

## AZ MH REPÜLŐCSAPATAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A SZAKEMBER UTÁNPÓTLÁS KÉRDÉSÉRE

A repülőcsapatok logisztikai biztosítása szűkebb értelemben a repülő mérnök-műszaki biztosítást jelenti, míg tágabb értelmezésben, magában foglalja a logisztikai támogatás teljes rendszerét, a haditechnikai biztosítást, a hadtápellátást, az elhelyezési biztosítást és közlekedési támogatást, valamint az egészségügyi ellátást. Magának a logisztikának a tartalmát többen többféleképpen próbálták meghatározni.

A nemzetközi katonai enciklopédia például úgy fogalmaz, hogy a katonai logisztika „az erők anyagi ellátása tervezésének, előkészítésének és végrehajtásának átfogó folyamata annak érdekében, hogy képessé tegye azokat békében az életre, a mozgásra, a kiképzésre, rendkívüli állapotban pedig a mozgósításra és a szétbontakozásra, háborúban pedig a küzdelemre, vagy a békefenntartásra”[1].

A Logisztikai Mérnökök Nemzetközi Egyesülete szerint a logisztika, mint görög szó a matematikai számításokból származik, de francia értelmezésben a csapatok ellátását, elhelyezését és mozgatását jelenti. A Nemzetközi Egyesület által elfogadott fogalom az előzőek figyelembe vételével a következő: a logisztika a vezetés, a mérnöki és műszaki tevékenység művészete és tudománya, amely az erőforrásokkal szemben támasztott követelményekkel, a tervezéssel, az ellátással foglalkozik a célok, a tervek és a működtetés támogatása érdekében.

Végezetül az Észak-atlanti Szövetség logisztikai kézikönyv szerinti definíció: "A logisztika a haderő mozgatásának és fenntartásának tervezésével és végrehajtásával foglalkozó tudomány" [2]. Legszélesebb értelmezésben az alábbi katonai tevékenységi területekre terjed ki:

- tervezés és fejlesztés, beszerzés, raktározás, szállítás, elosztás, fenntartás-  
karbantartás, kiürítés és az anyagok kiosztása;
- személyszállítás;
- létesítmények vásárlása vagy építése, karbantartása, működtetése és elosztása;
- szolgáltatások beszerzése vagy nyújtása;
- orvosi, valamint az egészségügyi szolgáltatás biztosítása.

Ez a meghatározás a NATO szervezetének különböző területeire eső felelősségek széles körét öleli fel, és magában foglalja mind a készletek és a képességek

kialakítását, mind a fegyverzet és a haderő harcképességének a fenntartását. A tartalom alapján a logisztika két egymástól elkülöníthető területére bontható: az első az előállítás, míg a második a felhasználással foglalkozik. Ezeknek a szempontoknak a következő meghatározásai elfogadottak a NATO logisztikai közösségén belül:

- az Előállítói (gyártói) Logisztika (beszerzési logisztika). A logisztikának ez a része a kutatással, a tervezéssel, a fejlesztéssel, a gyártással és az anyagi eszközök átvételével (elfogadásával) foglalkozik. Ebből adódóan az előállítói logisztika körébe tartoznak: a szabványosítás és interoperabilitás, a szerződéskötések, a minőség biztosítása, a tartalék alkatrészek beszerzése, a megbízhatóság és a hibaelemzés, az eszközök, felszerelések biztonsági szabványai, (munkavédelmi előírások) a specifikációs és gyártási folyamatok, az üzemi próbák és tesztek (ideértve az ehhez szükséges létesítmények biztosítását is), a kodifikáció, az eszközök dokumentációja, a konfiguráció ellenőrzés és módosítások;
- a Felhasználói Logisztika (működtetési logisztika). A logisztikának az a része, amely az első termékek átvételével, a tárolással, a szállítással, a karbantartással (beleértve a javítást és az üzemképességet is), az üzemeltetéssel és az anyagok elosztásával foglalkozik. Ebből adódóan a felhasználói logisztikához tartozik a készletgazdálkodás, a számára szükséges létesítmények biztosítása vagy építése (kivéve azokat az anyagokat, eszközöket és létesítményeket, amelyek az előállítói logisztika támogatásához szükségesek), a mozgatás irányítása, a megbízhatósági és a meghibásodás-jelentési rendszer működtetése, a tárolás biztonsági szabályai, a szállítás és az anyagkezelés, valamint az ezekhez kapcsolódó kiképzés.

Az MH Logisztikai rendszere a NATO-val való interoperabilitás érdekében adaptálta a Szövetség által alkalmazott definíciót és a stratégiai felülvizsgálat után kialakításra kerülő szervezetek már a termelői (előállítói) és fogyasztói (felhasználói) logisztikai elveknek megfelelően kerülnek felépítésre. A logisztikai biztosítás lehetőségeinek vizsgálatakor, a teljes rendszert kell analizálni, azaz a szükséges és rendelkezésre álló erőforrásokat, az azokkal való hatékony gazdálkodást kell vizsgálnunk. Mivel a teljes rendszer értékelése túlmutat a mai konferencia tárgykörén így az elvek részletesebb kifejtésétől a továbbiakban eltekintünk.

Napjainkra történelmi tény, hogy a repülőcsapatok hanyatlása, melyet a fejlesztések elmaradása, a szükséges erőforrások alulbiztosítottsága jellemezett, a 80-as évek második felében kezdődött. Az ország gazdasági visszaesésének és eladósodásának következtében a kormány által a honvédelem céljára biztosított források egyre szűkültek. A rendszerváltás előtti katonai vezetés fő erőfeszítését — a Varsói Szerződés stratégiájának megfelelően — a Szárazföldi Csapatok képességeinek megtartására fordította, és a hiányos forrásokat a legdrágább fegyvernemen, a repülőcsapatokon

kívánta megtakarítani. Az oly sokszor kritizált „Gerecse program” ezért nem volt más, mint a realitások tudomásulvétele és a jövő konszolidálódása érdekében tett halaszthatatlan lépés, melynek során harcászati repülőezredenként egy repülőszázadot felszámoltak. A megszüntetés mellett súlyos szakmai érvek szóltak, melyek objektíven tükrözték a repülőcsapatok akkori szakmai vezetésének meggyőződését. A repülőfőnökség szakemberei nemcsak hitték, de szilárdan meg volt győződve arról, hogy 60 óránál kevesebb repült idő súlyos fenyegetést jelent a repülés biztonságára, ezért a 60 órás követelményt megkérdőjelezhetetlennek tekintette a kiképzés tervezésénél. A rendelkezésre álló erőforrások tekintetében a 90-es években a helyzet tovább romlott, s miután 1992-ben a repülőfőnökség és a repülőműszaki szolgálatfőnökség integrálódott az Anyagi-technikai Főcsoportfőnökségbe, a repülőszakma igényei háttérbe szorultak az MH logisztikai költségvetésén belül. A logisztikai felső vezetés legfontosabb erőfeszítése már nem a repülési idő biztosítására, hanem a katonák alapvető szükségleteinek kielégítésére irányult. Így a repülőök mellett még álló haditechnikai ágazatok is háttérbe szorultak, és egyre kilátástalanabb helyzetbe kerültek. A technika hadrafoghatósága folyamatosan csökkent. A repülőcsapatoknál bevezettek néhány korábban ismeretlen fogalmat: úgy mint a hadműveleti és kiképzési üzemképesség. A katonai vezetőkön kívül egyetlen felkészült szakember sem hitt abban, hogy a hosszú hónapokon, gyakran éveken keresztül tárolt repülőtechnika szükség esetén fel tud emelkedni és képes a számára meghatározott harcfelelő maradéktalan végrehajtására. Az alulbiztosított és a korábban felhalmozott készletek felélése napjainkban ahhoz vezetett, hogy a raktárak kiürültek, az üzemanyag tárolók kiszáradtak, a folyamatos állagromlás következtében a laktanyai épületek gyakorlatilag lakhatatlanná váltak. Sajnálatos módon a helyzeten az sem változtatott, hogy a Magyar Honvédség létszámát 90 ezer főről 60 ezerre csökkentették, mivel a költségvetési támogatás úgy nominál, mint reál értékben folyamatosan csökkent, felemészítve a létszámcsökkentésből remélt megtakarításokat.

A légiere vonatkozásában a 90-es évek első felének megítélése tulajdonképpen ellentmondásos, mivel egyrésztől megteremtettük a hazai hajózóképzést, melynek érdekében átvettünk a volt NDK hadseregétől 20 L—39 típusú sugárhajtású gyakorlógépet, majd beszereztünk 12 JAK—52 típusú dugattyús-motoros kiképző gépet, másrésztől a meglévő repülőtechnika fenntartásához egyre kevesebb készlet állt rendelkezésünkre. A rendszer korai összeomlását csak a volt NDK hadseregétől átvett anyagi készletek akadályozták meg.

A nemzeti hajózóképzés — mint azt az élet is igazolta —, elhibázott döntés volt, mivel erőforrásokat vont el a többi eszköztől, s ugyanakkor rendkívül rövid időn belül kiderült, hogy az általunk kiképzett pilóta mennyiségre a honvédségnek nem volt, és nincs is szüksége. Látva a jövő kilátástalanságát 1995-ben az Anyagi-Technikai Főcsoportfőnökség szakmai vezetése készített egy kollégiumi előterjesztést, melyben elemezte a kialakult helyzetet és döntési alternatívákra állított fel

javaslatot. Sajnálatos módon a repülőfőnökség új, repülő mérnök nélküli szakmai vezetése nem értette meg a gazdasági lehetőségekre alapozott gazdasági (mérnöki) érveket, ezért a döntés elmaradt, ami további erőforrások elpazarlásához vezetett. Ezt követően kerültek kijavításra a SZU—22M3 típusú repülőgépek, melyek közül az utolsó a javításból nem is az eredeti bázisrepülőtérré, hanem a tartós konzerválásra kijelölt repülőtérré szállt. A szakma határozott tiltakozása ellenére a volt keletnémet hadseregből 20 Mi—24 típusú helikoptert vettünk, melyek azóta is hangárban állnak, az üzembeállításuk leghalványabb reménye nélkül.

Az egyetlen minőségi előrelépés a MIG—29 típusú repülőgépeknek a szovjet államadóság fejében történő beszerzése volt, azonban a költségvetési alulfinanszírozottság napjainkban már odavezetett, hogy a repülőgépek üzemképessége a NATO-ba kijelölt erők felkészítésének is egyre nagyobb gátja lesz. A félreértések elkerülése érdekében le kívánom szögezni, hogy az üzemképesség jelenlegi helyzete nem a repülőgépet minősíti, mivel az eltelt 7 év alatt a teljes parkra nem fordítottunk annyi költségvetési forrást, mint egy kisebb mennyiségű F—16-os park éves logisztikai költségvetés igénye.

Így jutottunk el napjainkig, amikor a honvédségnek már nemcsak a hazai politika, hanem 1999. március 12-e óta a NATO-nak is el kell számolnia. Alig több mint néhány hónap alatt bebizonyosodott, hogy az ország teherbíró képessége hosszú távon nem képes finanszírozni egy 60 000 fős haderőt, ezért a forrásokat azokra a képességekre kell koncentrálni, amelyek Szövetségi tagságunkból adódóan meghatározóak és a hatékony védelemhez alkalmatlanokat egyszer, s mindenkorra fel kell számolni.

Összefoglalva az elmúlt évtized logisztikai biztosításának anyagi-technikai lehetőségeit, megállapítható, hogy az egyre szűkülő erőforrások mellett a felhasználás gyakran pazarló volt, s a rendszernek ilyen feltételek mellett már évekkorábban össze kellett volna omlani. Az, hogy ez még nem történt meg, többek között a repülőmérnök-műszaki szakállomány érdeme, ezért a továbbiakban a repülőmérnök-műszaki logisztika egyik alapvető elemét, a humán erőforrást, azaz a repülőmérnök-műszaki állomány felkészítését- és továbbképzését vizsgálom.

A haderőváltás következtében hol nőtt (1993. hazai hajózásképzés) hol csökkent (1997. a 31. Honi Vadászrepülő Ezred felszámolása) a szakemberek iránti igény (3. ábra). A sorkatonai szolgálati idő csökkentése miatt a katonák felkészítése egyre kevésbé biztosította a repülésben, mint veszélyes üzemben való biztonságos tevékenységet, ezért a sorállományt először a javító osztályoktól és később pedig a többi szervezettől is fokozatosan kivonták. A szakmai vezetés szilárd meggyőződése, hogy a repülőgép kiszolgálása nem az a terület, ahol a sorozott állományt a jövőben alkalmazni kell, és a szerződéses katonák létjogosultsága is csak egyes kiegészítő beosztásokban képzelhető el. Így a jövő állományarányainak kialakításánál ezt a tényt, mint az egyik meghatározó követelményt kell figyelembe venni, azaz a repülőcsapatoknál szakfeladatra csak tiszthelyettesi, zászlósi és tiszt beosztásokat szabad tervezni, me-

lyek aránya az alkalmazott üzemeltetési rendszertől, illetve a repülőtechnika műszaki sajátosságaitól függ. Kategorikusan elvethetők a szárazföldi alakulatokra kialakított arányok. Ez a világ egyetlen légierejénél sem igaz, és tudomásul kell venni, hogy a feladatrendszer — esetünkben az üzemeltetési rendszer — legyen a meghatározó, ami — ismerve a világ katonai és polgári repülését — gyakorlatilag megegyezik keleten és nyugaton. Az MH repülőcsapatai logisztikai rendszerének 3 pillére a jövőben, az üzemeltető egység, a központi szabályozást és ellátást irányító szervezet, valamint az ellátó központ. A szakember utánpótlással szembeni követelmények meghatározása érdekében vizsgáljuk meg részletesen az egyes szervezetek szakemberigényeit:

- a repülőezrednél alapvetően két funkciót kell jelenleg és a jövőben is végrehajtani, egyrészt a repülések kiszolgálását, másrészt az időszakonként esedékes átvizsgálásokat, karbantartásokat és javításokat. Mindkét feladat esetében biztosítani kell a végrehajtást és az ellenőrzés függetlenségét, azaz szavatolni kell a minőséget. A munka végrehajtásához megfelelően felkészült szakállományra van szükség, amelyre a hivatásos tiszthelyettesek hivatottak. Az elvégzett munka ellenőrzése egyrészt korábban szerzett gyakorlatot, másrészt speciális felkészítést igényel, ezért erre a feladatra a zászlósi kategória kaphat megfelelő felkészítést. A kiszolgálást végző csoportok vezetője a csoportparancsnok lehet tiszt is, de ezt elsősorban a javító osztályoknál célszerű alkalmazni, míg az üzemeltető századoknál a legmagasabb a zászlósi rendfokozatú személy az, aki egyrészt a megszerzett gyakorlati tapasztalatai miatt megfelel, elméletileg pedig felkészíthető. Az üzemeltető századoknál gyakorlatilag a századparancsnok helyettesek, míg a javító szolgálatoknál a műhelyparancsnokok viselnék a tiszti rendfokozatot. Ezen kívül a műszaki ellenőrző szolgálatoknál szükséges a tiszti felkészültségű, főiskolát végzett mérnököket alkalmazni. A repülőcsapatok vezető mérnöki-műszaki állományánál továbbra is elengedhetetlen, hogy a szakág vezetők egyetemi végzettséggel rendelkezzenek, mivel kizárólag ez a felkészültség teszi alkalmassá őket az üzemeltetés során felmerült problémák szakszerű, alkotó megoldására valamint a felelősségteljes döntéshozatalra.;
- az ellátó központnál alapvetően tiszthelyettesekre és zászlósokra, illetve az anyaggazdálkodást végző tisztekre van szükség. Az ellátó központ vezetőjének és közvetlen helyetteseinek — a repülőezred mérnök-műszaki vezetőihez hasonlóan — okleveles mérnöki vagy/és közgazdász diplomával kell rendelkezniük;
- a logisztikai felső vezetés legfelső szintjén, a repülő mérnök-műszaki szolgálatnál szinte kivétel nélkül csak okleveles mérnöki beosztás az elfogadható, mivel ezen a szinten alapvetően szabályzó és ellenőrző tevékenység folyik, mely csak csapatoknál szerzett gyakorlatot követően folytatható;

- a beosztások és az állománykategóriák meghatározása után választ kell adni további két fontos kérdésre, az előmenetelre és a rotációra. Az előmeneteli lehetőség meghatározása szorosan kapcsolódik a karrier modellhez. Minden repülő-műszaki pályát választónak, már a katonai pályára vonatkozó döntése előtt, ismernie kell milyen jövő vár rá, mennyi idő alatt, milyen beosztásig tud eljutni a szakmában és ennek érdekében, mit kell tennie.

A tiszthelyettesi kategóriánál az előmenetel biztosítható, ha a pályakezdés az üzembentartó századnál történik, mint a munkavégző, megfelelő gyakorlat és továbbképzés után pedig a javító szolgálatnál folytathatja a munkáját. A tiszthelyettesi állománykategória legmagasabb rendfokozatában elérhető a részlegvezetői beosztás. A zászlósi kategóriában az első szinten ellenőrzési felelősség kerül meghatározásra, majd mint törzszászlós, olyan csoportparancsnoki feladattal bízható meg, aki vezeti a tiszthelyettesi részlegeket, illetve a zászlósokat.

A tiszti beosztás az üzembentartó századoknál, a századparancsnok-helyettesnél, illetve javító szolgálatnál a csoportparancsnoki beosztással kezdődhetne. A következő rendfokozat, a főhadnagy jelentené a századparancsnoki, javító szolgálat műhelyparancsnoki, illetve a műszaki ellenőrző szolgálatnál lévő ellenőri beosztásokat. Századosként a tiszt MESZ főellenőr, javító szolgálat parancsnok helyettes, illetve ezeknek megfelelő beosztásokat tölthetne be. A repülőezrednél csak szakág vezetői okleveles mérnöki beosztások kerülnek rendszeresítésre, melyek az őrnagyi rendfokozatig való előrejutást teszik lehetővé. A repülőcsapatok szakmai vezetésében kizárólag őrnagyi rendfokozatú beosztott mérnökök dolgoznak, mivel a szakági főmérnökök alezredesi rendfokozatot viselnek. A repülő mérnök-műszaki szolgálatnál két ezredesi beosztás kerül rendszeresítésre, a repülő mérnök-műszaki szolgálatfőnök, illetve a javító üzem parancsnoka a haditechnikai csoportfőnök szolgálati alárendeltségében. A rendfokozati és beosztási lépcsőzésnek biztosítania kell az előmenetel tervezhetőségét, melyhez természetesen mellé kell állítani a szükséges tanfolyamrendszerű továbbképzéseket. Az előmeneteli rendszer mellett fontos szempont az állomány rotációja. Megfontolást érdemel az alakulatok közötti mozgatás olyan tervezése, amely figyelmen kívül hagyja, hogy az üzemeltetett technika merev vagy forgószárnyas.

1997-ben befejeződött az új fegyvernemi vezérkarok szervezeti struktúráinak kialakítása (Veszprém, Székesfehérvár) miközben sikerült megőrizni a haditechnikai eszközpark előírt szintű működőképességét, feladat orientált biztonságos alkalmazását. Erőfeszítésekkel, de eredménnyel oldottuk meg a NATO erők keretébe felajánlott honvédségi erők és eszközök minősített szintű hadrafoghatóságát. Számos objektív ok(ok) ellenére a honvédség „nem esett szét” és megőrizte belső megújuló képességét, ami hozzásegítette a Magyar Köztársaságot a NATO csatlakozás létrejöttéhez.

Az MH-szintű létszámkeretek alakulásának szemléltetésével (1. táblázat) áttekintést kapunk erről a folyamatról.

## A MAGYAR HONVÉDSÉG SZERVEZÉSI LÉTSZÁMVISZONYAINAK ALAKULÁSA AZ ORSZÁGGYŰLÉSI HATÁROZATOK FÜGGVÉNYÉBEN

Tájékoztató anyag:

1. táblázat

MK 88/1995. (VII.6.) OGY	Tiszt	Tts.-zls.	sor.	tanint 1-3. évf.	HM közalk.	Mindössz- szesen	Régi jog- szabály	Hatályos jogszabály
1995.08.01	<b>16 321</b>	<b>10 682</b>	<b>40 964</b>		<b>21 208</b>	<b>89 175</b>	88/1995. (VII.6.) OGY	
1995.12.31.	14 386	9 713	37 959		19 208	81 266	- " -	
1996.12.31.	11 235	10 121	34 385		14 081	69 812	- " -	99/1995. (X.13) OGY

MK 1996/104 HK CXXIII 27. 1997. 01. 24. 1996. évi részletes bontás:

Az MH szer- vezeteinél	9 300	8 650	29 430		14 450	61 830	99/1995. (X.13) OGY	106/1996 (XI.29) OGY
Rendelkezési állomány	2 470	1 630				4 100		
F. tanintézetek				942		942		
Mindösszesen	<b>11 770</b>	<b>10 280</b>	<b>29 430</b>	<b>942</b>	<b>14 450</b>	<b>66 872</b>		

Honvédelmi Közlöny:

Költségvetési létszám: 1996	8 634	8 453	26 881	11 789	<b>55 757</b>	1996. CXXIV. trv.
--------------------------------	-------	-------	--------	--------	---------------	-------------------

Magyar Honvéd: 66/1996 (HK)

1995. 12. 31.	<b>14 386</b>	<b>9 713</b>				81 266		
1996. 12. 31.	<b>11 700</b>	<b>10 280</b>				62 000	30/1995 (HK. 19.)	66/1996 (HK)
1997. 12. 31.	<b>8 500</b>	<b>9 000</b>				52 000		
1998. 12. 31.						52 000		

Honvédelmi Közlöny:

1998. 12. 31.	<b>33--34%</b>			<b>13%</b>	<b>60 000</b>	115/1996 OGY. hat	(XII. 20.) <b>97. 01. 30.</b>
---------------	----------------	--	--	------------	---------------	----------------------	----------------------------------

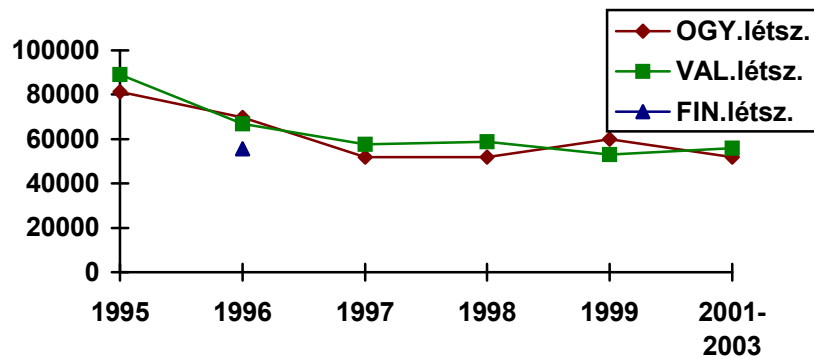
Népszabadság:

1997. 12. 31.	<b>11 450</b>	<b>10 600</b>	<b>25 600</b>			<b>57 531</b>	29/1997 OGY.ülés	(III.28.) <b>97. 03. 25</b>
---------------	---------------	---------------	---------------	--	--	---------------	---------------------	--------------------------------

Honvédelmi Közlöny:

124/1997 (XII.18) OGY 1998.04.30.	Tiszt	Tts.-zls.	sor.	Fels.okt tanint 1-3. évf	HM közalk.	Mindössz- szesen	Régi jog- szabály	Hatályos jogsabály
Az MH szer- vezeteinél	8 420	9 700	5 330		9 200	32 650	29/1997. (III.28) OGY	124/1997 (XII.18) OGY
Rendelkezési állomány	2 930	1 500	20 500			24 930		
F. tanintézetek				1 240		1 240		
<b>Mindösszesen</b>	<b>11 350</b>	<b>11 200</b>	<b>25 830</b>	<b>1 240</b>	<b>9 200</b>	<b>58 820</b>		

Talán szemléletesebb annak a pályáivnek a bemutatása, amely felvillantja a MH létszámcsökkenése ütemét az 1995—2000-ig. (tekintjük át a létszámviszonyok alakulásának reprezentatív adatait az 1. ábra segítségével)



1. ábra A hivatásos katonák létszámváltozásának alakulása

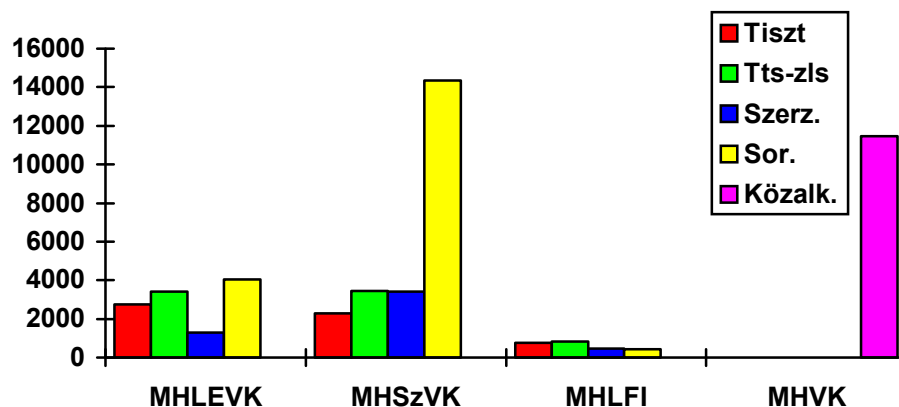
A haderőreform jelenleg folyó II. üteme, létszámmódosítások kiinduló bázisaként az 1999. év létszámadatait tekinti.

*Az MH 1999. évi létszámai és állománykategória szerinti megoszlása:*

Honvédelem '99 mti:

2. táblázat

	Tiszt	Tts.-zls.	Szerződ.	sor.	HM közalk.	Mindössz- szesen	Régi jog- szabály	Hatályos jogsabály
MH Légierő Vezérkar	2 756	3 411	1 301	4 048	919		29/1997. (III.28) OGY	124/1997 (XII.18) OGY
MH Szárazföldi Vezérkar	2 294	3 437	3 397	14 360	816			
MH Logisztikai Főigazgatóság	760	820	463	437	2 196			
HM VK és hivatalok						11 469		
<b>Mindösszesen</b>	<b>5 810</b>	<b>7 668</b>	<b>5 161</b>	<b>18 845</b>	<b>3 931</b>	<b>52 884</b>		



2. ábra Az MH létszámkeret állományarányai  
(a 2. táblázat alapján 1999. március)

A repülőműszaki szakállományt érintően a szóban forgó időszak döntései nemcsak létszámbeli csökkenést, hanem jelentős állománykategóriák közötti aránybeli változást is előidézték. Milyen okok is vezettek a repülőműszaki létszámcsökkentés és a szakállományi állomány kategóriák közötti arányeltolódásokhoz? A repülőfegyvernem tekintetében az új szervezeti struktúrák kialakítása 1995-től szinte permanens folyamattal volt jellemezhető, és még napjainkban is tart, amelynek eredményeként:

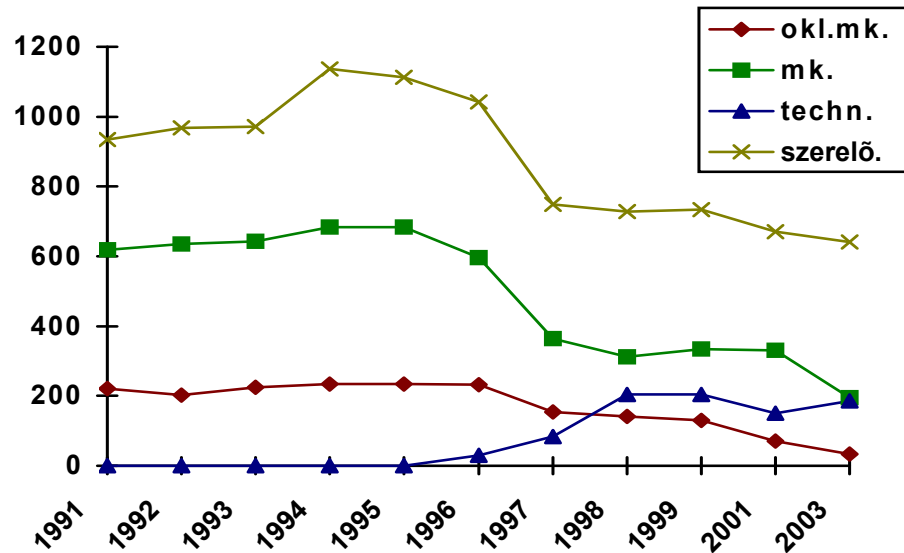
- megszűnt egy működő repülőezred (MH 31. Kapos harc.re.e.);
- működő ezredek repülő-szakmai számú (KSzJ: **03800**; **04000**) beosztásaiban, létszámaiban jelentős mértékű számaránycsökkenés következett be;
- jelentősen csökkent az üzemeltetett repülőeszközök kiszolgálásában — javításában érintett „tiszt” képesítésű beosztási helyek száma;
- nem alakult ki a feladatorientált repülőműszaki szervezeti struktúra (3 fajta repülőeszköz 4 fajta üzemeltetési stratégia) volt nyomon követhető ezen időszakban;
- nem alakult ki a magasabb képesítésű (tudású) tiszthelyettes szakállomány, altiszti állomány.

Az elmondottakról tudósít a 3. táblázat és a 3. ábra.

A repülőműszaki állomány létszámgigény alakulása:

3. táblázat

év	okl. mk.		mk.		zls.		Tts.	
	kell	van	kell	van	kell	van	Kell	van
1991	221	185	618	553			935	854
1992	202	181	636	587			968	773
1993	224	185	643	546			972	811
1994	234	187	684	514			1 137	954
1995	234	198	683	519			1 113	941
1996	232	193	596	505	29	21	1 042	949
1997	155	116	364	334	83	82	748	650
1998	141	129	312	300	204	195	728	681
1999	130	117	335	303	204	235	734	657
2000	A szervezeti felépítés stratégiai kialakításának időszaka							
2001	71		331		150		671	
2003	34		195		185		640	



3. ábra

A repülőműszaki szakállomány állománykategória szerinti létszámváltozása  
 Az okleveles mérnök képezésű szakemberek iránti igény az ismert okok következtében a minimumra csökkent az alkalmazó repülőzredek szintjén. Ugyanakkor el kell ismerni, hogy a „relatív túlképzett” repülőműszaki tiszti állomány munkájának köszönhetően a rendszerben még meglévő orosz repülőtechnikai eszközök, rendszerek műszaki állapota kielégíti a „hadrafoghatóság” (elvárt) követelményeit.

— felkészültség, kiképzettség szintigényei:

- fizikai felkészítés: A hivatásos katonákat és a sorozott állományúakat is érintik az általános testi, fizikai állapot szint elvárásai, amit a kiképzettség- felkészítettség normaszint táblázatai rögzítenek. Az is megállapítható, hogy sem az eddigi mentális előéletünk és a szolgálati viszony létesítése előtti ezirányú állami szintű felkészítés még ma sem egymásra épülő, permanens folyamat. Ugyanakkor tények igazolják, hogy a fizikai tréning (edzettség) és az azzal párosított pszichikai felkészítés kulcsfontosságú szerepet játszik az átélt konfliktushelyzetek eredményesebb megoldásában, a személyi veszteségek csökkentésében. A fizikai felkészítés, kiképzés területén az új szövetségi rendszerben vállalt kötelezettségeink területén az elvárások következetesebb teljesülését kell elernünk. Ezt indokolják a békefenntartói feladatok tapasztalatai;
- elméleti ismeretek: Minden tekintetben a fogyasztói logisztika területét érintően a megrendelői igények szerinti, konvertálható és megújuláshoz alapot biztosító ismeretekre van piacképes kereslet. Az első beosztásba történő kinevezés után a szakfeladatok ellátását zökkenőmentessé tévő ismeretszinten túl, igény mutatkozik a megszerzett ismeretszint mobilizálhatósága és annak eltérő körülmények, feltételek közötti működtetése iránt. Párhuzamot vonva a fizikai állapot kialakítása és fenntartása, valamint a birtokolt elméleti ismeretek megőrzése és megújítása között, kézenfekvőnek mutatkozik a hivatásos életpályát a jövőben jellemző, kiképzési és továbbképzési követelményrendszer;
- gyakorlati készség, jártasság területén: A repülőtechnikai eszközöket üzemeltető szakállománnyal szemben mindig is magasra állította a gyakorlati készségek mércéjét az emberi élet tisztelete, a nagy értékű technikai eszköz, a repülésbiztonság iránti felelősségérzet. Az elmúlt évtizedekben üzemeltetett repülőtechnika kiszolgálását végzők minden tekintetben, — időszakonként az objektív feltételek hiánya esetén is — igazolták felkészültségüket, kreativitásukat számos műszaki probléma megoldásában.

Az utóbbi években átstrukturálódott a típusorientáltságú gyakorlati készség- és jártasság mértékének szintje. Az elérhető készségek, jártasságok követelményei továbbra is az értékrendben kialakított szinten kell maradjon, miközben a tényleges ellenőrző, karbantartó tevékenység a hangsúly a háttérelmézést biztosító diagnosztikai eljárást végrehajtó ellenőrző technikai eszközpark kezelésére tevődik át. Az utóbbi öt évben megjelent az egyenruhás állampolgár belterjes felké-

szítettségét megszüntető, azt feloldó társadalmi igény is. A kiszámíthatóbb karriermodell magában rejti a pályaelhagyó döntéslehetőségét, az önmegvalósítás relatív szabadságának lehetőségét. A jövőben figyelemmel kell lenni a választott hivatásos szolgálati viszonytal paralel, rokonszakterületek képességigényeire;

- kompatibilitás, interoperabilitás: „A rendszerek, egységek vagy haderők azon képessége, hogy szolgáltatásokat nyújthassanak vagy azokat elfogadják más rendszerektől, egységektől vagy haderőktől és ezen szolgáltatásokat a hatékony közös működés érdekében használják fel.” Ez jelentheti szabványosítás másik fokozatát is, amelynek elérése meghatározott területeken a Magyar Honvédség számára napirenden levő feladatként jelentkezik.

A részterületként feltüntetett kompatibilitás és interoperabilitás nemcsak a megnevezésében, de tartalmában is az újdonság érzetével hat. A tartalom eszenciáját a NATO-tagország számára meghatározott és a szakfeladatok szintjén konkretizálódó elvárások adják. A MK által felajánlott erők és eszközök vonatkozásában a légi erő szakembereivel szemben ezek a feladatok egyre konkrétabbak és világosabbak. Béketámogatás feladatai, együttműködést támogató feladatok, nyitott égbolt feladatok, kutató-mentő feladatok stb. Mindezeket annak az igényterületnek az igazolására említettem, amely a kommunikációs diszharmóniák kiküszöbölését az eddigi ismeretektől eltérő módon működő rendszer(ek) megismerését, működtetését biztosítja. Ez pedig nem más, mint az idegen nyelv és katonai szaknyelv megbízható szintű ismerete, birtoklása.

- Rövid visszatekintés a szakkáder-utánpótlás eredményeire:

A tanintézetek által kibocsátott létszámok jól tükrözik a rendszerváltozás gerjesztette létszámingadozásokat. Az állománytáblák — koncepciók — változásaiból, azok tervezés szempontjából történő kiszámíthatatlanságból adódó, eseti létszámbeli túlképzés vagy a képzés beindításának elmaradása jellemző. Ez a folyamat a képző, felkészítő intézmények működését, így a szakkáder-utánpótlás eredményeire a jövőben hatással lesz.

Az utánpótlásképzés eredményességét hajlamosak vagyunk a száraz tény adatok alapján, a kibocsátott létszámadatokra hagyatkozva értékelni. Természetesen az említettek sem elhanyagolható tények. A repülőműszaki szakembereket képző intézményeink alapításuk óta folyamatos minőségfejlődést is megjelentettek belső szervezeti átalakulások során. A minőségváltozás kihatott a kibocsátottak sokoldalúbb felkészítésére is. A repülőműszaki almaterek volt hallgatói nemcsak a szakbeosztásokban, hanem a polgári élet számos és szerteágazó területein, helyállásukkal bizonyítják alapos, minőségi felkészültségüket. Az intézmények működése során kialakult egy magasan képzett

oktatói gárda, akik a felkészítés mindennapi feladatai mellett az arra alkalmas jelölteket tudományos diákköri munkák kidolgozásával készítik fel a magasabb ismeretek elsajátítására, miközben törekednek a saját tudományos felkészültségüket is napra készre tenni.

A tanintézetek által kibocsátott repülőműszaki állomány létszámmegoszlása:

4. táblázat

Év	Tiszt	Tts.	Tart.pk.i	Spec.mk.	Össz.
1990	67	42	10	---	119
1991	31	---	16	---	47
1992	16	---	13	---	29
1993	---	---	---	---	---
1994	---	76	23	---	99
1995	15	36	---	13	64
1996	28	46	26	8	108
1997	27	39	16	4	86
1998	14	44	14	6	78
1999	22	22	10	5	59
2000	34/2	41	12	8	95/2
2001	32/2	---	10	4	46/2
2002	19/3	10	10	---	39/3
2003	21	---	10	---	31
2004	---	10	10	---	20
Összesen:	326	366	180	48	920

megjegyzés:32/2 (fő/hölgy)

A tisztképzés biztosítani tudta azt az elméleti és gyakorlati ismerethalmazt, amelynek birtokában a kibocsátott tisztek, mint feladat végrehajtó mérnökök, részlegparancsnokok, maradéktalanul képesek voltak helytállni az adott beosztásokban. A megújult tiszthelyettes-képzés bizonyosságot tett szükségességéről és életképességéről is. A repülőműszaki tiszthelyettesek képesek rövid irányított felkészítés után határozott, precíz önálló feladat végrehajtásra. Ez a képzési forma megfelel az emeltszintű szakképzés képesítési követelményeinek teljesítésére, ezt a technikus képzést eredményesen befejező tiszthelyetteseink igazolták. A tartalékos parancsnoki képzés keretében folytatott felkészítés vegyes tapasztalatokat hordoz. A szakirányú felsőfokú előképzettséggel rendelkezők kimagasló teljesítményt képesek visszaigazolni a felkészítésük során. Ugyanakkor a nem szakirányú előképzéssel rendelkezők (építőmérnök) a tiszthelyetessel szemben támasztott követelményeket is nehezen képesek teljesíteni.

- az utánpótlásképzés jelenlegi helyzete: Természetesen a képzés rendszerét is érintette a változások szele. Nem maradt hatás nélkül ez a folyamat, néhol a veszteségek sora könnyelhető el, ha csak a beiskolázandó lét-

számok és a befogadó szabad beosztások számának ellentmondásosságára gondolok. Az utánpótlásképzés jelenlegi helyzete csak a mintavétel adta — pillanatnyi — állapothoz tartozó paraméterekkel jellemezhető. Miközben nincs „etalon” és nincs „végtermék paraméter”. Napjainkra a tiszt — és a tts. — képzés „képesítés megszervezésének feltételei” jogi alapjait kiszélesítették. Rendelkezik a rendszer a felsőoktatási törvény (1993. évi LXXX tvr.), a szakoktatási törvény (1993. évi LXXVI tvr.) adta jogbiztonsággal.

Mindezek ellenére még ma sem mondható el, hogy a repülőfegyvernem létszámigényei következetesen tervezhetőek. Egyrészt az állománytáblai „KELL” létszámadatok kiszámíthatatlansága, másrészt az oktatási bázis, intézményhálózat finanszírozhatósági hovatartozása miatt;

— az MH LEVK repülőműszaki szakállományával szemben támasztott szervezeti — és kiképzettség szintű elvárások:

A két kategória nem választható el egymástól, mivel a technika üzemeltetésére meghatározott szervezeten belül elfoglalt beosztás, pontosan meghatározott felkészültséget igényel. A mindenki által ismert változások érintették a repülőműszaki alegységek szervezeti tagozódását. Kevesebb tiszt, magasabb tiszthelyettesi beosztások mellett alacsonyabb létszámkeretek formájában. Ebből egyenesen következik, hogy a jövőben megváltozik a vezető-irányítói és a végrehajtói tevékenységkör, és átrendeződik a hozzá kapcsolódó felelősségi kör is. A jelenlegi felkészítési folyamatban — mint képesítési követelmények — ezek az értékek nincsenek egyértelműen meghatározva. Az alkalmazói logisztika szempontjából fontos tényként kezelte a pályakezdő első beosztásra történő felkészítésének közvetlen folyamata, a konkrét feladatra történő felkészítés tartalma.

A szervezeti struktúrát olyanra kell alakítani, hogy képes legyen az általános alapismeretekkel rendelkező szakembert az *első beosztásban fogadni* és a közvetlen speciális feladataira felkészíteni. A rendszer adjon lehetőséget a képességek alapján történő *előmenetelre*, fejlődésre és a *pálya elhagyására* is. A karriermodell talaján adjon háttérrel a *központi elvárások* és az egyéni *önmegvalósítás* ellentmondást kizáró érvényesülésnek.

A nagyértékű repülőtechnika megbízható szinten történő üzemeltetése, annak rendszere a munkavégző, ellenőrző és engedélyező szakszolgálati személyek felelősségteljes tevékenységen alapul. A jövőben ez a felelősségi kör kiszélesedik és súlypontja áttolódik a tiszthelyettesi, zászlósi állománykategóriára. Rendszerében fenntartva a hármasszintű üzemeltetési modellszinteket, a munkavégző felelősségét a pályakezdő tisztnek és tiszthelyetteseknek — mint első beosztást ellátóknak — kell megismerni. Kellő gyakorlat megszerzése és a karriermodell által az előmeneteli rendben meghatározott továbbképzések után a tiszt előléphet és a fele-

lősségviselés magasabb lépcsőfokain ellenőr — értékelő — feladatszabó vezetővé, majd engedélyező parancsnokká léphet elő. A tiszthelyettes mechanikus — légijármű — szerelő a felkészültsége igazolásával az előírt tanfolyami vizsgakövetelmények teljesítésével előlép ellenőr — légijármű — technikus beosztásba. A javító szolgálatok és az üzembentartó alegységek néhány beosztásában az engedélyező felelősségét a zászlósi — légijármű — technikus képesítésű állomány látja majd el. A halmozottan magasabb felelősségi körhöz magasabb és átfogóbb ismeretek megszerzésének igénye is párosul. A magasabb képesítési követelményeket feltételező beosztásokra — a már említett karriermodell ismeretében — a felkészítő, kiképző és továbbképző intézményhálózatnak kell biztosítania a hátteret.

Röviden összefoglalva ezt a kérdéskört:

Általános felkészítés:	- tanintézetben -	hivatásos katonák részére,
Első beosztásra felkészítés:	- csapat beosztásban -	Tiszt –munkavégző Tiszthelyettes –munkavégző
További előmenetel:	- csapatbeosztásban -	Tiszt –ellenőrző Tiszthelyettes –munkavégző
Rendfokozatban:	- tanfolyami rendben -	Tiszt engedélyező Tiszthelyettes ellenőrző, engedélyező.

Az új típusú követelményi rendszerben megjelent a rotáció elve és gyakorlata, ami az általános felkészítés területén további ismeretanyag beépítést jelent. A rotáció elve biztosítani kívánja a szakirányú felkészültséggel rendelkező tisztek, tiszthelyettesek – képzettségük szerint felajánlható- más, nem szakirányú beosztásokba történő helyezését;

- a szakkáder állomány jövőbeni feladatai, a velük szemben támasztott elvárások:

A repülőműszaki szakállománnyal szemben támasztott követelmények értékrendjét az Országgyűlés 94/1998. (XII.29) OGY határozata a MK biztonság- és védelempolitikájának alapelveiről szóló dokumentum fogalmazza meg. Külön részkövetelmények fogalmazódnak meg a 2000. év után kibocsátandó tisztekkel szemben a 35/1997 (HK.10) MHPK, VKF intézkedésében.

A repülőműszaki szakterületet érintő speciális követelményrendszer adaptálható kidolgozását számos objektív tényen túl, nehezíti, hogy még provizórikusan sem választható fel a jövőbeni (kiválasztásra) rendszeresítésre alkalmas repülőgép- vagy helikopter típus.

Mindezek figyelembevételével a 2000.év utáni létszámkereteket és a képzéssel szemben támasztott elvárásokat mind állománykategóriához igazodóan, mind képesítési szint meghatározásában, kellő hatékonysággal *ma még tervezni nem lehet.*

A szakemberek részére nem áll rendelkezésre értékelhető kiinduló bázisadat: a *repülőeszköz típusa, mennyisége, finanszírozható létszámkeret stb...*

A fenti dokumentumokon túl figyelmet érdemelnek azon vizsgálatok írásos következtetései, melyeket a fejlett demokráciák fegyveres erőinek tapasztalatai alapján rögzítettek, pl.: *Holló József: Honvédelem és reform* (Iskolakultúra VIII. évfolyam, 1998. április), illetve a több magas rangú katonai vezetőt megszólító és válaszaikat szintetizáló, pl.: *Katonaélet, Típusváltás. Milyen legyen a korszerű tiszthelyettes?* címmel közreadott cikkek.

A hivatásos szolgálati viszonyt létesítő személy részére a vele szemben támasztott általános követelményeket a szakirányú képesítési követelményeket kiegészíti a honvédelmi miniszter 1/2000. (I.7) HM rendelete a hivatásos és szerződéses katonák központi át- és továbbképzésének megszervezéséről szóló feladatrendszer.

#### **FELHASZNÁLT IRODALOM**

- [1] Katonai enciklopédia,
- [2] Logisztikai kézikönyv,
- [3] Honvédelmi és Magyar Közlöny.