

A LÉGIERŐ REPÜLŐSZAKEMBER KÉPZÉSÉNEK KONCEPCIÓJA 2000 UTÁN

Bevezetéképpen a következők rögzíthetők. Elgondolkodtató a mai tudományos konferencia témája, „A megújuló magyar repülőszakember képzés”. Vajon beszélhetünk „megújulásról”? Vagy inkább „átalakulásról”, vagy „változásról”, vagy egyszerűen a jövőt illetően, „másságról” beszélhetünk?

Úgy tünik, jelen pillanatban nehéz eldönteni, hogy mi az elfogadható reális irányzat. Ismeretes mindannyiunk előtt, hogy lassan-lassan mind konkrétabbá válnak az MH stratégiai felülvizsgálatának, a haderőreformnak a részletkérdései. A tisztképzés jövőjéről — azonban — még nincs érdemi döntés.

Egy évvel ezelőtt, 1999. márciusában a repülőszakember képzés szintén napirenden volt. A HM közigazgatási államtitkár utasítása alapján, a HM OTF vezetőjének irányításával megalakult egy munkacsoport, melynek feladata volt „A légielő repülőcsapatai hajózó és nem hajózó állománya tanintézeti képzésének koncepciója a 2000. években” kidolgozása.

A munkacsoportban képviselve volt a HM Oktatási és Tudományszervező Főosztály, a HVK Hadművelési Főcsoportfőnökség, a HVK Humán Főcsoportfőnökség, a HVK Logisztikai Főigazgatóság, a HM Légielő Vezérkar, a ZMNE Repülőtiszt Intézet. Az információkat illetően akkor sem volt könnyebb a helyzet, mint most.

Ugyanis a képzés koncepcióját olyan tényezők befolyásolják, mint a 2000. év utáni évtized repülő- és helikopter technikai fejlesztésének konkrétumai, a MH Légielő haderőnem új szervezeti állománytáblái, ebből eredően a tiszti, tiszthelyettesi helyek aránya és azok pályaképei, a konkrét (esetleg új, a mostanitól eltérő) beosztások követelményrendszere, a NATO-csatlakozásból fakadó igények és követelmények és természetesen a katonatisztképzésre vonatkozó felsőszintű döntések. Fenti tényezők egy összefüggő folyamat részét képezik, kidolgozásuk, kialakításuk sajnos még nem befejezett. Ebből következik, hogy hivatalos állásfoglalás még nem született meg. Ennek ellenére a tavaly tavaszi koncepció kidolgozásában részt vevő szervek ez irányú tapasztalatai, előzetes elemzései és felmérései adhatják azt az alapot, amelynek felhasználásával lehetőség van több alternatív változat kialakítására a katonai repülőszakember képzés vonatkozásában a jelenlegi ismereteink szerint.

A KATONAI REPÜLŐSZAKEMBER KÉPZÉS 2000. ÉV UTÁNI VÁLTOZATAI

Az MH Légierő repülőszakember képzése és utánpótlása formailag megoldottnak látszik a 2003—2005-ig. Az is érzékelhető, hogy 2003—2005-től számítva nagy valószínűséggel mind a hajózó, mind a nem hajózó állomány vonatkozásában az utánpótlási igény — a típusok kifutásával egy időben — radikálisan csökkenni fog.

Az előzetes elemzések szerint 2003—2005 után évente 4-8 repülőgép- és helikoptervezető, 4-8 repülésirányító és 4-8 repülőműszaki tiszti utánpótlásra mutatkozik igény. A minimális létszámok miatt célszerűnek látszik a 2-3 évenkénti beiskolázás.

Itt figyelembe kell enni, hogy jelenleg a hatályos jogszabályok értelmében a Magyar Honvédség állományában katonatiszt legalább főiskolai oklevéllel rendelkező és speciális szakmai felkészítésben részesült személy lehet. A katonai hajózó és nem hajózó tiszti állomány részére előírt oklevél a következő lehetséges változatok szerint szerezhető meg:

- a ZMNE szolnoki kampuszán;
- magyar civil főiskolán katonai és szakmai utóképzéssel a szolnoki kampuszon;
- külföldön, elsősorban és főleg NATO-tagországban hazai civil főiskola elvégzése után, vagy teljes körű külföldi képzéssel;
- az előző lehetőségek kombinációjával.

Itt szükséges megemlíteni, hogy jelenleg a ZMNE szolnoki kampuszán, a hadtudományi egyetemi és a Bolyai János Katonai Műszaki Főiskolai Karon főiskolai képesítésű kimenettel képezik/képezhetik a repülőhajózó, a repülésirányító és a repülőműszaki tiszteket. A fenti repülőszakember képzés minden személyi és tárgyi feltétele — pillanatnyilag — még adva van Szolnokon.

A HAJÓZÓKÉPZÉS LEHETSÉGES VÁLTOZATAI

Az egyik változat szerint a ZMNE Hadtudományi Egyetemi Karán alapított katonai vezetői szak — repülő hajózó szakirány négyéves főiskolai kimenetén lehetséges a repülőgép- és helikoptervezető képzés. Ehhez a változathoz fenn kell tartani és folyamatosan üzemeltetni a légierő kötelékében lévő kiképző repülő- és helikopter századokat. Ez a változat biztosítja a Magyar Honvédség által támasztott követelményeknek leginkább megfelelő repülőhajózó tiszti után-

pótlást. Hátrányaként említendő a jelentős bekerülési költség — 1996-os áron a négyéves repülőgépezetű képzés egy főre 44,5 millió Ft, a négyéves helikoptervezetű képzés egy főre 30,5 millió Ft. Ha kétévenként tíz fő képzésére kerülne sor, akkor öt fő repülőgépezetűnek négy év — 222,5 millió Ft, öt fő helikoptervezetűnek 152,5 millió Ft, összesen 375 millió Ft.

Egy másik változat szerint lehetséges ösztöndíjas képzés polgári főiskolán. Ennek két változata lehetséges: a főiskola három éve alatt nem repül a hallgató, illetve a három év alatt repülőképzést is folytat.

Utóbbi változatnál maradvány egy főiskola jöhet számításba — a Nyíregyházi Főiskola Mezőgazdasági Főiskolai Kara (Nyíregyháza). Ezen a főiskolai karon a hároméves képzés keretében a hallgatók 140 órát repülnek. A főiskolai oklevél mellé nemzetközi repülő szakszolgálati engedélyt is kapnak a hallgatók. Bekerülési költség 1999-es áron a három év alatt egy főre alapösztöndíj 280 800 Ft. tanulmányi pótlék 187 200 Ft, repülőképzés 3 600 000 Ft, azaz összesen 4 068 000 Ft. Ha kétévenként tíz fő képzésére kerülne sor, akkor a tíz fő 40 680 000 Ft.

A polgári főiskola elvégzése után 1-1,5 év szükséges az általános katonai és szakmai felkészítésre. Ezen utóképzés bekerülési költsége — a haladó repülőképzés függvényében — még 7—10 millió Ft, azaz tíz fő esetében 110—140 millió Ft. Tisztáztatás lehet a főiskola vagy a katonai utóképzés után. Ezen változat előnyeként értékelendő — az első változathoz viszonyítva — a jelentősen kisebb (mintegy 1/3-a) bekerülési költség. Ugyanakkor felvetődik, hogy vajon 2003—2005 után létezni fog-e ezen a főiskolai kar, miután az Oktatási Minisztérium nem támogatja a repülőgépezetű főiskolai képzést. És azt is rögzíteni szükséges, hogy a polgári főiskolai képzés utáni katonai/tiszti utóképzést csak a szolnoki kiképző bázison lehet megvalósítani.

A harmadik változat szerint az első változatnál jelzett ZMNE Hadtudományi Karán végeznek a repülőgép- és helikoptervezetű hallgatók, majd tisztaválasztás után Kanadába utaznak. Tehát alapképzés a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen, majd repülőképzés külföldön.

Kanadában a repülőképzési program a NATO-tagállamok részére került kifejlesztésre és magában foglalja a harcászati vadászrepülő-, szállítórepülő- és helikoptervezetű kiképzést és tartalmazza az ifjú pilóták harcászati felkészítését is. Időtartama 18—20 hónap.

Ez a repülőképzési program 6 fázisból áll, a magyar pilótaképzésnél a II. és III. fázisra van szükség. A szerződést 10, 15 és 20 évre lehet megkötöni. A 10 éves szerződés megkötése esetén egy pilóta kiképzése kb. 1 000 000 USA-dollár 1996-os áron, azaz kb. 270 000 000 Ft. A program előírásai szerint a küldő ország kötelessége az oktató — repülőgépezetűk biztosítása. Oktatóként mintegy 400 000 USA-dollár plusz költség jelentkezik, és két hallgatóra javasolnak egy oktatót.

Az első változatnál említett előnyök mellett még az ifjú pilóták tökéletesen elsajátítják az angol nyelvet és a szükséges NATO repülőharcászati, harcvezetési és alkalmazási ismereteket. Ez a változat a legtökéletesebb a Magyar Honvédség és a NATO által támasztott követelmények szemszögéből. Hátránya, hogy a bekerülési költsége 4-5-szöröse az első változat bekerülési költségének és időtartama a leghosszabb.

Ezen változat alváltozata lehet, hogy a pilótajelöltek a polgári főiskola elvégzése után utaznak Kanadába.

A NEM HAJÓZÓ KÉPZÉS LEHETSÉGES VÁLTOZATAI

A repülésirányító képzés egyik változata, amikor a ZMNE Hadtudományi Karán alapított Katonai vezető szak — repülésirányító szakirány négyéves főiskolai kimenetén folyik a képzés. Bekerülési költsége 1996-os árakon egy főnek négy év alatt 7 200 000 Ft. Ha kétvétenként tíz fő képzésére kerül sor, akkor ez összesen 72 millió Ft. Ez a változat biztosítja a Magyar Honvédség által támasztott követelményeknek leginkább megfelelő repülésirányító tiszti utánpótlást. Hátrányként említhető a viszonylag magas bekerülési költség.

A repülésirányító-képzés másik változata lehet polgári főiskolán végzett ösztöndíjas képzés. Megjegyzendő, hogy polgári felsőoktatási intézményben ma hazánkban ilyen irányú képzés nem folyik. Lehetőség szerint közlekedésmérnöki szakot célszerű elvégezni. A kiválasztásnál két kritérium játszhat szerepet — az angol nyelvtudás és pszichikai, fizikai alkalmasság. Ezen képzés bekerülési költsége kb. 0,5 millió Ft.

A főiskola elvégzése után 1-1,5 év szükséges az általános katonai és szakmai felkészítésre. Ezen időszak bekerülési költsége megközelítőleg 2,5 millió Ft, tehát összesen 3 millió Ft/fő. Tíz fő képzése esetén 30 millió Ft.

Ezen változat előnyeként említhető — az előző változathoz viszonyítva — a mintegy 60%-kal kevesebb bekerülési költség. Ugyanakkor a polgári főiskola befejezése utáni felkészítéshez változatlanul szükség van a szolnoki bázis kvalifikált oktatói állományára és képzési berendezéseire.

A repülőműszaki tisztképzés egyik változata, amikor a ZMNE Bolyai János Katonai Műszaki Főiskolai Karán a villamosmérnöki és gépészmérnöki szakok négyéves főiskolai kimenetén folyik a repülőműszaki képzés. Bekerülési költsége 1996-os árakon egy főnek négy év alatt 6,2 millió Ft, tíz fő esetében 62 millió Ft.

Ezen változat előnyei, hátrányai megegyeznek a repülésirányító képzés első változatánál megfogalmazottakkal.

A repülőműszaki tisztképzés másik változata lehet polgári főiskolán végzett ösztöndíjas képzés. Jelen esetben villamosmérnöki és gépészmérnöki szakon

tanulókról lehet szó. A hazai műszaki főiskolák között nincs olyan, amelynek képzési profilja legalább részlegesen megfelelné a sárkány-hajtómű és fegyveres szakirányok követelményeinek. A fedélzeti rádió, lokátor és műszerberendezés szakirányokban is csak minimális átfedés mutatható ki.

Bármelyik polgári főiskolán is kerül sor (tishti) szakmai képzésre, a valós honvédségi és NATO-követelményeknek megfelelő speciális szakmai, katonai, vezetői és nyelvi ismeretek elsajátítása további 3-4 féléves utóképzést igényel. Ezen képzés bekerülési költsége a főiskolán kb. 0,5 millió Ft/fő, az utóképzés megközelítőleg 1,5-2 millió Ft. 10 fő képzése esetén 20-25 millió Ft.

Ezen változat előnyei, hátrányai megegyeznek a repülésirányító képzés második változatánál megfogalmazottakkal.

A repülőműszaki tiszthelyettesképzés — mindaddig, amíg a jelenlegi tiszthelyettesi szerepkörök, beosztások maradnak a rendszerben — a hagyományos módon folytatódik, vagyis katonai és szakmai képzés Szolnokon. Az egyintézményes tiszthelyettesképzés létrejötte után: katonai képzés Szentendrén, szakmai képzés Szolnokon. Mindezt gyökeresen megváltoztathatja a légierő új állománystruktúrája, amennyiben megváltozik a tiszti-tiszthelyettesi szerepkör, funkció, illetve arány.

ÖSSZEGZÉS

Befejezésül és összegzésképpen néhány gondolat. A Magyar Honvéd című hetilap 2000. március 31-ei száma részletesen beszámol a 2000. március 27-ei vezetői értekezleten elhangzottokról. A témát illetően a következőket szükséges kiemelni vezetői értekezleten elhangzott előadásokból:

- a haderő békelétszáma 39 000 fő, a HM-el és a HM háttérintézményeivel együtt mintegy 45 000 fő lesz. A létszámcsökkentés megközelítőleg 15 000 fő;
- a háttérintézmények száma és létszámuk csökken;
- a katonai tisztképző tanintézet/ek/ oktatási struktúrája a megváltozott elvárásoknak megfelelően módosul;
- a haderő átalakítását három fázisban tervezik végrehajtani. A létszámcsökkentést 2001. június 30-áig, vagy — alternatívaként — 2000. december 31-éig végre kell hajtani. A 2006 és 2010 közötti harmadik átalakítási fázis fő célja a haderő technikai korszerűsítés.

Fentiek alapján levonható — a bizonytalansági tényezőket is figyelembe véve — néhány következtetést, melyek a következők:

- az igen jelentős létszámcsökkentés következtében óhatatlanul csökken a katonatiszti — ezen belül a repülőtiszti — utánpótlási igény a közeli években;

- még nem ismert, hogy mit jelent a katonai tisztképző tanintézet oktatási struktúrájának módosítása. Ezt jelentheti például egyes szakok, szakirányok további fenntartásának (szükségességének) felülvizsgálatát is;
- a repülő- és helikoptertechnika beszerzésére, illetve a beszerzések beindítására nagy valószínűséggel a 2005—2006 körüli években lehet számítani, eközben egy repülőezreddel kevesebb lesz a légierőben. Ez a tény ugyancsak a repülőtishti utánpótlási igény csökkenését vonja maga után;
- a létszámcsökkentés nem kerüli ki a ZMNE-t sem.

Az előzőekben leírtak és az eddigi elemzések azt valószínűsítik, hogy az MH Légierő repülőszakember utánpótlási igénye 2002—2005-ig beiskolázás nélkül megoldódik a „pillanatnyi feleslegek” ésszerű csoportosításával.

Várhatóan 2003—2005 után az MH Légierő repülőszakember utánpótlási igénye jelentősen csökken, a hajózó és nem hajózó kategóriákban egyaránt évi 4-8 (4-5) fővel lehet számolni.

A haderő átalakítás első fázisában (2003-ig) kialakul az MH Légierő új szervezeti struktúrája, a második fázisban (2006-ig) tisztázódhatnak a beszerzésre kerülő repülőgép- és helikopter típusok és azok mennyisége, az ehhez kapcsolódó létszámigény, tiszti/tiszthelyettesi arányok, a költségkeretek.

Ebből következik, hogy a 2002—2003 években (esetleg előbb) célszerű pontosítani a képzési lehetőségeket és a nemzetgazdaság akkori körülményei alapján elvégezni a különböző képzési változatok bekerülési költségeinek elemzését és összevetését. A repülőszakember képzés 2003 utáni lehetséges változatait több tényező alapján lehet értékelni, de leglényegesebb ebben az esetben a minőség és a bekerülési költség.

Az ismertetett képzési változatok elemzése azt mutatja, hogy minőség tekintetében a legjobb változat a pilótaképzésnél a „ZMNE katonai főiskolai oklevél + kanadai repülőképzés”, a repülésirányító és a repülőműszaki vonalon a „ZNNE katonai főiskolai oklevél”. A bekerülési költség tekintetében a „legolcsóbb” változat a hazai „polgári főiskola plusz 1-1,5 év utóképzés a ZMNE szolnoki kampuszán”.

A katonai repülőszakemberek képzése „polgári főiskola + katonai utóképzés” változatban Magyarországon még nem honos, ilyen változatra még nem került sor. A nyugati (NATO) országokban ez elfogadott modell, ott azonban más a haderő és a katonatiszt társadalmi elismertsége. Az ez irányú ösztöndíjas képzés működésének alapvető feltétele Magyarországon, hogy a katonatiszti pálya erkölcsi és anyagi elismertsége kellő vonzerőt jelentsen a polgári főiskolát és egyetemet végzettek számára. Az MH parancsnoka, vezérkari főnök mondotta a már idézett vezetői értekezleten: „A haderő átalakítás célja és szándéka szerint a személyi állomány magasan motivált és kiképzett, erkölcsileg és anyagilag meg-

becsült lesz”. Ha ez a feltétel megvalósul a 2000. év utáni évtizedben, akkor ezen képzési változatnak létjogosultsága előremutató.

Valamely NATO-tagország tanintézetében, vagy tanfolyamán történő képzés esetén — Magyarországnak, mint NATO-tagállamnak — a költségeket várhatóan teljes egészében meg kell téríteni. Segélyprogramnak valószínűleg nem lehetünk részesei, és ezzel együtt nagyságrendekkel többbe kerül, mint a hazai. Ezért feltételezhető, hogy külföldön folytatott több éves szakmai képzés a későbbiekben is csak néhány fő számára valósítható meg. Ugyanakkor az európai NATO tagállamokban elfogadott gyakorlat, hogy a katonai pilóták képzését Kanadában, illetve az USA-ban végzik.

Végezetül alá kell húzni a szolnoki repülőképző/kiképző bázis jelentőségét a jövőt illetően. Mind a hajózó és nem hajózó repülőtisztok alapképzésében, mind a polgári főiskolai változatnál az utóképzésben, mind a repülőtiszthelyettesek speciális szakmai képzésében, mind az MH Légierő rendszeres tanfolyamrendszerű továbbképzésében meghatározó szerepe van a ZMNE jelenlegi szolnoki kampuszának.