

Vasvári Tibor

A REPÜLŐ MŰSZAKI BIZTOSÍTÁS VEZETÉSÉNEK KÉRDÉSEI A HADERŐREFORM VÉGREHAJTÁSÁNAK JELENLEGI HELYZETÉBEN

A repülő műszaki biztosítás vezetésének rendeltetése a repülő csapatok működéséhez, repülő harckiképzéséhez; a harckészültség, mozgósítás, a készségi, készenléti szolgálatok, a nemzetközi szerződésekből adódó feladatok teljesítéséhez, a hadművelet (harc) repülő műszaki biztosításának és az alkalmazási rendjének, a kimunkálása.

Mint ismert, a repülő műszaki biztosítás napjainkban a logisztikai biztosítás egyik ágazata, megtalálható a katonai vezetés mindhárom szintjén. A nem túl távoli közelmúltban a viszonylagos önállóságot élvező technikai szolgálat, majd az anyagi-technikai biztosításra való áttéréssel a haditechnikai szolgálat, — mostanában az üzemeltetés — egyik ágazata volt. A biztosítási tevékenységek vezetésének szervezeti és megnevezési változásai során az ágazat (szolgálat) megőrizte viszonylagos önállóságát és homogenitását.

Csapat szinten a már említett ATSZ-n belül a repülő műszaki szolgálatoknál az ismert törzskari szervezeteket javító, repülést. kiszolgáló, biztosító és üzemeltető alegységeket találunk. Voltak időszakok, amikor kísérletek történtek az üzemeltető alegységek repülő alegységek szervezeti alárendeltségében történő alkalmazására — nem sok sikerrel.

A visszatekintés során úgy vélem, meg kell említenem egy átmeneti időszak, így a Szárazföldi Parancsnokság repülő MMSZ-t, valamint a LEREP szakirányú szervezeteit.

Az 1990-es évek elején elkezdett haderő átalakítási feladatok végrehajtásának megkezdésével, és a haderőreformmal kapcsolatos döntések elhúzódásával bekövetkező változások jelentős állomást hoztak a Magyar Honvédség és ezen belül a repülőcsapatok számára. A VSZ megszűnésével, a nemzet szuverenitás megteremtésével központi feladattá lépett elő a nemzeti jelleget mindjobban megtestesítő Magyar Honvédség megteremtése.

1991—96-ban a repülő csapatok szervezeti átalakítása következtében olyan jelentős mérvű volt a logisztikai szervezetek, ezen belül a repülőműszaki létszámcsökkenés és a belső állományarányok megváltozása, illetve módosulása, hogy haderőnemi szinten elveszítettük a korábbi kapacitásaink mintegy egyharmadát.

Veszélybe kerültek alapfeladataink végrehajtásai is, a repülőműszaki szervezetek csak a legszükségesebb biztosítási feladataik végrehajtására képesek. Továbbá olyan nagy anyagbeszerzők, — váltak, válnak ki a hadseregből, hogy a mai napig nem sikerül(t) őket sem a szerződéses, sem a tiszthelyettesi állománnyal pótolni.

A haderőreformmal kapcsolatos döntések nem körültekintő szakmai előkészítése, az illetmények, juttatások elmaradása megállíthatatlan pályaelhagyási folyamatot indított el olyan mértékben, hogy a repülő szervezetek a repülőműszaki szakállomány csökkenése miatt a működőképesség határára értek.

A jelenlegi kialakulatlan személyi lehetőségek és gondoskodási formán, állomány-megőrzési célokra nem alkalmasak, ami még tovább nehezíti a repülőműszaki biztosítás valóságos megoldását.

A gyakran változó szervezeti és pénzügyi feltételek az egyre növekvő elvárások rugalmasságot, alkalmazkodóképességet, innovativitást és hatékonyságot követelnek a repülőműszaki biztosítás szereplőitől.

A katonai repülés és repülőműszaki biztosítás magyarországi fejlődése a nyolcvanas évek közepéig (végéig) szinte töretlennek mondható.

A tíz évvel ezelőtti helyzethez viszonyítva megnövekedtek az anyagihiányokból adódó szükségszerű átépítgetések, növelve a repülőműszaki állomány leterheltségét úgy az üzembentartó alegységeknél, mint a javító szolgálatoknál. A korábbi évek műhelyfelszerelése elavultak, javítókészletek, pénz hiányában nem voltak pótolhatóak a szükséges mértéknek megfelelően.

A NATO-nak tett felajánlások, a hadsereg, ezen belül a légiereő finanszírozhatósága, a repülő szervezetek működőképességének elvárható szintű biztosítása nap mint nap új kihívások elé állítják a repülőműszaki biztosítás állományát.

A változás, a megújulás képessége alapvető fontosságú lett a repülőműszaki biztosítás vezetésének életben maradásánál.

A haderőreform folyamatából adódó követelményeknek csak úgy lehet megfelelni, ha a szellemi, eszköz és tárgyi erőforrásainkat optimális módon használjuk fel. Egyre elfogadottabb az a felfogás, hogy az ember legfőbb erőforrása a szervezetnek, hiszen nélküle nem is léteznének. Tehát az emberi erőforrás folyamatos fejlesztése, megtartása, a benne rejlő tudás és erő felhasználása a repülőműszaki biztosítás hatékonyságának növelése érdekében elsődleges feladattá vált.

A repülő csapatok mérnök-műszaki biztosítása úgy működhet eredményesen, ha azokat hatékonyan vezetik, illetve irányítják. „A vezetés szervezeti funkció; a társadalom minden területén és szintjén a szervezet keretében funkcionáló, munkamegosztáson alapuló, célra orientáló, összehangoló feltételeket megteremtő ténykedés, emberekre való ráhatás, amely a vezető hatalmára épül. Alapvető feladata a munka célirányossá és összehangolttá tétele, valamint az eredményes munkavégzés objektív és szubjektív feltételeinek megteremtése. „...”. Az irányítás-vezetési funkció; a folyamat előírt szinten tartását célzó beavatkozás” (Hadtudományi lexikon).

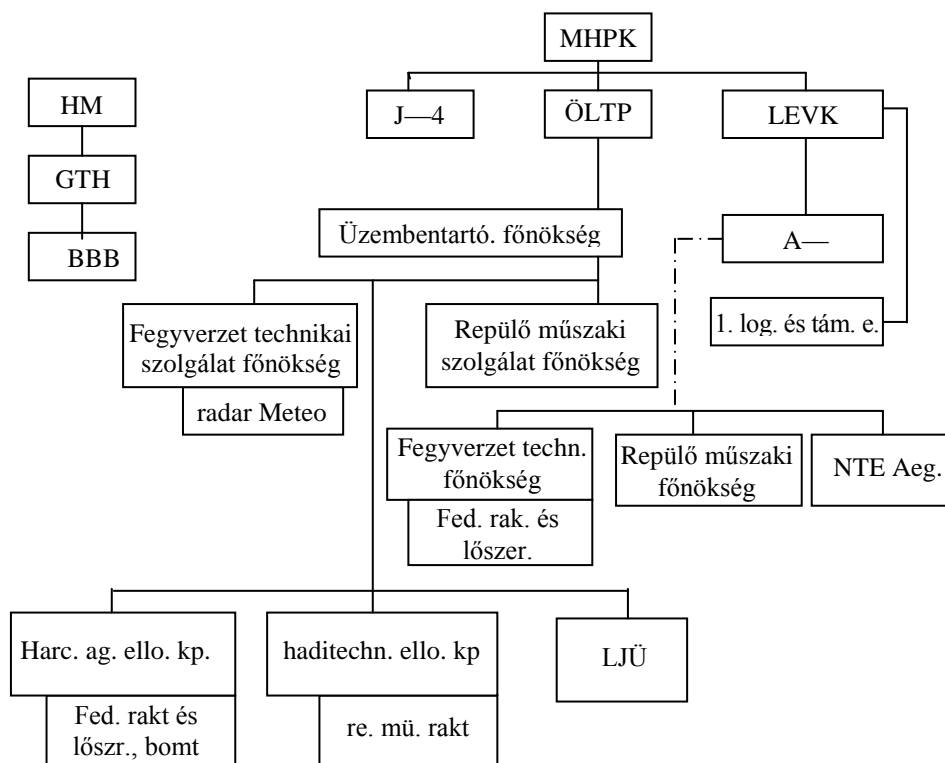
A repülőműszaki biztosítás vezetésének, illetve irányításának többféle módját, módszerét ismerjük. Csak néhányat a legismertebb típusok közül, ilyenek a lineáris (soros), a funkcionális irányítási formák.

A haderőreform eredményeként létrejöttek a korszerűbbnél korszerűbb szervezeti formák és kialakultak az újabb és hatékonyabb vezetési stílusok.

Az optimális üzemeltetési rendszer és megbízható repülőműszaki biztosítás érdekében a kialakított állománytáblákat kell valós tartalommal megtölteni.

A kibernetika művelői az irányítás eredményességét meghatározó egyes elemeknek, úgy mint az információ, a döntés, az utasítás, a programozás, valamint a visszacsatolás lapjait mélyítik, ennek keretében helyezik a vezetést és azt vallják, hogy a bonyolult rendszereket olyanoknak kell feltételezni, mint amilyenek és arra kell törekedni, hogy bonyolultságuknak megfelelő módszerekkel ismerjék meg és szabályozzák azokat.

VEZETÉSI STRUKTÚRA



A katonai felső vezetés szintén a katonai hierarchiában repülő műszaki szempontból a legfelsőbb szint az Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnok, illetve a katonai alárendeltsége tartozó MH üzembentartási főnökség. Ezen a főnökség egyik ágazata a főanyagiem felelősi jogkörrel felruházott repülő műszaki főnök, a magában az állománytáblában körülhatárolt személyi állományával és belső állományarányaival. Ebben a szakmai formában a Honvédelmi Miniszter úr, a légügyi Hivatal, valamint a biztonsági, Beruházási és Beszerzési Hivatal tevékenységét e témában közreműködőnek, együttműködőnek tekintem. A repülőműszaki biztosítás ilyen szintű megvalósítói közé kel sorolnunk az alábbiakat:

- a Haditechnikai Ellátó Központ kötelékében működő repülő műszaki anyagraktár- „Isaszeg”;
- a központi Légijármű Javító Üzem;
- a Harcanyag Ellátó Központ fedélzeti lőszer és rakéta raktára;
- Duna repülőgép javító Rt.;
- kijelölt polgári gazdasági szervezetek.

A fenti katonai szakmai szervezetek kapcsolódásai középpontjában, mint szakmai szervező — a MH repülő műszaki főnökség áll. Az ő kezében jelennek meg a költségvetési lehetőségek, ő hozzá futnak be a szükségletek és igények, végső soron itt csapódik le az utóbbi időszak nem irigylésre méltó, hiánygazdálkodásból eredő ellentmondásossága, a fődarabok, részegységek, berendezések időkorlátaiból adódó feszültségfeloldás lehetőségeinek vizsgálata, ő látja el a katonai szakmai képviselőket.

Terjedelmi korlátok miatt igen nehéz összevontan értelmeztetni a repülő műszaki biztosítás felső szintű tevékenységében résztvevők komplex munkáját, viszont az tény, hogy rendkívül megterhelő, szerteágazó precizitást, összehangoltságot, szakmai hozzáértést tételez fel.

Jelen helyzetben a haderőreform kapcsán az eddig közvetlen szakmai irányítás alatt lévő és megfelelő szervezeti elemekkel rendelkező „Isaszeg” a fentebb említett összevont szervezetbe került és a szakmai munkát elkülönült szakmai végrehajtó raktárként végzi. Ez elvben azt jelentheti, hogy a repülő műszaki főnök csak az Ellátó központ törzsén keresztül intézkedhet, illetve rendelkezhet. Az eddigi közvetlen operativitás megvalósítására a szakmai vezetésben új módszereket kell kidolgozni.

Ezek után vizsgáljuk meg a haderőnemi szintet is. Ezidáig a Légierő Vezérkar törzsben a Logisztikai Csoportfőnökség haditechnikai főnöksége alárendeltségében repülő mérnök-műszaki főnökség — mint önálló ágazat működött. Szakmai szinten megfelelő jogosítványokkal és hatáskörrel, jó operativitással tevékenykedett. Az új helyzetben, ahol a légierő vezérkar törzsben csak egy kis létszámú A—4, vagy másképpen logisztikai főnökség van szervezve, más ágazati szakmai szervezetek, így a repülő műszaki szolgálat sem található meg, a szakmai képviselőt repülő műszaki szakmai számú tervező főtitest látja el. Az A—4 csak döntés-előkészítő, művelettervező funkciókat lát el, szakmai kérdésekben csak doktrínális szintig lát el képviselő-

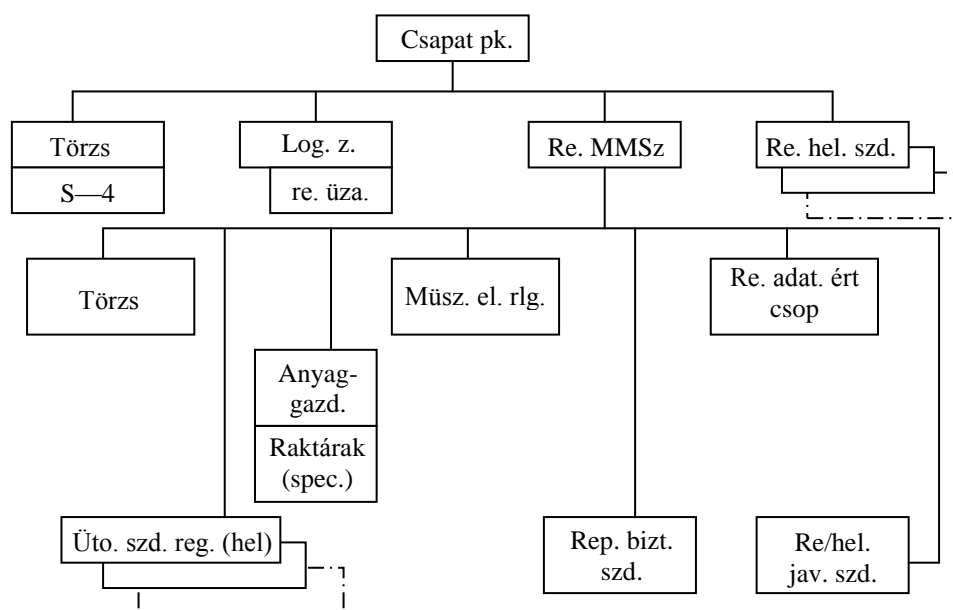
tet, ágazati kérdésekben már csak szervezetét és létszamarányát tekintve sem képes teljes körűen e feladatot felvállalni.

Az ágazatok, így a repülő műszaki főnökség (7 fő) mint ahogyan már az előbbieken említettem, a légierő vezérkar egyik alárendelt alakulatánál a többivel azonos mellérendeltségi viszonyban lévő katonai szervezettel, nevezetesen az MH 1. logisztikai és támogató ezrednél, annak törzsében, önálló közvetlen parancsnoki alárendeltséggel került megszervezésre.

A repülő műszaki biztosítás tradicionális logisztikai biztosítás ágazataitól való speciális elkülönültsége miatt a légierő vezérkari főnök úgy döntött, hogy ezen ágazatot a légierő törzs A—4-hez vezényli. A döntést az is indokolja, hogy mégiscsak a haderőnem alapvető fegyverrendszerét biztosítja, másrészt a szolgáltatnak az alkalmazóval való közvetlen együttműködése, egymás mellett dolgozások alapvető megvalósulási követelmény és a működtetés záloga.

A parancsnoki út és szakmai végrehajtás és irányítás közötti most még csak elvben meglévő ellentmondás — „úthosszabbítás”, — hatása a működtetés során még csak most körvonalazódik, igazából nincs tapasztalat. Mindazonáltal már most tisztán látszik, hogy az információáramlás nehezkesebb és a szakmai szabályozás jelen szervezeti kereteknek ellentmond, a hatáskörök jog és felelősségek az érvényben lévő alaputasításokhoz viszonyítva nem igazán tisztázottak.

VEZETÉSI STRUKTÚRA



Csapatszinten a parancsnok közvetlen mérnök-műszaki szolgálat főnökség önálló létrehozásával egyfajta profiltisztítás valósult meg. A személyi és technikai jellegű kiválással tisztázódtak a tradicionális és fegyverrendszer üzemeltetés irányai, a leválasztással egyértelműbb lett a szakmai irányítás, az együttműködés megszervezése mellőzi az áttételeket. Ezen a területen a szabályozók új helyzet-
hez való alakítása a közeljövőben alapfeladat.

A csapatok repülő műszaki anyagi biztosítását illetően az alkatrész és javítóanyag ellátás a csapat-ellátó központ, illetve csapat-központ raktár viszonylat közvetlen megvalósulása jó tapasztalatokat hozott. Mindazonáltal a nagy skálájú és mennyiségű alkatrészhiány hosszabb ideje történő kielégíthetlensége szükségessé teszi a közbeeső szervezet bekapcsolását. Nevezetesen, „talán az előjáró tudja”, hogy a várható közelebbi feladat végrehajtáshoz melyik típus a legsürgősebb, melyekből mennyi minimális szintű rendelkezésre állítás a megoldható.

A repülő műszaki biztosításra vonatkozó feladatszabás, beszámoltatás rendje jelenleg egyfajta átalakuláson megy keresztül. Az már most látható, hogy e szolgálatot mindenképpen elkülönülten szükséges kezelni, és feladatrendszerének megfelelően értékelni, egyes elgondolások szerint célszerű fegyverrendszer szolgálatnak átnevezni és komplex funkciókkal felruházni. Végül is nem az elnevezés számít, de ezen elnevezés talán jobban kifejezi és képviseli a tárgyra vonatkozó tartalmat.

NATO csatlakozásunk légierőre vonatkozó — a repülő műszaki szolgálatot érintő — egyik nagy kihívása a „keresztkiszolgálás”.

A NATO logisztikai doktrína az eljárások között kitüntetett helyet biztosít e témára. Röviden nézzük meg mit értünk, illetve mit kell értenünk ez alatt. A keresztkiszolgálást a AIR FORCES STANDARD III kötet, valamint az AJP—4 egyesítette logisztikai doktrína alapján az alábbiakban foglalhatjuk össze.

„A NATO repülőgép kölcsönös kiszolgálási rendszere lehetővé teszi, hogy az egyik NATO ország repülőgépeit más NATO országok repülőterein kiszolgálhassák. A szükséges technikai eszközök különbözősége miatt (különleges üzemanyag-töltő eszközök, kalibrációs eszközök stb.) a rendszer nem teszi lehetővé az összes NATO repülőgépnek az összes NATO repülőtéren történő kiszolgálását. Mindamellett, rendszeresen pontosított kiadványokban jelzik azt, hogy mely repülőterek képesek a meghatározott repülőgép típusok megfelelő szolgáltatást biztosítani. A repülőgép kölcsönös kiszolgálása két kategóriára oszlik:

- „A” fokozató kölcsönös kiszolgálás. A repülőgépeknek repülőtereken (hajókon) végrehajtott kiszolgálása, amely a fegyverzeti rendszerük megváltoztatása nélkül alkalmassá teszi a repülőgépeket még egy hadműveleti feladatra való bevetésre. A kiszolgálás magában foglalja a fegyverrendszerek biztonsági szerkezeteinek beszerelését és eltávolítását, az üzemanyag-utántöltést, a folyadékokkal és gázokkal való utántöltést, a fékezőernyő-nyitó berendezéseket, az indító eszközöket és a földi kezelést.

- „B” fokozatú kölcsönös kiszolgálás. A repülőgépeknek a repülőtereken (hajókon) végrehajtott kiszolgálása, amely a repülőgépeket alkalmassá teszi egy hadműveleti feladatra való bevetésre. A kiszolgálás magában foglalja az összes „A” fokozatú szolgáltatást, továbbá a fegyverekkel és (vagy filmmel) videoszalaggal, illetve a radarzavaró fémszalagokkal és az infracsapdákkal való ellátást. Ide értendő még az előző bevetésből származó felvett film / videoszalag előhívása és értékelése is.”

E tárgyban a magyar légierő megkezdte a felkészülést és bizonyos lépések történetek a kereszt-kiszolgálás elméleti felkészítésén túlmenően is. Hazai területen, de külföldön is a kijelölt állomány tervszerűen sajátítja el a tárgyra vonatkozó ismereteket. Így például most a Görögországi AMPLE TRAIN kereszt-kiszolgálási gyakorlaton több más nemzettel együtt. Gondoljuk el milyen komoly előrelépés ez akkor, amikor a szakmai nyelvképzés hiányosságainak pótlását is erőltetett ütemben szükséges végrehajtani.

Hazai viszonylatban még — különösen technikai vonatkozásban — e tárgyú megvalósulás érdekében sok tennivalónk van. Egyetértek Varga ezredes a Hadtudomány 2000/4. évi számában megjelent megállapításaival, mely szerint:

„A felajánlott repülőtereken ki kell alakítani mindazon feltételeket, melyek a tagországok által használt és nálunk perspektivikusan előforduló repülőeszközök leszállításához, elhelyezéséhez, repülési feladatra és harci bevetésre történő ismételt előkészítéshez szükségesek. Interoperabilitásuktól függően az érkező alegységeknek eleinte valószínűleg több, később egyre kevesebb saját eszközt és személyzetet kell majd a magyarországi kiszolgáláshoz magukkal hozni. Be kell szerezni a „Cross-servicing” (Stage A és Stage B) érdekében azokat a speciális földi kiszolgáló eszközöket, amelyek a teljes körű szervizelést biztosítják. Jelenleg földi áramforrások, üzemanyag-feltöltés, sűrített levegő, gáz—oxigén és gáz—nitrogén, valamint (megfelelő közbetétek alkalmazásával) hidraulika-gépkocsik, vontató gépkocsik tekintetében képesek vagyunk az érkező repülőeszközök kiszolgálására. Elsődlegesen folyékony oxigén (LOX) és folyékony nitrogén (LIN) biztosítását kell megoldanunk. Harrier (AV—8) repülőgépek fogadásához és kiszolgálásához ezen kívül repülőgépenként néhány száz kilogramnyi desztillált vizet is kell biztosítani.”

Jelenleg és hosszútávon a haderőreform célkitűzéseinek figyelemmel kíséréssel fontos feladat a repülőműszaki biztonság vezetésének megőrizni az elért magas fokú biztosítási eredményeket. Megteremteni a jelenleg hadrendben és üzembentartásban lévő repülőeszközök minél magasabb fokú üzemképességét, hadrafoghatóságát.

Elengedhetetlenül fontos és nélkülözhetetlen a szakmailag többfordulós egyeztetéseken kidolgozott vadászrepülő korszerezési és modernizációs programok menedzselése.

A NATO-hoz történő csatlakozással a repülőműszaki biztosítás vezetésének ez eddig soha nem tapasztalt új és még újabb információk áradatával, azok feldolgozásával és a magyar viszonyokra való alkalmazhatóságával kell szembenézni.

Ki kell munkálni és megteremteni a feltételeit (anyag, humán, technikai) egy későbbi időpontban beszerzésre, rendszeresítésre, hadrendbe állításra kerülő korszerű vadászrepülőgép típus alapjait. Ki kell dolgozni a jelenleg viszonylag koros és jelentősen alacsony üzemképességi százalékkal rendelkező harci és szállítóhelikopterek felújításával, ipari nagyjavításával, a gyártástól, illetve üzembehelyezésétől számított 30—35 év naptári időig rendszerben és üzemben tartható repülőszervezetek követelményrendszerét, természetesen felhasználva és alkalmazva a témára vonatkozó külföldi tapasztalatokat és kutatási eredményeket.

A haderőreform a hazai katonai repülő mérnök-műszaki biztosításában új utakat, lehetőségeket nyitott meg. Ugyanakkor nagy biztonsággal állítható, hogy az említett repülőműszaki biztosításokat csak kellő szakmai tudással rendelkező, szakmája iránt hű és megfelelő létszámú szakember gárdával lehet tiszteleggel művelni.

Összességében úgy vélem megállapítható, hogy a repülő mérnök-műszaki biztosítás megvalósítása, annak vezetése és szakmai irányítása napjaink egyik nagy kihívása, különösen érvényes ez a fegyverrendszerek váltásánál, amikor típus kivonások, a meglévők komoly nehézségek árán való fenntartása, új váltásra való felkészülés, a hazai felkészítés és nemzetközi kötelezettségeknek való megfelelés érdekében e kérdéskört komplex módon szükséges kezelni.

Az eddig felhalmozódott tapasztalatok, az elkötelezett megmaradt és a feltörekvő szakembergárda az irányítás szintjein és a „nagy zöld íróasztalon” meggyőződésem, hogy ezt is sikerrel oldja meg.