a szovjet eszközök alkalmazására, kiképzésére - itt a repülőgépezetető és harci helikoptervezető képzésre gondolok - a Magyar Honvédség nem volt és jelenleg sincs felkészülve. Természetesen felvetődik a kérdés, hogy

- 1./ milyen ütemben várható a technikai eszközök cseréje?
- 2./ a gazdasági számítások eredménye indokolja-e a hajózó kiképzés szovjet-unióbéli folytatását?
- 3./ a repülésirányításban az egyéges európai irányítási rendszerhez való csatlakozás szükségessé teszi-e a képzés új alapokra helyezését?

Az első kérdésre a válasz - jelenlegi gazdasági helyzetünket figyelembe véve - adott. A technikai eszközök korszerűsítése és cseréje egy hosszantartó folyamat, amely valószínűsíthetően túlmutat az ezredfordulón. Tehát a jelenleg rendszerben lévő repülőtechnikai eszközök üzemeltetésével még sokáig számolnunk kell. E kérdésre adott válasz szorosan összefügg a második kérdéssel is! Mit hoz számunkra az 1991-es esztendő a Szovjetunióval történő dollárelszámolás terén? Olcsóbb lesz-e kifizetni a viszonylag kis létszámú repülőgép és harci helikoptervezető csoportok kiképzését a Szovjetunióknak, vagy pedig egy hazai bázison történő kiképzésen törni a fejünket?

A harmadik kérdésre adandó válasz úgyszintén szoros összefüggésben van az első kettővel. Ha csatlakozni akarunk az egységes európai repülésirányítási rendszerhez, ez nem csak a repülésirányító képzés gyökeres reformját vonja maga után, hanem a hajózó képzést is.

Ma, amikor mind a polgári repülés, mind a katonai repülés hajózó létszám felesleggel bír, továbbá a katonai repülésben a hajózó állomány átlagéletkora igen alacsony - jelenti, hogy évenként igen kis létszámmal a természetes fluktuáció következtében fellépő hajózó hiányok pótlására célszerű beiskolázni, de egyaránt a polgári légitforgalom és a katonai repülés leendő hajózóit. Jelentős megtakarítás lenne elérhető abban az esetben, ha a Légitforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság Repülési Oktató Központja, továbbá a Killián György Repülő Műszaki Főiskola fúzióra lépve közösen megoldhatná a kiképzést. (Ez a megoldás nem egyedi, Nyugat-Európában elfogadott!)

Így közös repülőgépparkkal (kétülékes sugárhajtóműves oktató repülőgép - ez az egyedüli beruházási szükséglet) átmeneti típuson kiképezhetővé válhatna a majdani polgári hajózó és a katonai repülőgépvezető állomány a Főiskola keretein belül, a képzés utolsó negyedében pedig szétválasztva, az irányultságnak megfelelően folytatódhatna a képzés a polgári hajózó állomány részére az LRI és a légitforgalmi társaság, a katonai repülőgépvezetők esetében pedig a csapatbázis keretein belül a rendszeresített repülőgéptípusokon. (Figyelem! Kis létszámról, összesen 5-5 főről van szó!)

A helikoptervezető képzés beruházás nélkül megoldható, hiszen 1982 óta folyik közepes szállító helikoptervezető képzés a szolnoki főiskolán

- igen jól bevált szisztéma szerint. A harci helikopter hajdó létszámigény esetén a típusátképzés csapatkörülmények között megvalósítható 3-6 hónapos időtartamban.

A kispépes repülés hajdó szükségletét, létszámát a közepes szállító helikoptervezető képzéssel együtt célszerű indítani, ahol a szétválás szintén az utolsó évben - típusra orientáltan történne.

A repülésirányító képzésnek a polgárral közös alapra helyezése nem jelentene szervezeti változást. Tárcaközi egyeztetések után megvalósítható lenne a légiforgalmi és katonai repülésirányítók közös beiskolázása a KGYRMF bázisára, ahol azonos tantárgyak, illetve tananyag oktatása folyna a képzés utolsó évéig, majd az utolsó évben válna szét a polgári, illetve katonai szakképzés olyanformán, hogy mindkét ágazat a mások szakterületét alaposan megismerhetné. Ez a szisztéma biztosítéka lehetne a nem távoli jövőben az egységes irányítási rendszerre való zökkenőmentes áttérésnek.

(Ne feledjük el, hogy jelenleg a katonai repülésben és a repülésirányításban az ICAO előírások közel sem érvényesülnek!)

Ezzel összefüggésben - a későbbi szervezeti változások szükségessége miatt - megjegyezni kívánom, hogy a ma még élő és készütségi szolgálatot ellátó harcálláspontok, irányító pontok, honi rádiótechnikai alegységek szolgálati rendszerét és szervezetét egy szemléletében teljesen eltérővel célszerű felváltani. Meggyőződésem, hogy békeidőben összefüggő rádiólokációs felderítési mezőt létrehozni szükségtelen a határmenti körzetekben (erre egyébként is csak törekedtünk, de soha nem értük el!). Viszont a hazánk területe feletti repülések biztosítása a jelenleginél kisebb repülésirányító állománnyal nagyobb hatékonysággal lehetséges lenne, amennyiben körzeti repülésirányító pontokat hoznánk létre közös bázison a polgári légiforgalmi szolgálatokkal, ahol az irányítást és légtérellenőrzést katonai és polgári irányítók azonos eszközrendszerrel, azonos infrastruktúrával, egymás mellett végezhetnék. Ez jelentős mértékben növelné a repülés biztonságát, könnyítené a körzeti repülések koordinációját és nem utolsósorban a védelmi katonai doktrinánk hadművelleti - harcászati vonatkozásait figyelembe véve, egy esetleg létrehozandó honvéd légierő fegyvernemeli tevékenységének bármely körzetben történő biztonságos és eredményes irányítását.

Összefoglalva tehát a szolnoki KGYRMF és az LRI ROK közösen, egymást kölcsönösen támogatva vállára vehetné a magyar repülés ügyét, felelősséget vállalhatna és tehetne annak jövőjéért, nem forgácsolódna szét és őrlődne fel a magyar repülés, kimoszódhatna a mélypontról. Hiszen ma válságban vagyunk! Repülőszakemberek képzése folyik a KGYRMF-n, az LRI ROK-nál, Nyíregyházán, Győrben, Szovjetunióban stb. Ilyen gazdagok vagyunk?!

A fent vázolt szisztémában való képzés hosszútávon gazdasági haszonnal is járhatna azon túlmenően, hogy e bizonyos fokú koncentráció már eleve gazdaságos.

Jelenleg komoly piackutatás folyik, hogy a repülőszakemberek képzése hol a legolcsóbb. Kereslet van, de ma nem tudunk kínálni európai szintű portékát. Miért ne ajánlkozhatnánk?

A tisztképzésben 1991-től ismételten a négyéves képzésre térünk vissza egy nagy vargabetű megtétele után.

Ha komolyan vesszük Európához tartozásunkat, akkor a jövőképünket is racionálisabbá célszerű tenni. Ha nem sikerül a fentiekből morzsákat megvalósítanunk, akkor a repülőtisztképzés 1991-ben bevezetésre kerülő folyamata ismét csak átmeneti lesz, nem lesz időtálló és annak már bevezetésekor elavulttá válik, tovább növekszik lemaradásunk a színvonalas, korszerű repüléstől.