



Orosz Zoltán

SZÁLLÍTÓREPÜLŐK ALKALMAZÁSÁNAK AKTUÁLIS KÉRDÉSEI A MAGYAR HONVÉDSÉG MISSZIÓS FELADAT RENDSZERÉBEN

A rendszerváltás éveiben, 1989-90-ben még csak célkitűzés volt az, ami napjainkra valósággá lett. A Magyar Köztársaság a NATO és az Európai Unió teljes jogú tagjává vált. Az eltelt közel két évtized alatt alapvetően változtak meg azok a biztonsági tényezők, melyek meghatározzák Magyarország biztonságról alkotott nézeteit és ezzel együtt a Magyar Honvédség alkalmazásának elveit is, vagyis a Magyar Köztársaság Nemzeti Katonai Stratégiáját.¹ A Nemzeti Katonai Stratégia kidolgozását megelőzte a Nemzeti Biztonsági Stratégia megalkotása, mely már 2004-ben megfogalmazta, hogy Magyarországgal kapcsolatban a hagyományos típusú fenyegetések kockázata minimális.² Volt időszak, amikor megítélésem szerint helytelenül, az a szemlélet volt a meghatározó a Magyar Honvédség alkalmazását illetően, hogy csak a NATO feladatokra felajánlott képesség a fontos, a többi nem számít, nem kell rá figyelmet fordítani. Ennek megfelelően készültek a különböző fejlesztési tervek is. Ma már egyre inkább teret nyer az álláspont, hogy a Magyar Honvédség alapvető és elsődleges feladata az ország védelme és ezt követi a változatlanul fontos NATO felajánlásokból és kötelezettségekből következő feladatteljesítés.³ Napjainkban a Magyar Honvédség mintegy 1000 főt állomásoztat különböző missziókban a számos pontján, NATO-EU-ENSZ békeműveletekben. A kontingens közel fele a Balkánon teljesít szolgálatot, melynek közelsége meghatározó Magyarország biztonsága szempontjából. Jelentős erővel veszünk részt a NATO által vezetett ISAF misszióban, Afganisztánban. Ez a két meghatározó hadművelleti térség- a közeli Balkán és a több ezer kilométerre lévő Afganisztán-, komoly feladatot jelent a csapatok kihelyezése, ellátása, váltása szempontjából.

Ma már a csapatok mozgatása, különösen nagy távolságokra, alapvetően légi úton történik. A légi szállítást számtalan tényező indokolja, melyek közül a gyorsaságot és a biztonságot emelem ki. A szállítások tervezése, szervezése összetett logisztikai feladat, mely gondos, körültekintő szervezést igényel. Erre a feladatra meghatározott szervezetek állnak rendelkezésre, míg a végrehajtást –légi szállítás esetében-, a szállító repülő alakulatok végzik. A nemzetek a haderejük és azok

¹ A Honvédelmi Miniszter felkérésére egy független szakértői csoport dolgozta ki a Magyar Köztársaság Nemzeti Katonai Stratégiáját, melyet a Parlament Honvédelmi és Rendészeti Bizottsága a Külügyi Bizottsággal együttes ülésen tárgyalta meg 2008. december 09-én. A végleges, elfogadott változatot a Honvédelmi Miniszter 2009. február 05-én mutatta be a sajtó képviselőinek Tatán az éves értékelő, feladatszabó értekezleten, amelyet a 1009/2009 (I.30.) Kormányhatározat léptetett életbe.

² Gazdag Ferenc: A biztonságot veszélyeztető tényezőkről III. Nemzet és Biztonság, Budapest, 2008. október; 6. oldal.

³ Minden felkészítés során, így a katona felkészítése során is az egyszerűtől haladunk a bonyolultabb felé. A missziós feladatok ellátása csak jól felkészített, megfelelő alapismeretekkel rendelkező, kiképzett katona állománnyal lehetséges. A katonai kiképzettség csúcsa a missziós feladatokban, hadművelleti területen történő feladat végrehajtás lehetősége.

feladatrendszerének függvényében különböző méretű és összetételű légi szállító kapacitásokat tartanak fent. A Magyar Honvédség is rendelkezik egy szerény légi szállító képességgel, melyet rendszeresen alkalmazunk a különböző missziók ellátása, váltása érdekében is.

Ez a saját kapacitás értelemszerűen nem elegendő, ezért e mellett egyéb –szövetségesi és a piacon fellelhető –, szabad kapacitásokat is igénybe kell venni. A továbbiakban tekintsük át a merev szárnyú légi szállítás néhány összefüggését, sajátosságát, aktualitását a magyar missziós feladat végrehajtás szempontjából.

1. Légi szállítási műveletek

Egy szállító repülő művelet egyszerűen fogalmazva nem más- mint elsődleges meghatározó feladata egy szállító egységnek, alegységnek egy másik katonai egység vagy alegység (úgy szárazföldi, mint légierő kötelékébe tartozó) részére, biztosítani a légi szállítást, logisztikai biztosítást a hadszínterek között, vagy egy hadszíntéren belül, beleértve a közvetlen harcmezőt, harcérinkezés szakaszát is. Ennek megfelelően a légi szállító műveletek két kategóriáját különböztetjük meg:

- a. Stratégiai légi szállítási műveletek;
- b. Harcászati légi szállítási műveletek.

A légi szállítás a katonai felső vezetés kezében egy igen értékes eszköz, amelynek az ésszerű alkalmazása és megőrzése állandó és meghatározott logisztikai-műszaki háttér fenntartását követeli meg. Éppen ezért bizonyos általános elveket figyelembe kell venni a légi szállítási műveletek tervezésénél, hogy a rendelkezésre álló kapacitást a leghatékonyabban és a leggazdaságosabban lehessen alkalmazni.

Ebből következően a NATO elgondolás szerint a légi szállító erők irányítását az optimálisan legmagasabb parancsnoki alárendeltségben kell tartani azért, hogy a szállító erő-eszköz elosztás mindig a lehető legoptimálisabban álljon rendelkezésre a hadművelet végrehajtása során. Ez a tényező különösen igaz a stratégiai szállító gépek esetében, hiszen ezek a nagy kapacitású repülőgépek meghatározók a személyi állomány és technika gyors és nagy tömegű diszlokációja során.

A légi szállítás leghatékonyabb és leggazdaságosabb megvalósítása egyfajta menedzser szemléletet kíván a katonai vezetőktől és magas szintű koordinációt a feladatok tervezése és végrehajtása során minden vezetési szinten.

A légi szállítási műveletek tervezését komplexen kell kezelni, vagyis a tervezés koordinációjával érvényesülnie kell a „megrendelő” igényének, de úgy, hogy a „szolgáltató” azt biztonságosan a lehetőségek határain belül tudja teljesíteni. Például egy adott szárazföldi egységet, alegységet és fegyverzetét a meghatározott harcmezőre, deszantolási körzetbe, vagy helikopter berakó körzetbe kell szállítani, pontosan meghatározott időrend szerint. Ezeket a szállítási-feladatvégrehajtási tényezőket össze kell hangolni a repülők átrepülési útvonal, repülési magassági profil, várakozási légterek stb... kiválasztásával úgy, hogy az ellenséges légi tevékenységet és annak elhárítása érdekében szükséges manővereket is figyelembe kell venni. A tervezésnek a legmesszebb menőkig számolni kell az aktuális

légi helyzettel, a szállító gépek sebezhetőségével az ellenséges légierő részéről, ezért a legoptimálisabb útvonalat, profilt és manővereket, valamint együttműködő légi oltalmazást is figyelembe kell venni a légi szállítási műveleti tervekben. Hasonló koordinációt kíván napjaink misszióinak kiszolgálása is, legyen szó anyag után szállításról, vagy a személyi állomány szabadságoltatásáról.

a. Stratégiai légi szállítási műveletek

A stratégiai légi szállítási műveletek, a személyi állomány, a hadfelszerelés (haditechnika és utánpótlási anyagok) hadszínterek, illetve világrészek, mint földrajzi körzetek közötti légi szállítását jelentik.

Teljesen egyértelmű, hogy hazánk geopolitikai, geostratégiai helyzete, gazdasági ereje miatt nem fog önálló stratégiai műveletben rész venni, ehhez katonai szállító képességgel sem rendelkezik. A stratégiai légi szállító igényeinket a HAW lehetőségeit kihasználva és a SALIS szerződés keretein belül tervezzük megvalósítani.⁴

A beszerzés és a fenntartás hatalmas költségei miatt azok a nemzetek tartanak fenn katonai stratégiai szállító kapacitást, amelyek részére fontos, hogy befolyását saját határain túli távoli körzetekben is érvényesíteni tudja. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy egy hadszínterek, földrajzi körzetek közötti légi szállítási művelet automatikusan erő átcsoportosítást, erő kifejtést takar. Éppen ellenkezőleg, a stratégiai légi szállítás széles spektrumát öleli fel a feladatoknak. Ez ugyanúgy lehet MEDEVAC (Medical Evacuation – sérültek, sebesültek hátra szállítása), személyi állomány váltása béke fenntartói kötelékben, gyakorlatok támogatása, stb....

Az elmondottakból következik, hogy egyszerűbb személy és teherszállítási feladatokra szükség esetén bármelyik légitársaság szállító gépe is igénybe vehető. Ez történik napjainkban számtalan esetben, amikor a már említett missziós váltások történnek. Azonban a speciális katonai igényeknek, például teher deszantolás, személy deszantolás csak a kifejezetten katonai célokra tervezett gépek felelnek meg.

Ezek a katonai követelmények, igények a következők:

- ➔ nagy teherszállítási képesség, úgy súly (tömeg), mint méret tekintetében, beleértve a harci technikai eszközök szállíthatóságát, mint például tüzérségi eszközök, páncélozott szállító járművek, teherkocsik, könnyű helikopterek;
- ➔ személy és/vagy teherszállító képesség;
- ➔ nagy hatótávolság (maximális terheléssel minimum 4000 km);
- ➔ gyors ki és berakodási képesség – a teher maximális méretének megfelelő tehertér ajtók, beépített emelő és csörlő berendezések a teher mozgatására;
- ➔ nagy utazó sebesség (legalább 850 km/ó).

⁴ HAW-Heavy Airlift Wing: Nehéz Légi Szállító Ezred. ...nemzet közös szállító repülő ezrede, mely 2008-ban alakult, Pápán állomásozik és C-17 típusú stratégiai szállító repülőgépeket üzemeltet. SALIS-Strategic Air Lift Interim Solution: Átmeneti Stratégiai Légiszállítási Megoldás; az ANTONOV légitársaság AN-124 és AN-225 típusú szállítógépei rendelkezésre állásával.

A modern katonai szállító repülőgépek ezen kívül az alábbi követelményeknek is meg kell, hogy feleljenek:

- ➔ legyen lehetőség külső függesztmény rögzítésére (kiegészítő üzemanyag tartály);
- ➔ működési képesség tábori repülőtérrel (nem szilárd burkolatú- „füves” repülőtérrel);
- ➔ ejtőernyős deszant dobási képesség;
- ➔ légi utántöltési képesség/lehetőség;
- ➔ a belső tér gyors átalakíthatósága a feladat függvényében (utasszállító változatról teher vagy deszant változatra);
- ➔ önvédelmi rendszerek megléte, mint például besugárzás jelző- rakéta elleni védelem.

A katonai alkalmazás oldaláról megfogalmazott igényeket a napjainkban rendszerben lévő repülőgépek kielégítik, sőt a kombinált stratégiai/harcászati feladatnak megfelelő szállító repülőgépek – mint például óceáni átrepülés után ejtőernyős deszant dobás -, is rendelkezésre állnak.

A stratégiai légi szállítási feladatokra alkalmazható típusok többek között a C-17, C-5 Galaxy, AN-22 Anteusz, IL-76 Candid, IL-86, AN-124 Condor/Ruszan.

b. Harcászati légi szállítási műveletek

A harcászati légi szállítási műveletek alatt a személyi állomány, a hadfelszerelés (haditechnika, logisztikai-, és utánpótlási anyagok) hadszíntéren belüli légi szállítását értjük.

Tehát amíg a stratégiai légi szállítási műveletek az erő gyors átcsoportosítását jelentik a hadszínterek, kontinensek között, addig a harcászati légi szállítási műveletek biztosítják a katonai erő mobilitását, kijuttatását a hadszíntéren belül a meghatározott körzetbe. A két művelet között napjainkban egyre nehezebb tiszta határvonalat húzni, különbséget tenni. Például egy nagy távolságú átrepülés, mely a feladat jellege miatt tartalmaz földközeli útvonal szakaszt és ejtőernyős dobást, ez felfogható stratégiai műveletnek harcászati elemekkel és fordítva is. A gyorsan változó világ és vele a katonai eljárások fejlődése a gyors reagáló képesség, mobilitás igénye követelte meg, hogy napjainkra a modern stratégiai szállító gépek harcászati képességekkel is rendelkeznek, illetve a harcászati szállító repülőgépek is képesek hadszínterek közötti stratégiai műveletekben működni. Ezt a trendet szemlélteti a Lockheed C-130 Hercules, amely a folyamatos fejlesztések eredménye képpen, harcászati szállító repülőgép kategóriája ellenére - nem utolsósorban a légi utántöltő képesség birtokában -, stratégiai műveletekben történő alkalmazásra is képes. Vagyis a tendencia nem az, hogy a harcászati szállító gépek ugyanolyan mennyiségű terhet, ugyanolyan sebességgel legyenek képesek szállítani, hiszen ezzel elvesztenék azt a nagyfokú manőverező képességet, túlélő képességet, amely a harcászati műveletekben nélkülözhetetlen. Éppen ellenkezőleg, a harcászati szállító gép azon képessége kerül előtérbe, hogy általa egy adott állam közismertté tudja tenni és egyúttal hangsúlyozni képes általános katonai képességeit, jelenlétét az adott térségben, reprezentálni tudja nemzetközi szerep vállalását. Ebből következik, hogy amíg a stratégiai légi szállító képesség elsősorban azon államok „szükséges” jellemzője, melyek a világpolitikában meghatározó tényezőt képviselnek, vagy

ilyenre aspirálnak, - gazdasági erejük ezt lehetővé teszi -, addig a harcászati légi szállító képesség minden állam „jellemzője”, amely légierőt, szárazföldi haderőt tart fenn.

Ahogy arra korábban már utaltam, a harcászati szállító repülő erők a műveletek legszélesebb körét képesek támogatni, csapatok hadműveleti körzetbe szállítása, gyors átcsoportosítása, utánpótlás kijuttatása, egészségügyi szállítás és sorolhatnám. Kiszélesítik a légierő klasszikus alkalmazási képességeit. Egy harcászati szállító repülőgép képes gyorsan és nagy alkalmazási rugalmassággal támogatni a harcoló erőket, függetlenül a terület jellegétől, tábori repülőtérrel, vagy nem előkészített - nem szilárd burkolatú leszállóhelyről. Természetesen napjaink harcászati szállító repülőgépei közül nem alkalmas mindegyik a teljes harcászati alkalmazási követelményeknek megfelelni, ezért röviden kitérek a repülőgépekkel szemben támasztott követelményekre.

Ezek a következők:

- ➔ olyan erős, robusztus repülőgép sárkány szerkezet, amely megfelel a harcászati igénybe vételnek;
- ➔ rövid fel és leszállási képesség (STOL-Short Take Off and Landing 500-800 m, nem szilárd burkolatú fel és leszállóhelyről is);
- ➔ olyan teherszállítási képesség, amely tömegben és méretben megfelel a hadszíntéri műveletek igényeinek (5-25 t-ig);
- ➔ széles teher tér nyílások és autonóm tehermozgató berendezés, mely az önálló be és kirakodást biztosítja;
- ➔ gyors átalakíthatóság a harcászati igények függvényében;
- ➔ ejtőernyős deszantolási képesség;
- ➔ minden időjárási körülmények közötti bevethetőség nappal és éjjel egyaránt;
- ➔ stabil repülési képesség kis sebességű tartományban;
- ➔ hatósugár 2000-2500 km és maximális átrepülési távolság 6000 km teljes terheléssel;
- ➔ légi utántöltési képesség;
- ➔ huzamos üzemeltetési lehetőség repülőtérrel kívüli viszonyok között (repülőtéri műszaki üzemben tartó állomány nélkül);
- ➔ önvédelmi rendszerek megléte, mint például besugárzás jelző- rakéta elleni védelem.

A megfogalmazott követelmények egyidejű teljesítése természetesen igen komoly feladatot jelent a repülőgép konstruktőrök részére, akik csak napjaink új technológiai és új anyagai (kompozitok, kevlar anyagok) alkalmazásával tudnak megfelelni a kihívásoknak. A harcászati légi szállítási követelményeket legjobban teljesíteni tudó típus a C-130 Hercules, mely az elmúlt közel 50 év alatt folyamatos fejlesztésen ment keresztül. Napjaink új konstrukciója a CASA Cn-295, vagy C-27

Spartan, de ezek mellett a rendszerben tartott ismertebb típusok (AN-12 Cub, C-160 Transall, FIAT G-222, F-27 Friendship és az AN-26 Curl)⁵ is eleget tesznek az alapvető követelményeknek.

A Magyar Honvédség, Légierő szállító repülő századának feladata a légierő és a szárazföldi csapatok egységei, alegységei manőverei és harctevékenységeinek biztosításával összefüggő feladatok végrehajtása bel és külföldön, valamint NATO kötelékben.

2. Missziós-hadműveleti területek és a légi szállítás összefüggései

„A Magyar Honvédség alapvető feladata, hogy teljes szervezetével és képességeivel az ország függetlenségét és területi sérthetetlenségét védelmezze, alapvetően szövetségi keretekben, de a szövetséges erők megérkezéséig önállóan tevékenykedve.”⁶ Ugyanakkor az ország védelme mellett a különböző missziók biztosítása. Ezek sorából is kiemelkedik az Afganisztánban zajló, NATO által vezetett ISAF misszió, melyhez kötődően a Magyar Honvédség Baghlan tartományban egy Tartományi Újjáépítési csoportot tart fent.

E mellett jelenleg még -2009 április 01-ig-, magyar nemzeti irányítás és parancsnokság mellett működik a nemzetközi repülőtér Kabulban (KAIA). Egy OMLT és egy Különleges Műveleti csoportunk kezdi meg tevékenységét 2009-ben, és ehhez jönnek még a különböző törzsekben egyéni beosztásokban szolgáló katonáink.⁷

A másik nagy létszámú kontingens a balkáni misszió, mely létszámban a missziós szerepvállalás közel felét jelenti. A balkáni térség légi szállítás szempontjából a harcászati mélységet jelenti, így az ebbe a térségbe irányuló szállítási feladatokat a Magyar Honvédség légi szállító kapacitással meg tudja oldani. Itt elsősorban a személyi állomány szállítására kell gondolni, hiszen a felszerelés, utánpótlás szállítása –ha azt sürgősség nem indokolja-, akkor olcsóbban célba juttatható földi szállítással. A balkáni térségbe a magyar AN-26 repülőgépek általában a pristina repülőtérre közlekednek. Ez a harcászati távolság az AN-26, illetve hasonló kategóriájú repülőgép számára egy optimális, gazdaságosan üzemeltethető járatot jelent. A repülőgép a Magyar Honvédség tulajdona, a személyzet kiképzetten rendelkezésre áll, illetve ezeken a járatokon adott esetben kiképzés is folytatható. Könnyen belátható, hogy egy ilyen járat esetében, ahol a Magyar Honvédség missziót végrehajtó személyi állományát váltjuk, szabadságoltatjuk stb..., költségként a hajózó személyzet napidíja jelenik csak meg, hiszen a többi költség tényező eleve benne van a Magyar Honvédség éves költségvetésében.⁸ A repülési idő rendelkezésre áll a hajózó állomány kiképzésére, jártasság

⁵ Orosz Zoltán: A szállító repülő és szállító helikopter alegységek alkalmazási lehetőségei a NATO szövetségi rendszerben. ZMNE VKT záró dolgozat, Budapest, 2002. 22-24. old.

⁶ Magyar Köztársaság Nemzeti Katonai Stratégiája - 1009/2009 (I.30.) Kormányhatározata léptette életbe

⁷ OMLT-Operational Mentor Liaison Team: Hadműveleti Tanácsadó és Összekötő Csoport.

⁸ Természetesen ki lehet és ki is számoljuk, hogy egy AN-26 repülőgép üzemórája mennyibe kerül. Ez tartalmazza a személyzet illetményét, a műszaki állomány illetményét, a gép amortizációját, az üzemanyag árát, és sorolhatnám. Ha ezt hasonlítjuk össze egy polgári légitársaság ajánlatával, könnyen lehet, hogy a polgári cég tűnik olcsóbbnak. Ez azonban megítélésem szerint alapvetően téves szemlélet, hiszen a felsorolt költségek alapvetően rendelkezésre állnak, hiszen a gép, a személyzet, stb. a „miénk”, vagyis egy üzleti ajánlat elbírálásakor nem vehető figyelembe, hiszen akkor ezeket a költségeket kétszer számítjuk fel saját magunknak.

fenntartására biztosított kiképzési időben. Az ehhez szükséges üzemanyagot és egyéb fenntartási anyagokat szintén tartalmazza a költségvetés. Vagyis „csak” azt kell tennünk, hogy amink van és amire van, azt rendeltetés szerűen alkalmazzuk, használjuk. A leghatékonyabb kiképzés és a megszerzett képesség, ismeret szinten tartása, a gyakorlatokon való részvétel, illetve a valós harci alkalmazás.

A Balkán még egy-két évtizedig feladatot jelent a Magyar Honvédség részére, mivel a térség meghatározó Magyarország biztonsága szempontjából. Kézenfekvő, hogy a többi - a térségben szolgáló nemzethez hasonlóan -, a személyi állományunk mozgatását alapvetően a leggazdaságosabb és legegyszerűbb módon, a rendelkezésre álló szállító repülőgépeinkkel oldjuk meg.

A Magyar Honvédség másik kiemelt fontosságú hadművelleti területe Afganisztán. Az ISAF misszió keretén belül, mintegy háromszáz fő teljesít szolgálatot különböző beosztásokban, kötelékekben. Ennek az állománynak az ellátása, kihelyezése, szabadságoltatása mind nemzeti feladat. Ezt a feladatot különböző módokon lehet megoldani. Az egyértelmű, hogy a nagy távolság miatt úgy a személyi állomány, mint az anyagi technikai eszközök mozgatására csak a légi szállítás jöhet szóba.⁹ Könnyen belátható, hogy a Magyar Honvédség, rendelkezésre álló szállító repülőgépei nem alkalmasak stratégiai léptékű feladat végrehajtására, illetve a szállító kapacitás mértéke nagyságrendekkel elmarad az igényektől. Ez alapján a szállítási igényeinket, keretszerződések alapján, más nemzetek szabad szállító kapacitását igénybe véve tudjuk teljesíteni. A szövetség keretein belül néhány nemzet saját légi hidat üzemeltet és ezeken a járatokon a szabad kapacitást igénybe tudjuk venni. Ez általában 500-600 euró/ fő/ járat költséget jelent.

Előfordulhatnak azonban olyan esetek, amikor szabad kapacitások nem állnak rendelkezésre. Ilyenkor bérelt charter járatokat kell szerveznünk, mely természetesen költségesebb, általában 600-750 euró/ fő/ járat. Évente átlagosan mintegy húsz alkalommal kell igénybe venni ezt a megoldást. A rendelkezésre álló statisztikai adatokat elemezve, az elmúlt négy évet vizsgálva, mintegy 2,5-3,5 millió euró az a költség, melyet a légi személyszállításokra és újabb mintegy 3 millió euró, melyet az anyagszállításokra más nemzeteknek fizettünk. Vagyis négy év alatt mintegy 6 millió euróba került a hiányzó képesség előteremtése, és mindez nem akkor amikor nekünk kell, hanem akkor, amikor szabad kapacitás áll rendelkezésünkre. Az interneten böngészve, ha beírjuk például, hogy C-130 ára, hamarosan nagyon sok adatra bukkanunk. A legújabb C-130J verzió 66 millió USD, de használtan jó állapotút fele áron is lehet kapni. Közgazdász szakemberek pontosan kiszámíthatják, mennyi idő alatt térül meg egy ilyen nagy értékű beruházás. Én az alkalmazói oldalról, egyszerűen közelítem meg ezt a problémát. Egy használt gép esetében, ha csak az általunk másnak kifizetett összegeket veszem alapul, mintegy 28-30 évnyi bérleti díjat fizetünk ki egy gépért. Azonban, ha az a gép a miénk, ezt az összeget még egyszer nem fizetjük ki, illetve ha csak egy hasonló kis nemzet bérel szabad kapacitást, már

⁹ A hadművelleti terület jelenlegi sajátossága, hogy a fenyegetettség magas, a helyzet rövid időszak alatt is gyorsan változhat. Ilyen helyzetben minden eszközre, anyagra a lehető legrövidebb időn belül van szükség. A hajón vagy más költség takarékos ám hosszú kijuttatási mód a hadművelleti területen feladatot ellátó személyi állomány biztonságát veszélyezteti.

megteremtette az árát. Mint már utaltam rá, a katonai szállítógép piacon hiány van. Ezek a repülőgépek szinte folyamatosan repülnek, illetve kell is hogy repüljenek, mert amíg a levegőben vannak, addig kerül a legkevesebbe a fenntartásuk. Egy ilyen repülőgép üzemben tarthatósági ideje 40-45 év. Bőven megtermeli a beszerzésére és fenntartására fordított költségeket- és akkor áll rendelkezésre, amikor nekünk kell.

Másik alternatíva, hogy a C-17 programban meglévő repülési időnket vesszük igénybe. A részvételünk a C-17 programban igen fontos, hiszen általa egy NATO/többnemzeti közös katonai bázis alakul ki Magyarországon a pápai légi bázison. Túl azon, hogy a pápai kistérség gazdaságára is pozitívan hat a bázis működése, igen jelentős Magyarország politikai megítélése szempontjából ez a projekt. Ezeket a tényezőket azért említettem meg, mert az, hogy mennyi repülési idő hívható le egy részes nemzet által, az attól függ, hogy az adott nemzet mennyi repülési időt vásárol. Könnyen belátható, hogy Magyarország nem rendelkezik jelentős lehívható repülési idővel. Vagyis azt a repülési időt –mintegy negyven óra évente-, amely rendelkezésre áll, be kell osztani, illetve bizonyos mértékig tartalékolni kell rendkívüli helyzetek kezelésére, legyen szó rendkívüli anyagszállításról, vagy a személyi állomány mozgatásáról.¹⁰

Ugyanez a helyzet a cikkem elején már említett SALIS szerződéssel is. Elgondolkodtató, hogy a Magyar Honvédség jövőbeni feladatait prognosztizálva nem lenne-e célszerű egy a stratégiai feladatok ellátására is alkalmas szállító repülőgép típussal rendelkezni. Véleményem szerint szükség lenne ilyen képességre a Magyar Honvédségnél is. A környezetünkben erre is van példa, Ausztria az 1990-es években kialakított katonai stratégiája alapján hasonlóan hozzánk, mintegy 1000 főben határozta meg részvételét béke fenntartó missziókban. Ezen missziók biztosítása érdekében Nagy Britanniától vásároltak C-130 típusú repülőgépeket. Ugyanezt tette Románia is, mely szintén az 1990-es évek elején vásárolt használt szállító repülőgépeket.¹¹ Szintén alternatív lehetőség lenne a kifejezetten katonai szállító repülőgépek mellett utasszállító géppel, gépekkel is rendelkezni.

Ezt elsősorban a már említett kontingens váltások indokolnák, hiszen a bérelt charter járatok is utasszállító repülőgépekkel bonyolódnak. A német légierő Airbus A320, a holland KC-10, de még a velünk összemérhető cseh légierő is rendelkezik Airbus A319 típusú személyszállító repülőgéppel.¹²

Miért érdemes egy légierőnek, katonai szervezetnek elsősorban személyszállító géppel rendelkeznie? Ezek a gépek mindig rendelkezésre állnak; nagy szállító kapacitással rendelkeznek, ezáltal sok személyt, katonát szállíthatnak.

¹⁰ Az emlékeztető 2004. december 26-i cunami katasztrófa után minden nemzet, amely légi szállító kapacitással rendelkezett, a saját polgárait mentette ki a térségből. Gyakorlatilag szabad légi szállító kapacitás nem állt rendelkezésre. Egy váratlan hadműveleti helyzetben hasonló szituációba kerülhetünk- gyors evakuálás egy adott hadműveleti területről csak saját szállító kapacitás meglétével biztosítható.

¹¹ Az USA eredetileg Magyarországnak ajánlotta fel a használt repülőgépeket, de a gazdasági helyzetre hivatkozva Magyarország nem élt a lehetőséggel. Ezt követően kapta meg Románia a gépeket.

¹² Jelenleg Csehország az EU soros elnöke. Az év első napjaiban kirobant palesztín izraeli konfliktus kapcsán a világ TV híradói mutatták, amint az EU soros elnöke a cseh miniszterelnök Mirek Topolánek a cseh légierő Airbus gépével utazott Gázába, Brüsszelbe.

Alkalmasak arra, hogy a légi utántöltő lehetőséget is biztosítsák.¹³ Egy ilyen kategóriájú gép birtokában megoldódhatna az állami vezetők szállításának problémája is, beleértve a kísérők szállítását. Fontosnak tartom megjegyezni, hogy a magyar katonai beszerzési gyakorlatban mindig új gépekben gondolkodunk. A szállító gépek piacán teljesen természetes, hogy használt gépeket is rendszerbe állítanak, számunkra is ezt az utat kellene követni. Ezekkel a gépekkel az említett országok biztosítani tudják a szükséges légi szállító kapacitást, mely nemzeti hadseregük kiszolgálásához szükséges, illetve szükség és lehetőség szerint szabad kapacitásukkal más országok igényeit is ki tudják elégíteni térítés ellenében. Ezt mi is megtehetnénk, ha lenne mivel.

3. A szállító repülő képesség jelene, jövője¹⁴

A személyi és technikai feltételek helyzete alapján a merev szárnyú szállító repülő kapacitás nem tudja kielégíteni a Magyar Honvédség és ha az állami felső vezetők szállítását is figyelembe vesszük, akkor a Magyar Köztársaság igényeit sem. Jelenleg a meglévő 5 darab szállító repülőgép életkora 30-35 év. Gyártásukkor 30 év üzemidő lett megállapítva, mint maximális üzemben tarthatósági idő. A gyártóval történt megállapodás alapján, figyelemmel a repülő gépek műszaki állapotára, a gyártó vállalt üzemidő hosszabbító nagyjavítást, melyre 2006 őszétől 2010 év végéig kerül sor. Így az öt darab repülőgép 2015-ig lesz üzemeltethető, akkor végérvényesen ki kell vonni a hadrendből.

A vázolt NATO alkalmazási műveletekre és a Magyar Honvédség szükségszerűen növekvő szerep vállalására a NATO szövetségi rendszerben -és ebből következő hangsúlyosabb megjelenésünk az ISAF misszióban-, szükséges a közepes szállító repülő kategória alsó és felső kategóriába tartozó típusaival is rendelkezni.

Korábban utaltam a humanitárius segélyszállítmányok célba juttatásának fontosságára, az ilyen műveletekben történő szerepvállalás jelentőségére. E mellett figyelembe kell venni, hogy a harcászati repülő típusváltással 2008-ban hadrendbe állt Gripenek lehetővé teszik Magyarország jövőbeni szerep vállalását nagyobb léptékű légi műveletekben is. Ennek biztosítására szükséges a közepes szállítórepülők felső kategóriájába tartozó gép típussal is rendelkezni.

Napjainkban a folyamatos modernizáció eredménye képen egyedül a C-130 Hercules képes a kor követelményeinek megfelelni. (Az európai fejlesztésű hasonló szállító gép az A-400 egyelőre nem áll rendelkezésre a prototípusnál jelentkezett problémák miatt.) A szárazföldi és a légierő várható alkalmazási igényei és a gazdaságos üzemeltethetőség alapján mintegy négy darab ilyen kategóriájú gép biztosítaná a szükséges képességeket. Az 1990-es évek elején az Egyesült Államok Kormánya már ajánlott fel hazánknak négy darab felújított C-130-as repülőgépet segély formájában, nekünk csak

¹³ A Gripen repülőgépek alkalmazása megkívánja a hajózó állomány légi utántöltő kiképzését. Az utántöltő gépek rendelkezésre állásáért fizetnünk kell. A kiképzettség fenntartásához folyamatos gyakoroltatás kell. Hosszú távú feladat, gazdaságosabb saját lehetőséggel rendelkezni, mely mások részére bérbe adható.

¹⁴Orosz Zoltán: A szállító repülő és szállító helikopter alegységek alkalmazási lehetőségei a NATO szövetségi rendszerben. ZMNE VKT záró dolgozat, Budapest, 2002. 33-35. old.
A korábbi dolgozatomból átemelt rész sajnos napjainkban is aktuális, így csak néhány számszaki adatot kellett pontosítanom. A megállapítások változatlanul megállják helyüket.

a földi eszközök beszerzését, illetve az állomány kiképzéséért kellett volna fizetni. Az akkori gazdasági helyzet ezt sem tette lehetővé, így a négy darab Hercules a Román Légierőben került rendszeresítésre, ahol azóta is üzemeltetik őket. A román Herculesek és személyzeteik meggyőzően reprezentálják Románia elkötelezettségét a NATO tagságra, minden NATO/pfp légierő gyakorlaton megjelennek és tekintettel a gépek megfelelő felszereltségére, műszerezettségére, egyenrangú félként felelnek meg az elvárásoknak.

A szállító repülőgép, legyen bármilyen kategóriájú, igen drága eszköz, melynek az üzemeltetése akkor a legköltségesebb, ha a földön áll. A jövőbeni magyar légi szállító képességet éppen ezért úgy célszerű üzemeltetni, hogy a magyar nemzeti igények teljesítésén túl az esetleges szabad kapacitást a NATO szövetségesek, illetve nemzetközi szervezetek részére kell felajánlani. Jó példa erre Belgium gyakorlata, mely haderejéhez mérten viszonylag nagy, 11 gépből álló C-130 ezredet tart hadrendben. Ezek a gépek szinte állandóan úton vannak, így nem kis bevételt is „termelve” a Belga Légierő részére.

A Magyar Honvédség szárazföldi erői és légierője kiképzését, a NATO szövetség részére felajánlott erők mobilitásának, gyors reagáló képességének biztosítását, a szövetségi műveletekben történő részvételt, a befogadó nemzeti logisztikai támogatást az elvárt szinten biztosítaná egy 4+6 gépes harcászati szállító repülő képesség. (Négy darab a felső közép- harcászati/stratégiai és hat darab az alsó közép- harcászati kategóriájú szállító repülőgép.) Ez a képesség úgyszintén képes lenne arra, hogy a Magyar Köztársaság tekintélyének, politikai, gazdasági, katonai súlyának megfelelően megjelenítse a nemzetet a nemzetközi közvélemény előtt, a különböző humanitárius segély akciókban történő szerepvállalással.

Nem tértem ki még az állami és katonai felső vezetők szállítására. A kérdés nem megkerülhető. Az elmúlt évtized történései is bizonyították, hogy az állami vezetők nem utazhatnak minden esetben menetrendszerű járással a katonai vezetőről nem is beszélve. Hazánk napjainkra olyan tekintélyt vívott ki, melynek vezetőink szerep vállalásában is megérkezésében egy adott tárgyalási helyszínen, meg kell jelennie. Indokolt ezért megfelelő személyszállító gép - esetleg üzleti gép/gépek beszerzése. Véleményem szerint egy kisebb hatótávolságú – európai utakra – és egy nagyobb átrepülési képességű, mely akár óceáni átrepülést is lehetővé tesz. Ezt a képességet egyértelműen indokolja a szövetségi rendszerhez tartozásunk is, illetve a 2011-ben esedékes EU elnöki posztunk.

4. A személyi állomány képzése

Nézetem szerint néhány gondolat erejéig foglalkozni kell az emberrel, aki az eszközt üzemelteti, hiszen hajlamosak vagyunk megfeledkezni arról, hogy egy képesség megléte, kialakítása nem csak az eszköz megvásárlásával, a szabályozó rendszer-szervezet meglétével alakul ki, hanem a személyi állomány kiképzésével válik teljessé.

Itt most nem kívánok foglalkozni a hajózó alapképzéssel, hiszen ez önmagában is több tanulmányt tehetne ki. Egy szállító pilóta kiképzése hosszú, több évre nyúló folyamat.

Az alap jártasságok elsajátítása után a különböző eljárások megismerése, a harci alkalmazási feladatok begyakorlása után, szakszolgálati engedély birtokában jut el a pilóta arra a kiképzettségi szintre, hogy önállóan bevetésre küldhető.¹⁵ A szakszolgálati vizsgára bocsátáshoz egy másod pilótának legalább 900 repülési órával kell rendelkeznie. Ha rátermett és alkalmas, akkor megkezdheti a gép személyzet parancsnoki átképzését, mely közel 100 órás kiképzési program lerepülését jelenti. Ebből következik, hogy egy gépszemélyzet parancsnok kiképzése a kiképzés ütemezésétől, lehetőségeitől függően mintegy 4-7 évig tartó folyamat. Ezt követően küldhető a gépszemélyzet parancsnoka hadműveleti feladatra, kiképzett, de kevés tapasztalattal rendelkező pilótaként.

Nem kell különösebb bizonyítási eljárás ahhoz, hogy belássuk, egy kiképzett katonai pilóta nagyon „értékes” ember. A Magyar Honvédség érdeke, hogy a hosszú évek alatt megszerzett tudás, tapasztalat, képesség megmaradjon, hasznosuljon a harc feladatok végrehajtása érdekében. Minél több tapasztalatot szerez egy pilóta pályafutása során, ez a tapasztalat annál értékesebb, és garanciája a sikeres feladat teljesítésnek.¹⁶ Fontos, hogy az elméleti ismereteket frissítse a személyi állomány, ismerje a szövetséges légierők pilótáinak harci tapasztalatait, azt be tudja építeni saját kiképzésébe. Ebből a megfontolásból is kiemelkedő jelentősége van a nemzetközi gyakorlatokon történő részvételnek. Fontos, hogy mielőtt egy személyzetet hadműveleti területre küldenénk, feltétlenül nemzetközi környezetben, gyakorlaton-gyakorlatokon vegyen részt, így ismerje meg és gyakorolja be az alkalmazott harceljárásokat. Szintén a felkészítést, kiképzés hatékonyságát növelő eszköz a szimulátor. Egy szimulátor segítségével a gépszemélyzet nyugodt körülmények között, kockázatmentesen be tudja gyakorolni a különböző harceljárásokat, a ténykedés rendjét a repülés különleges eseteiben, vészhelyzetekben. Egy ilyen berendezés rendkívül hatékony, hiszen a kiképzésre fordítandó repülési idő töredék költségéért lehet üzemeltetni. A repülési feladatok mintegy fele begyakoroltatható egy szimulátoron, így segítve a jártasság fenntartását. Természetesen egy szimulátor igen drága eszköz, ezért megfontolt döntést igényel a beszerzése. Új típus rendszeresítése esetén a beszerzés része lehet a szimulátor is, melynek szabad kapacitását bérbe lehet adni. Amennyiben nem rendelkezünk saját berendezéssel –mint az AN-26 esetében–, akkor szimulátor időt kell bérelni. Ez a repülés biztonsága, ezzel együtt a repülési feladatok eredményes és hatékony végrehajtása szempontjából rendkívül fontos lenne. Szinte már elcsépelet érv, hogy nincs elég pénz, vagyis takarékoskodni kell. A takarékoskosságot én a hatékony feladat végrehajtásban, az erő-eszköz ésszerű felhasználásában látom. A szimulátor kiképzés hiányát én rossz értelemben vett spórolásnak tartom. Ez nem meglepő, hiszen a magyar közgondolkodásban a biztonságra és a biztonságra fordított pénzre mint felesleges kiadásra gondolunk.¹⁷

¹⁵ A szakszolgálati engedély szükséges feltétel az önálló feladat végrehajtáshoz.

¹⁶ Chesley B. Sullenberger 58 évesen, negyven év gyakorlattal és csaknem húsz ezer repülési óra tapasztalatával, 2009. január 15-én a US Airways 1549-es járatának kapitányaként, sikerrel szállt le a Hudson folyó vizére New Yorkban a megsérült Airbus A320 repülőgéppel, megmentve 155 utas életét.

¹⁷ Nézzük meg, hogy a magyar családi háztartások mekkora hányada rendelkezik betörés gátlóval, vagy a személy gépjárművek hány százaléka van felszerelve lopás gátlóval, riasztóval.

A kiképzés egy folyamatos és állandó folyamat, mely nem áll meg egy kiképzettségi szint elérésével. Ellenkezőleg, a repülő kiképzésben különösen fontos a megszerzett gyakorlat szinten tartása, a jártasság fenntartása. Ez azt jelenti, hogy az elméleti és gyakorlati ismeretek bővítése, frissítése mellett folyamatos és gyakorlati repülő kiképzést kell folytatnia a repülő személyzeteknek. A repülő kiképzés tervezését, végrehajtását utasítások, szabályzatok határozzák meg minden repülőgép típus esetében. Ezek az utasítások előírják, hogy a különböző repülési gyakorlatokból mennyit, milyen idő kihagyás mellett kell ismétlődően végrehajtani ahhoz, hogy a személyzet repülési jogosultságát (jogi értelemben) és gyakorlati jártasságát fent tudja tartani és ezáltal hadműveleti repülést tudjon végre hajtani.

A jártasság fenntartást a folyamatos kiképzési és hadműveleti repülések jelentik. A szövetséges országok gyakorlata és a nemzeti szabályzók alapján a szükséges jártasság fenntartása egy gépszemélyzet parancsnok esetében mintegy 200-250 óra repülési idő lerepülését jelenti évente. Ez a repülési idő mennyiség garancia a szükséges repülési biztonság szavatolására is.

5. Összegzés

A Magyar Honvédség alapvető és elsődleges feladata az ország védelme és ezt követi a változatlanul fontos NATO felajánlásokból és kötelezettségekből következő feladatteljesítés. Napjainkban a Magyar Honvédség mintegy 1000 főt állomásoztat különböző missziókban a világban, NATO-EU-ENSZ békeműveletekben. A kontingens közel fele a Balkánon teljesít szolgálatot, melynek közelsége meghatározó Magyarország biztonsága szempontjából. Jelentős erővel veszünk részt a NATO által vezetett ISAF misszióban, Afganisztánban. Ez a két meghatározó hadműveleti térség- a közeli Balkán és a több ezer kilométerre lévő Afganisztán-, komoly feladatot jelent a csapatok kihelyezése, ellátása, váltása szempontjából.

A hadműveleti területek távolsága, a szükséges gyorsaság-időtényező indokolja a légi szállítást alkalmazását. A Magyar Honvédség rendelkezik bizonyos légi szállító kapacitással, mely kis részben képes az igényeinket biztosítani. Ez a meglévő képesség alkalmas a balkáni hadműveleti térség kiszolgálására, ha a személyi állomány pihentetéséről, kisebb létszámú váltásáról, kis mennyiségű anyag, utánpótlás kijuttatásáról van szó. A rendszerben tartott AN-26 szállító repülőgép technikai képességei alapján harcászati feladatok végrehajtására alkalmas csak. A hiányzó igények lefedése különböző, többnyire polgári légi szállító gépek bérlésével történik. Az afganisztáni térségbe kizárólag bérelt járművekkel tudunk eljutni, részben a szövetséges légi hidak igénybevételével, részben bérelt repülőgépek alkalmazásával.

A fentiek alapján mindenképpen indokolt lenne, ha rendelkeznénk saját- stratégiai feladatok, szállítások végrehajtására alkalmas repülőgéppel. Ebben az esetben az állomány részbeni váltása, anyagok után szállítása és ami a legfontosabb, váratlan helyzetek kezelése esetén is rendelkeznénk szállító repülőgéppel. Ezt a stratégiai szállító kapacitást adott esetben más nemzetek részére mi is ki tudnánk ajánlani, vagyis bérszállításokat tudnánk teljesíteni. Ez azt jelentené, hogy a hajózó állomány

kiképzettségét, felkészítésének szinten tartását hadműveleti feladatok folyamatos teljesítésével, finanszírozottan a fenntartási költségeket jelentősen csökkentve tudnánk tervezni és teljesíteni. Ezzel együtt, rendelkezésünkre állna váratlan helyzetekre egy saját szállító kapacitás. A hajózó állomány kiképzettségét a folyamatos gyakoroltatás mellett a szövetség gyakorlatain történő részvétellel, illetve szimulátoros gyakoroltatással szükséges szinten tartani. A szimulátoros gyakoroltatás nagyban növeli a hajózó állomány biztonságát, begyakorlottságát a repülési feladatok végrehajtásában. Ezt a gyakorlási lehetőséget vagy szimulátor idő bérlésével, vagy saját szimulátor beszerzéssel lehet biztosítani. A saját szimulátor biztosítja a folyamatos rendelkezésre állást, illetve lehetőséget biztosít a szabad kapacitás értékesítésére.

A Magyar Honvédség az ország védelmi feladatok mellett jelentős erővel vesz részt a különböző missziókban. Katonáink feladat végrehajtását, biztonságát a rendelkezésre álló erőforrások ésszerű felhasználásával a meglévő technikai eszközök gazdaságos alkalmazásával és új technikai eszközök rendszerbe állításával kell biztosítanunk.