

Orosz Zoltán

REPÜLŐ ÉS HELIKOPTER ERŐK ALKALMAZÁSÁNAK IDŐSZERŰ KÉRDÉSEI

A magyar biztonságpolitikai kockázat elemzések – a következő tíz év távlatában –kizárják, hogy hazánk közvetlen környezetében háborús küszöböt elérő konfliktus alakuljon ki. Sokkal inkább kell tartani a nem háborús veszélyforrások megjelenésétől. Sajnos ezek alapján olyan vélemények is megfogalmazódtak, hogy a védelem-honvédelem kérdéseivel szükségtelen foglalkozni, a haderő fenntartására, fejlesztésére fordított anyagi eszközök „ablakon kidobott pénz”. Ezt a megközelítést alapjaiban hibásnak tartom, hiszen minden egészségesen gondolkodó ember figyelmet fordít egyéni biztonságára, minden józanul gondolkodó nemzet gondot fordít biztonságára, védelmére. Abban a kérdésben természetesen lehetnek nézetkülönbségek, hogy ez a biztonság milyen mértékű kell, hogy legyen.

Szerencsére egyre inkább teret nyer az a vélemény, hogy a szövetségi kötelezettségek teljesítése mellett és nem helyett, biztosítani kell az ország védelmi képességét.¹

A védelmi képesség fenntartásba természetesen bele tartoznak a légierő képességei is. Napjaink magyar légierője rendelkezik korszerű negyedik generációs harcászati repülőgépekkel, melyek úgy levegő-levegő, mint levegő-földalkalmazást lehetővé tesznek, kiképzett kezekben, szövetségi keretek között is. Ezt a képességet kiegészítendő, elsősorban a szárazföldi erőket támogató csapatrepülő képességünk is van –harci és harci támogató-, mely széleskörűen alkalmazható, bár légi szállító kapacitásunk korlátozott képességű. Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy minden szervezet működésének fontos eleme az utánpótlás nevelése-biztosítása, ezért fontos megemlíteni a légierő pilóta kiképző képességét is. Ezek a képességek és az alkalmazásuk megjelenítését lehetővé tevő technikai eszközök, és működtető személyi állomány együtt jelenti ma azt, amit röviden a Magyar Légierő repülő és helikopter fegyvernemeknek ismerünk.

HARCÁSZATI REPÜLŐK

A légierő harcászati repülő fegyvernemét több különböző típusú repülőgéppel láttuk el az elmúlt évtizedekben, kezdve a legendás MIG-21 különböző modifikációival és zárva a sort - jelenleg rendszeresítés alatt álló - JAS-39 Gripen EBS HU típusú harcászati repülőgépekkel.

A légierő harcászati repülőgépeivel jelenlegi felszereltségük, méretük, a személyi állomány kiképzettsége, valamint a szervezeti struktúra alapján a következő legfontosabb feladatokat képes végrehajtani:

¹ Orosz Zoltán: Helikopterek és szállító repülőgépek – adalékok a légi szállítás alternatíváihoz, alkalmazási lehetőségeihez és elveihez. Új Honvédségi Szemle 2007/11. 68. old. Budapest.

- Készenléti szolgálat (QRA)² folyamatos ellátását, elfogási és légi rendészeti feladatok végrehajtását légi vagy földi irányítás mellett.
- Légi felderítést.
- Légi oltalmazást harci őrzáratozással a kijelölt felelősségi körzetben.
- Légi hadműveletek támogatását őrzáratozással, saját repülőgépek kísérését, védelmét.
- Az ellenséges légvédelem lefogását.
- Saját repülőterek légvédelmét a földi légvédelmi erőkkel közösen.
- A NATO erőkkel közös légi-légvédelmi műveletekben való részvétel³ harcászati hatóságukon belül.

A Magyar Köztársaság légtere NATO tagságunk óta az egységes NATO szövetségi légtér része és ennek megfelelően a szövetség készségi erői, benne a magyar készségi gépekkel biztosítják a légtér ellenőrzését, felügyeletét. A nemzeti légierő hadművelati szolgálatai a Szövetséges Légierő Hadművelati Központokkal (CAOC) együttműködésben dolgoznak. Jelenleg a légtér rendészeti szolgálatot (Air Policing) a MIG-29 típusú repülőgépekkel látjuk el. Ez a típus 2009. év végéig marad rendszerben. Az állománytáblában szereplő 14 darab (meglévő 13 db.) repülőgép 1993. évi gyártásuktól számítva 40 évig, illetve 4000 repült óráig állapot szerint üzemeltethető.

Tekintettel arra, hogy korábban döntés született egy modernebb gép típus beszerzésére, így ez a repülőgép semmilyen modernizációs fejlesztést nem kapott, így a mai kor követelményeinek jelenlegi formájában nem képes megfelelni, illetve korlátozott képességekkel rendelkezik. A légierőnél meglévő repülőgépek a légtér ellenőrzési légi rendészeti feladatoknak képesek megfelelni.

A **légi felderítés** napjainkban is fontos feladat, annak ellenére, hogy szövetségeseink magas technikai színvonalú érzékelők segítségével szinte valós idejű felderítési adatokkal rendelkeznek adott hadművelati körzetről. A felderítő műholdak rendszere azonban nem zárja ki a hadművelati-harcéri légi felderítés szükségességét, hiszen egy hadművelet eredményességéről rendelkezésre álló információ nagyban befolyásolja a további műveletek tervezését, végrehajtását. Napjainkban egyre inkább alkalmazási gyakorlat, hogy a csapásméréssel egy időben rögzítésre kerül annak eredménye is. Ehhez megfelelő technikai felszereltség és képességű repülő eszközre van szükség, mint amilyen például a JAS-39 EBS HU.

Klasszikus harcászati repülő alkalmazási forma az **oltalmazás légi őrzáratozással**. Őrzáratozási légtérből, mely az oltalmazandó objektumtól harcászatiilag legoptimálisabb távolságban kerül kijelölésre, szinte azonnal harcba vethetőek a harcászati repülőgépek, ráadásul a légi utántöltési képességgel szinte folyamatos jelenlét biztosítható. Az oltalmazandó objektum, vagyis a feladat jellege határozza meg a fegyverzetet, a függesztési variánsokat. Csapás kiváltás után, amennyiben a fegyverzet mennyisége lehetővé teszi, folytatható az őrzáratozási feladat. Őrzáratozási légtérből biztosítható egy másik kötelék oltalmazása is, ebben az esetben azonban a műveletet irányító parancsnoknak gondoskodnia kell egy másik gépről, kötelékről, amely az őrzáratozási feladatot továbbra is biztosítja.

² QRA-Quick Reaction Alert: Állandó készenléti szolgálat, mely a riasztás után a meghatározott normaidőn belül végrehajtja a felszállást és a meghatározott harcászati feladatot éles fegyverzettel, NATO harcászati alárendeltségben.

³ Magyar Honvédség Légierő Doktrína. MH Légierő Parancsnokság Veszprém 2004. 08. old.

Az ellenséges légvédelem lefogása biztosítja saját gépeink sikeres feladat végrehajtását. Ebben az esetben nem feltétlenül megsemmisítésről beszélünk, egyszerűen olyan feltételek biztosítása a cél, melyben az ellenséges légvédelem nem tud eredményesen tevékenykedni saját gépeink ellen, vagyis azok a harcászati feladataikat eredményesen képesek teljesíteni. Ez jelentheti az ellenséges légvédelem egyes elemeinek megsemmisítését, rongálását, de jelentheti azt is, hogy oly mértékű zavarást alkalmazunk, mely bénítja az ellenséges eszközök működését. A zavarás történhet saját terület felett, az ellenséges légvédelem hatáskörzetén kívül, de történhet a csapásmérő köteléken belülről is.

A felsorolt alapvető feladatok részben oldhatók meg a jelenlegi technikai színvonalú MIG-29 repülőgéppel. Ezzel nem azt akarom mondani, hogy a MIG-29 egy rossz repülőgép lenne

Közel sem, hiszen kis hatósugara mellett légtér védelmi, légtér ellenőrzési feladatokra kiválóan alkalmas, sőt földi célok ellen is alkalmazható, hiszen ehhez bizonyos romboló eszközökkel rendelkezik. Azonban az elmaradt technikai modernizáció miatt ma már szövetségi feladatok, pontosabban több nemzeti alkalmazása nem lehetséges. *(Ahhoz, hogy ez a gép típus a NATO erőkkkel együttműködve legyen képes működni, mindenképpen modernizáción kellett volna átesni, mely feladatot számos nyugati cég is képes elvégezni.)* Tekintettel arra, hogy új repülőgép típus beszerzéséről született döntés 2001-ben, így felesleges lett volna a fenntartáson kívül egyéb összegeket a gépre áldozni.

A rendszeresítés előtt álló JAS-39 EBS HU Gripen repülőgép a magyar igények szerint lett kifejlesztve.⁴ A magyar igények megegyeznek a NATO követelményekkel, vagyis ez a repülőgép minden szempontból alkalmas arra, hogy koalíciós műveletekben részt vegyen. Valamennyi fedélzeti rendszere képes együttműködni a szövetség legmodernebb harcvezető, harcirányító rendszereivel. Nem véletlen, hogy a Svéd Légierő terveiben is az szerepel, miszerint az elavuló Gripen A/B változatai helyett az EBS HU változatot fogják rendszeresíteni.

Ez a modern repülő eszköz fokozottan igényli, hogy a hajózó állomány magas fokú repüléstechnikai képességekkel rendelkezzen, folyamatos repülő kiképzést folytasson.

Követelmény, hogy az évente teljesített repülések száma jóval száz óra felett legyen. Ezért indokolt, hogy a Gripen mellett álljon rendelkezésre egy olyan repülő eszköz, mely műszerezettségben közel áll a Gripen technikai színvonalához, ugyanakkor az üzemeltetése lényegesen olcsóbb. Így egy ilyen repülőgépen gazdaságosabban lehetne a hiányzó, ám ugyanakkor nélkülözhetetlen repülési időt biztosítani a hajózó állomány részére.

CSAPATREPÜLŐK - HELIKOPTEREK

Jelenleg a Magyar Honvédség Légierő kötelékében **MI-24D/V/P típusú harci helikopterek és MI-8/17 típusú szállító helikopterek** vannak rendszeresítve. A helikopter flotta összetétele elég vegyes képet mutat. A rendszerben maradt gépek közül a **MI-8 típusú szállító helikopterek** –mivel egy korábbi döntés értelmében ipari nagyjavításuk nem tervezett-, kikopnak a rendszerből, gyakorlatilag

⁴ JAS-39EBS HU: az EBS

2009 után már csak három üzemképes gép áll majd rendelkezésre, 2014-ig. A három darab gép modernizációja, illetve nagyjavítása nem tervezett, így 2014-ben teljesen megszűnik a MI-8 típusú helikopterek üzemeltetése a Magyar Honvédség kötelékében.

A meglévő hét darab **MI-17 típusú szállító helikopter** ipari nagyjavítása és modernizálása szükséges a kor követelményeinek megfelelő feladat végrehajtáshoz. A MI-17 típusú helikopterek folyamatos nagyjavítás esetén 2020-2025-ig üzemben tarthatók. A MI-24 típusú harci helikopter V és P változatai folyamatos ipari nagyjavítás elvégzése esetén 2025-2030-ig üzemben tarthatók, ez olyan hosszú üzemben tarthatósági időszak még, ami indokolja ezeknek a nagy tűzerőt képviselő gépeknek a rendszeres nagyjavítás melletti modernizációját is.

Mindenki előtt ismert az a nagyfokú manőverező képesség és sokoldalú alkalmazási lehetőség, amely tulajdonságok miatt a helikopter, mint repülő szerkezet széles körben alkalmazható katonai műveletekben. Napjaink igénye, - mely prognosztizált volt évekkel ezelőtt-, egyre inkább kikényszeríti, hogy a helikopteres képesség jelen legyen a hadművelleti területeken, mert csak így biztosítható a siker. Egyre inkább igaz ez az aszimmetrikus hadviselés korában, amikor a váratlanul és nem prognosztizálható kihívásokra csak az azonnali és rugalmas reagálás adja meg a siker esélyét.

A NATO elvek szerint a helikopterek harcászati alkalmazása esetén a következő főbb feladatokat hajthatják végre:

Légi mozgékony hadműveletek

A légi mozgékony hadműveletek koncepciója azt jelenti, hogy a szárazföldi erők számára megnövelt mozgékonytámasztást biztosítunk helikopterek alkalmazásával. Egy adott hadművelet elgondolásán belül a légi mozgékony művelet teszi lehetővé a parancsnok számára, hogy a helyzet változása alapján gyorsan reagáljon a harcmező teljes szélességében és mélységében. Ez a képesség biztosítja, hogy az ellenségtől adott esetben át vegyünk a kezdeményezést és biztosítja a tevékenység szabadságát.

A légi mozgékony műveleteket rendszerint védtelen, vagy gyengén védett területeken hajtják végre.

Összefoglalva, a légi mozgékony művelet olyan hadművelet, mely során a harcoló erők helikopterrel manővereznek a meglepetésszerű és hatékony harcbevétel érdekében. Ez magába foglalja a helikopterek és a harc azonnali megkezdésére kész szárazföldi erők közös alkalmazását egy-egyestett alkalmi harci kötelékben. A légi mozgékony művelet megköveteli a helikopter alegység **teljes integrálását az összhaderőnemi kötelékbe a hadművelet tervezésétől kezdve a végrehajtásig**. A légi mozgékony művelet nem tévesztendő össze a „helikopter deszant” művelettel.

A helikopter deszant művelet különösebb elő tervezést, egyeztetést nem igényel, egy adott alegység, harci kötelék harcmezőn történő szállítását-átcsoportosítását biztosítja.

Csapatok és anyagok, harci-technikai eszközök szállítása

A helikopterek alkalmazásának szélesebb köre, melybe beletartozik a legösszetettebb légi mozgékonyaságú műveletektől kezdve az egyszeri szállítási feladatokig minden szállítási tevékenység.

Fő szállítási feladatok:

1. csapatok szállítása harci-technikai eszközökkel, például az összevonási körletből a megindulási körletbe;
2. harci eszközök, utánpótlási anyagok szállítása a belső teher térben, vagy külső függesztményként;
3. gyors erő átcsoportosítás az ellenség szárnyaira;
4. tartályok gyors harcra vetése, az előny megragadására;
5. csapatok gyors kivonása, átcsoportosítás végrehajtása.

Speciális erők érdekében végzett műveletek; légi roham és meglepés

A szállító helikopterek igen nagy hatékonysággal alkalmazhatók ellenség fontos pontjainak lerohanásában, illetve meglepésében. Ezek a műveletek igen változatos céllal hajthatók végre. *(Például: egy-egy ellenséges leszállóhely, vagy légvédelmi rakéta üteg, felderítő radar állomás megsemmisítése.)* Nem kívánom tovább sorolni a példákat, hiszen egy adott harcászati helyzetben számtalan objektum fontos ponttá válhat. Ezen műveletek közös jellemzője, hogy a speciális erők helikopterek alkalmazásával jutnak a harc feladat végrehajtási körzetébe, szivárognak át az ellenség által birtokolt területre és ott meghatározott harc feladatot, diverziós tevékenységet hajtanak végre. Fontos, hogy ez a csoport éppen a feladat jellege miatt kis létszámú legyen, egy-két szállító helikopterre elosztva. A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy a leszállóhely értelemszerűen az ellenség tűz-hatás körzetében van, tehát a helikopterek érkezése előtt közvetlenül a megfelelő tűztámogatást biztosítani kell.

Természetesen az ilyen légi roham műveletek mindig nagy kockázattal járnak, mivel igen sok a bizonytalansági tényező. Az ellenség ellenállása erősebb lehet a vártnál, a helikopter veszteség nagyobb a számítottnál, a támogató tüzelőkészítés hatástalan, a híradás megszakad, stb.. A harc téri parancsnok felelőssége, hogy a várható siker nagysága megérje a kockázatot és veszteséget, amit egy légi roham, rajtaütés eredményez.

Közvetlen légi támogatás – Close Air Support (CAS)

Alapvetően harci helikopterek feladata, de felfegyverzett szállítóhelikopterek is végre hajthatják; biztosítja a rendelkezésre álló tüzér gyors, hatékony alkalmazását, a szárazföldi csapatok harctevékenysége közvetlen légi támogatását.

Felderítés és a harcmező megfigyelés

Közvetlen információszerzés, amely nem kapcsolódik szükségszerűen az ellenség adott pillanatnyi tevékenységéhez. Például út, zóna, terület felderítés, légi fotózás, vegyi-sugár felderítés. Ezen túlmenően biztosítható a harc téri tüzelő állások, légi folyosók, felderítése is. A felderítés folytatása

komplexen is végrehajtásra kerül, hiszen minden repülési feladat után a gépszemélyzetek jelentést tesznek a végrehajtás közben tapasztaltakról.

A felderítést végző helikopter személyzet képes megfigyelés alatt tartani egy meghatározott területet, érzékelni az ott folyó csapat mozgást, manővereket, ellenséges erők nagyságát, felvonulási útvonalakat, stb.. A felderítő helikopterek biztosíthatják a nehezen megközelíthető, vagy a szárazföldi csapatok által nem birtokolt területek megfigyelését is. Fontos tényező, hogy a felderítés hatékonyságának növelése érdekében a rendelkezésre álló felderítő technikai eszközök a helikopter fedélzetén elhelyezhetők legyenek.

Tűzvezetés

A helikopter fedélzetéről végzett tűzvezetés, akár a tüzérségi lövegek, vagy a közvetlen légi támogatást végző repülőgépek-helikopterek (CAS) részére történik, azonos elveket követ a földről – *földi megfigyelő állásból (Observation Point-OP), vagy az előretolt repülésirányító által (ERIP; Forward Air Control-FAC) - végzett tűzvezetéssel.*

Vezetés és irányítás légi vezetési pontról

A vezetést bizonyos esetekben elősegíti, ha a parancsnok és törzse mozgékony, és közvetlenül képes a harcmező áttekintésére. A helikopter alkalmas mozgékonyság biztosítására légi vezetési pontként. Ehhez természetesen a szükséges kommunikációs csatornákat, képességeket a fedélzetén telepíteni kell.

Légi aknatelepítés

A helikopter alkalmazható aknák szórására, különösen olyan területen, ahol az aknatelepítés más eszközeinek alkalmazása nem lehetséges. A légi aknatelepítés előnye a helikopter által biztosított gyorsaság, nagy hatékonyság és harcászati rugalmasság.

Elektronikai harc

Elektronikai hadviselési konténerek, blokkok szerelhetők fel a helikopterekre speciális műveletek elvégzése érdekében. Természetesen, a túlélés javítása érdekében bármely helikopterre szerelhető elektronikai önvédelmi eszköz.

Kutatás és mentés (Search & Rescue – SAR)

A NATO terminológia szerint kutatás és mentés alatt kell érteni minden olyan tevékenységet, amely a bajba jutott, balesetet szenvedett állampolgár élet és vagyon biztonságának megóvását szolgálja szárazföldön és a tengereken. Nemzetközi egyezmények, szerződések kötelezik az államokat állandó, 24 órás készenlétben lévő kutató-mentő szolgálatok fenntartására. Ezt a szolgálatot a világ minden országában alapvetően helikopterekkel látják el.⁵

Harci kutatás és mentés (Combat Search & Rescue – CSAR)

⁵ ATP-10(D) Search and Rescue. Haditechnikai Intézet, 1996.

A hadműveleti tevékenység során lelőtt, lezuhant repülőeszközök életben maradt hajózó személyzeteinek mentésére harci körülmények között biztosított szolgálat. Első szervezetszerű alkalmazására a Vietnam elleni háborúban került sor. Következésképpen az Egyesült Államok fegyveres erői rendelkeznek a legnagyobb tapasztalattal a helikopteres harci kutató-mentő műveletek terén. Ez tulajdonképpen egy alkalmi harci kötelék, melynek magja egy helikopter géppár, fedélzetén a speciális erők katonáival, melynek feladata az ellenséges területről kimenteni a bajba jutott hajózó személyzetet.

Logisztikai támogatás

A helikopterek széles körűen alkalmazhatók logisztikai támogató szerepkörben is.

- napi rendszeres utánpótlás szállítás ahol, és amikor a domborzati viszonyok vagy a merev szárnyú szállítás, szárazföldi szállítás nem biztosított
- gyors, sürgős nem tervezett fegyver, lőszer, egyéb utánpótlási anyag után szállítás;
- javító, karbantartó állomány kiszállítása rombolt útszakaszok, objektumok felderítése, szemrevételezése;
- raktár készletek szállítása, áttelepítése előretolt bázisra.

A legkülönbözőbb anyagok szállítása történhet a belső teher térben, illetve külső függesztményként.

Sebesültek evakuálása (Medical Evacuation – MEDEVAC)

A harcban megsérült, megsebesült katonák hátra szállítása rendkívül fontos, hiszen túl azon, hogy esélyt biztosít a túlélésre, nem veszítünk el tapasztalt, harcedzett katonát, és egyúttal a tudat, hogy a sebesültről gondoskodunk, morálisan is erősíti a harci szellemet.

A helikopterek tökéletesen megfelelnek erre a fontos feladatra. A feladat fontosságát jelzi az is, hogy a NATO terminológiában a MEDEVAC minden haderőnemnél ugyanazt jelenti, és külön figyelmet szentelnek a végrehajtására. Nagyon fontos tényező, hogy a MEDEVAC feladat végrehajtásakor követelmény az, hogy egészségügyi személyzet is része a gép személyzetének, vagyis egy orvos (felcser) és egy-két fő ápoló szakállomány. A helikopter fedélzetén található egészségügyi felszerelés lehetővé teszi a sérültek egészségügyi ellátását is.

A MEDEVAC másik fajtája az AIREVAC (Air Evacuation), amikor a sérültek ellátására sem szakszemélyzet, sem felszerelés nem áll rendelkezésre, igazából ez egyfajta sérült kimenekítés a harctevékenység körzetéből, amikor az a fontos, hogy a sérülteket minél előbb biztonságos körülmények között tudjuk.

A sérültek általában a fedélzetén kerülnek elhelyezésre ülő vagy fekvő testhelyzetben hordágyakon. Létezik a nyugati helikopter típusoknál speciális hordágy, mely lehetővé teszi a sérült szállítását a kabinon kívül is, de ez a módszer csak kis távolságú szállításnál használatos.

Mivel a rendelkezésre álló helikopterek száma általában sosem elégséges, a MEDEVAC feladatot kombinálni lehet a személy- és anyagszállítással is. Ez azt jelenti, hogy a logisztikai szállítást végző gépek a vissza úton sérülteket juttatnak el a tábori kórházba.⁶

Belső biztonsági műveletek

Vannak olyan katonai műveletek – és ez 2001. szeptember 11. óta élő valósággá vált – amelyek nem a külső ellenséggel vívott harc kategóriájába tartoznak. Az országba beszivárgó terroristafenyegetés, a terrorista ellenes felderítés, elhárítás teremthet olyan szituációt, amikor a rendőrség erői nem elégségesek a hatékony elhárításhoz. Ilyen nem kívánatos szituációban a katonai szállító helikopterek feladatai a következők lehetnek:

- a biztonsági terrorista ellenes erők gyors kijuttatása a veszélyeztetett körzetbe, azok biztosítása a levegőből;
- út lezárások biztosítása a terroristák feltételezett haladásának akadályozására;
- tűzszerész csoport gyors kijuttatása a helyszínre;
- közreműködés különböző terepszakaszok lezárásában a terroristák felkutatása során;
- lezárt terület felderítése vizuálisan és a fedélzetre telepített érzékelőkkel;
- személy és anyag utánpótlás szállítása a laktanyákba, rendőrőrsök körzetébe, ha ez közúton nem biztosított a fenyegetettség miatt;
- tömeg rendezvények megfigyelése, biztosítása;
- gyors sérült kimenekítés;
- fontos személyek biztosítása.

Humanitárius segélyakciók

A katonai helikopterek széles körűen alkalmazhatók nem katonai feladatok ellátása során. Ezek lehetnek nemzetközi segély szervezetek által szervezett humanitárius segélyakciók: élelem-, gyógyszer szállítás. Egy nemzet a szolidaritás és segítség nyújtás kézzel fogható megjelenítéseként tudja katonai szállító helikoptereit az adott körzetbe irányítani.

Ide tartozik úgy szintén a különböző természeti katasztrófák következményeinek felszámolásában részt vevő katonai helikopter-alkalmazás lehetősége is, mint például földrengés, árvíz, rendkívüli téli időjárás következményeinek felszámolása. Ezen esetekben – ahogy azt az elmúlt évek hazánkban is bizonyították – szinte egyedüli hatékonyan alkalmazható eszköz a mentésre, élelmiszer, gyógyszer, egyéb anyagok kijuttatására a katonai szállító helikopter.⁷ A 2006. évi árvíz tapasztalatai alapján – tekintettel a helikopterek intenzív igénybevételére, - felmerült az igény a MI-24 típusú harci helikopterek bevonására is a klasszikus szállítási feladatok ellátásába.

A MI-24 típusú harci helikopter rendelkezik nyolc fő deszantos befogadására alkalmas teher térrel, ebben a térben bármilyen eszköz, anyag szállítása lehetséges a geometriai méretek figyelembe

⁶ ATP-49(A) Helikopterek alkalmazása a szárazföldi műveletekben. Budapest, 1998.

⁷ Keith Chapman: Military Air Transport Operations. London, 1992.

vételével. Megkezdődött a külső függesztésű teherrel történő repülések begyakorlása is, a hajózó állomány kiképzése ezen feladatok ellátására. E feladatok végrehajtását a szállító kapacitás szűkössége indokolja egyfelől, másrészt kiválóan demonstrálja az élet a harci helikopterek, illetve a helikopter, mint repülő eszköz széles körű alkalmazási lehetőségeit. Nem véletlen, hogy a világ számos országában folyamatosan napirenden tartják a helikopter képességek fenntartását, fejlesztését.

A Magyar Honvédség helikopteres képessége tükrözi azt az átalakulást, melyen maga a Honvédség egésze is keresztül ment. A jelenlegi haderő struktúrában egy helikopteres alakulat funkcionál, a Magyar Honvédség 86. SZOLNOK Helikopter Bázis, melynek fegyverzetében tizenhét darab szállítóhelikopter (MI-8/17), és tizenkettő darab harci helikopter (MI-24) található. Sok vagy kevés ez a gép létszám, – amely természetesen csak akkor ennyi, ha 100% az üzemképesség.

A helikopterek NATO elvek szerinti harcászati alkalmazása igen sok és sokrétű feladatot, alkalmazási lehetőséget takar. Ezen feladatokat egyszerre, ugyanazon pillanatban nem kell végrehajtani, ilyen szituációra még nem volt példa a történelemben. A legnagyobb léptékű, legnagyobb gép igényű művelet a „légi mozgékony hadművelet”, illetve a különböző nagyságrendű harcászati légi deszant kiszállítási-kirakási műveletek a szárazföldi erők érdekében.

A MI-8/17 közepes szállító helikopter műszaki-technikai lehetőségei alapján a mellékelt 1. táblázat tartalmazza a különböző nagyságú deszant-roham csoportok, alkalmi harci kötelékek szállító helikopter gép igényét.

Alkalmi Harci Kötelék	A szállítmány tömege (kg)	Szükséges MI-8 helikopter	Szükséges MI-17 helikopter
szakasz szintű	2109	1	1
század szintű	13004	8	5
megerősített szd.	19503	10	7
zászlóalj szintű	56320	28	21
megerősített zlj.	65515	33	23

1. táblázat. Alkalmi Harci Kötelék szállításához szükséges helikopterek száma

(Megjegyzés: Harc és gépjárművek nélkül.)

A technikai eszközökre megállapított minimális üzemképességi-hadrafoghatósági szint általában 80%. Ez alapján, ahhoz, hogy egy zászlóalj harccsoport kiszállítható legyen, a táblázatban szereplő értéknél 20%-al több technikai eszközt – szállító helikoptert kell üzemben tartani, vagyis 38 darab MI-8 képességű, vagy 30 darab MI-17 képességű helikoptert, melyek csak a Magyar Honvédség, Légierő helikopter szállító képességét teremtik meg. Természetesen ez a gép mennyiség akkor szükséges, ha egy időben kívánunk mozgatni egy teljes zászlóalj szintű alkalmi harci köteléket.

Ezért úgy gondolom, hogy ez a gép létszám, vagy szállítási kapacitás igény mindenképpen rendelkezésre kell, hogy álljon „béke” viszonyok között, mert ez a kapacitás lenne képes a Magyar Honvédség minden jellegű szállító helikopter igényét fedezni.

A másik kiemelt fontosságú képesség, melyet függetlenül az egyéb igénybevételtől, nemzetközi egyezmények alapján biztosítanunk kell, a légi kutató-mentő képesség.

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet – ICAO előírja, hogy a tagországok a területük feletti légtérben légi kutató-mentő szolgálatot kötelesek működtetni. Magyarország 1971-ben csatlakozott az ICAO-hoz, a légi kutató-mentő szolgálat 1974. óta működik.

Napjainkban a szolgálat ellátás rendjét a 30/1998. (VI.24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelete a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról, illetve az ez alapján kiadott „A Magyar Honvédség parancsnoka, vezérkari főnök 134/1999.(HK 21.) intézkedése a Magyar Honvédség légi kutató-mentő szolgálatáról” című okmányok határozzák meg. *(Az okmányok átdolgozása, korszerűsítése napirenden van, indokolt.)* Ez alapján ezt a szolgálatot a Magyar Köztársaság területe feletti légtérben a Magyar Honvédség, Összhaderőnemi Parancsnokság - Légierő kijelölt alegységei látják el. Ez Szolnokon és Pápán 2-2 helikoptert jelent, mely az állandó folyamatos készenlét miatt más feladatra nem vehető igénybe.

A szállító helikopterek speciális gépet igénylő feladata az állami és katonai vezetők, delegációk szállítása. A speciális gép nem más, mint kimondottan utasszállító belső berendezéssel szerelt szállító helikopter.

A jelenleg rendszerben tartott MI-8P típus technikai bővítés eredménye képen (rádió, GPS, transzponder), biztosítja a különösen fontos személyek szállítását bel és külföldön egyaránt. A legjelentősebb művelet az elmúlt évtizedben II. János-Pál pápa látogatásainak biztosítása volt.

A jövőben megoldást kell találni a VIP szállításokra is, mivel a jelenleg meglévő VIP helikopter technikai üzemideje 2009-ben lejár, pótlását tervezni kell.

Úgy gondolom, hogy annyira szegény ország azért nem vagyunk, hogy az állami és katonai felső vezetők, illetve a hozzájuk hivatalos látogatásra érkező partnereik szállítására megfelelő minőségű és technikai színvonalú helikopter ne álljon rendelkezésre. Az állami protokoll részét kell, hogy képezze ez a képesség is.

A szállító helikopter kapacitás vizsgálatokor (hány darab gépre lenne szükség?) egy másik igen egyszerű megközelítés is választ ad a szükséges gép mennyiségre. Azt tudjuk, hogy a készülségi szolgálatok ellátásához mennyi gép személyzetre van szükség. A NATO előírások szerint egy helikopter pilótának évente mintegy 180 repült órát kellene teljesíteni. Személyes életpályámból véve a példát, még a múlt század nyolcvanas éveiben fordult elő, hogy egy évben közel 160 órát repültem, a jellemző azonban az évi mintegy 100-120 óra volt. Ez a folyamatos, pár éven keresztül tartós évi közel 100 órás repülés már elegendő repülés-technikai jártasságot és magabiztosságot adott a pilótáknak. Egy helikopter ipari nagyjavítások közötti naptári üzemideje napjainkban 7+2 év, a hozzá

rendelt kirepülhető üzemidő 1500 óra. Ez azt jelenti, hogy a leggazdaságosabb üzemeltetés esetén, folyamatos üzemképességet feltételezve, évente mintegy 160 óra repülhető ki a gépből, vagyis a kilencedik év végére fogy el az 1500 óra. Tehát a kiképzés oldaláról közelítve, ahány pilóta (gépszemélyzet), annyi gép lenne a honvédség gép igénye.

Harci helikopterek alkalmazása

A harci helikopter képesség esetében jelenleg konszolidáltabb a kép. A Magyar Honvédségben rendszeresített MI-24 típusú harci helikopterek 2013-2015-ig tudnak üzemelni. Ekkor esedékes a gépek soron következő nagyjavítása, mely után továbbra is üzemben tartható, elvégezve az esedékes nagyjavításokat, egészen 2025-ig.

Miért szükséges ezt a típust, ezt a képességet rendszerben tartani? Nagyon sokan abból indulnak ki, hogy egy harci helikopter alapvetően támadó fegyver, a Magyar Köztársaság pedig nem akar megtámadni senkit! Ez igaz, azonban a harci helikopter alkalmazását tekintve sokkal árnyaltabb a kép. Nézzük melyek azok az alap képességek, melyekre napjainkban is alkalmazzuk ezt a harceszközt.

A harci helikopter nagy manőverezési lehetőséggel bír a sebesség vonatkozásában- nullától a típusra megadott maximumig-, jelentős időt képes a levegőben tartózkodni, mely lehetővé teszi a több órás őrzáratozást, légtér ellenőrzést, sokoldalúan alkalmazható különböző földi és légi célok ellen. A MI-24-es harci helikopter széles körű fegyverzettel rendelkezik, mely a megfelelő elrettentést, és ha szükséges pusztítást képes megvalósítani. Fontos a helikopter túlélő képessége, ezt a MI-24 esetében a megfelelő páncél védettség jelenti, mely a pilóta kabinra és a létfontosságú rendszerek páncél védelmére is kiterjed.

CSAPATREPÜLŐK-SZÁLLÍTÓ REPÜLŐGÉPEK

A NATO elvek szerinti légierő alkalmazási műveletek egyike a légi szállítás. Egy katonai művelet sikere vagy sikertelensége nagyban függ attól, hogy az alkalmazásra kerülő erők milyen hamar képesek elfoglalni megindulási körleteiket. Ez a gyorsasági (idő) tényező az, amely sok más mellett kiemeli a légi szállító képesség fontosságát és szükségességét. Míg kétségtelenül általában gazdaságosabb szállítani nagy mennyiségű hadianyagot, hadfelszerelést vasúton, úton vagy tengeren, a viszonylag alacsony szállítási sebesség szempontjából ez az alkalmazási lehetőség korlátozó tényező egy hadműveletben, szemben a légi szállítás biztosította gyors bevetetheziséggel. Ma már iskolapéldaként emlegetik a szakemberek Izrael akcióját 1976-ból (film is készült belőle), amikor is Uganda Entebbe-i repülőteréről C-130 szállító gépek bevetésével tudták az izraeli biztonsági erők kiszabadítani a túszként fogva tartott utasokat. A légi szállítás biztosította gyorsaságot, és váratlanságot példázza Csehszlovákia 1968-as megszállása is, amikor szovjet szállítógépek alkalmazásával hat óra alatt a szovjet erők lezárták Csehszlovákia nyugati határait, illetve blokkolták, elfoglalták a kulcs fontosságú objektumokat.

Összefoglalva, egy meghatározott katonai erő hadműveleti szerepe, feladatköre, rugalmassága, képessége jelentősen megnőhet, kiszélesedhet, ha meghatározó elemei alkalmasak légi szállításra, bevethetőségre. Ennél fogva a légi szállítási képesség nem csak egy eleme a légierő képességeinek, hanem meghatározó szerepet játszik az összhaderőnemi stratégia és képességek biztosításában.

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, harcérintkezés szakaszát is. Ennek megfelelően a légi szállító műveletek két kategóriáját különböztetjük meg:

1. Stratégiai légi szállítási műveletek;
2. Harcászati légi szállítási műveletek.

Harcászati légi szállítási műveletek

A stratégiai légi szállítási műveletek a személyi állomány, hadfelszerelés –haditechnika és utánpótlási anyagok hadszínterek közötti légi szállítását jelentik.

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

A harcászati légi szállítási műveletek sorába tartoznak:

- a merev szárnyú szállítógépek repülőtéri vagy tábori repülőtéri leszállással végrehajtott szállítási feladatai;
- a merevszárnyú szállítógépekből ejtőernyővel célba juttatott személy és teher deszantolási feladatok (a harcászati helyzet függvényében, ha nem áll rendelkezésre megfelelő repülőtér);
- speciális erők célba juttatása leszállással, vagy deszant dobással; (HAHO – High Altitude High Opening - nagy magasságú dobás nagy magasságban ejtőernyőnyitás; vagy HALO – High Altitude Low Opening nagy magasságú dobás kis magasságban ejtőernyő nyitás módszerekkel a harcászati helyzet függvényében);
- Sebesültek, sérültek kivonása, hátra szállítása.

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 telepítése, áttelepítése során.

A második fontos elv az, hogy a légi szállítás tervezésénél a lehető leggazdaságosabb megoldás szülessen. Tény, hogy az erők, eszközök átcsoportosításánál a leggyorsabb lehetőséget a szállító repülők biztosítják és ezt a képességet a lehető leghatékonyabban, kell alkalmazni. Erre figyelemmel számításba kell venni a hadművelet végrehajtása során rendelkezésre álló, csatlakozó felszíni (vasút, út, víz) szállítási lehetőségeket is, és ahol lehet, és a hadművelet elgondolása azt megengedi, kombinált szállítást kell igénybe venni.

Ezzel lehet a hatékonyságot és a gazdaságosságot optimális szintre hozni (kiegyensúlyozni). 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. Ez a koordináció nem valósítható meg hatékony és üzembiztos hírközlési hálózat nélkül. Ha a kommunikációs rendszer bármely elemében hiány van, vagy nem megfelelő biztonsággal üzemel, az egész hadművelet végrehajtása sérülhet.

A harmadik fontos tényező, 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. Ezen 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 menőig 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.

Stratégiai légi szállító műveletek

A stratégiai műveletek, ahogy arra már utaltam, hadszínterek, illetve világrészek – mint földrajzi körzetek - közötti műveleti tevékenységet jelölik. Teljesen egyértelmű, hogy hazánk geopolitikai, geostratégiai helyzete, gazdasági ereje okán nem fog önálló stratégiai műveletben rész venni, ehhez katonai szállító képességgel sem rendelkezik. Csatlakoztunk a szövetséges országok stratégiai légi szállító koncepciójához, melynek keretében a Pápa bázisrepülőtéren fog állomásozni a társult országok három C-17 típusú repülőgépéből álló egység.⁸ A felhasználható repülési üzemidő attól függ, hogy az adott nemzet mennyit vásárol, illetve milyen részben vesz-vett részt a repülőgépek megvásárlásában.

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

⁸ SAC-Strategic Airlift Concept (Stratégiai Légi Szállító Koncepció):

körzetekben is érvényesíteni tudja. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy egy hadszínterek, földrajzi körzetek közötti légi szállítási művelet automatikusan erő átcsoportosítást, erőkifejtést 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 minősített helyzetben bármelyik légitársaság szállító gépe is igénybe vehető. Azonban a speciális katonai igényeknek, például teher deszantolás, személy deszantolás csak a kifejezetten katonai célokra tervezett gépek felelnek meg.

Ezek a katonai követelmények 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).

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 repülőtérről (nem szilárd burkolatú-„füves” repülőtérről);
- ejtőernyős deszant dobási képesség;
- légi utántöltési képesség/lehetőség;
- a belső tér gyors átalakíthatósága a feladat függvényében (utasszállító
- változatról teher vagy deszant változatra).

Harcászati légi szállító műveletek

Míg 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 képen, harcászati szállító repülőgép kategóriája ellenére - nem utolsó sorban 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 szállítógép – akár merev szárnyú, akár forgószárnyas – 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 hadművelleti körzetbe szállítása, gyors átcsoportosítása, utánpótlás kijuttatása, egészségügyi szállítás és sorolhatnám. Kiszélesítik a légierő klasszikus alkalmazási képességeit. Egy harcászati szállítógép képes gyorsan és nagy alkalmazási rugalmassággal támogatni a harcoló erőket, függetlenül a terület jellegétől, tábori repülőtérrel, vagy különösképpen nem előkészített-nem szilárd burkolatú leszállóhelyről. Természetesen napjaink harcászati szállító gépei közül nem alkalmas mindegyik a teljes harcászati alkalmazási követelményeknek megfelelni – kivétel a már említett C-130 -, ezért röviden kitérek a repülőgépekkel szemben támasztott követelményekre:

- 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 bevetethetőség nappal és éjjel egyaránt;
- stabil lassan-repülési képesség;
- hatósugár 2000-2500 km és maximális átrepülési távolság 6000 km, teljes terheléssel;
- légi utántöltési képesség;
- huzamos üzemeltetési lehetőség repülőtérrel kívüli viszonyok között (repülőtéri műszaki üzemből tartó állomány nélkül).

A Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság alárendeltségébe tartozó 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis rendelkezik egy szállítórepülő alegységgel, mely napjainkban a Honvédség harcászati légi szállító képességét jelenti. Az alegység kötelékébe öt darab AN-26 típusú közepes szállító repülőgép tartozik. Ezek a repülőgépek üzemben tarthatósági idejük végéhez közelednek. Amikor gyártották őket, eredetileg 35 évre tervezték üzemeltetésüket, azonban a folyamatos karbantartás és jó műszaki állapotuk okán a gyártó további ötévi üzemeltetéshez járult hozzá. Ez azt jelenti, hogy a gépek a napjainkban esedékes ipari nagyjavítások után 2010-2014 között fejezik be végérvényesen üzemelésüket. Ezek a gépek ma már nem felelnek meg a katonai alkalmazás követelményeinek, illetve a polgári légiforgalomban is egyre több korlátozás mellett üzemeltethetők csak.

A személyi és technikai feltételek helyzete alapján a merev szárnyú szállító repülő kapacitás nem tudja kielégíteni a Magyar Honvédség, és ha hozzá veszem az állami felső vezetők szállítását is, akkor a Magyar Köztársaság igényeit sem. Jelenleg a meglévő 5 darab szállító repülőgép életkora 35 év. Gyártásukkor 30 év üzemidő lett megállapítva, mint maximális üzemben tarthatósági idő, ez azonban a gyártó által a gépek állapota alapján 40 évre lett emelve. Így az öt darab repülőgép 2012-2015-ig lesz üzemeltethető, akkor végérvényesen ki kell vonni a hadrendből. A gépek pótlására, cseréjére a közel jövőben szükséges lépéseket tenni, összhangban a Magyar Honvédség haderő fejlesztési reformjával.

A vázolt NATO alkalmazási műveletekre és a Magyar Honvédség szükségszerűen növekvő szerep vállalására a NATO szövetségi rendszerben, szükséges a közepes szállító repülő kategória alsó és felső kategóriába tartozó típusaival is rendelkezni. A technikai eszközök minimális üzemképességi mutatóját minimum 80%-ban határozzák meg az előírások. Erre és a NATO részére felajánlott képességekre figyelemmel az alsó kategóriában 5-6 szállító repülőgép üzemben tartása indokolt. Jelenleg ismert új típus ebben a kategóriában a spanyol gyártmányú CASA Cn 295, illetve az olasz-amerikai C-27 Spartan, melyek geometriai méreteit tekintve hasonlóak az AN-26-hoz, azonban műszaki-technikai paramétereik alapján mintegy 25%-al nagyobb teljesítményre képesek gazdaságosabb üzemben tartás mellett.

A Lengyel Légierő 2001-ben adott megrendelést tíz darab Casa CN-295-re, hogy kiöregedő AN-26-os gépei egy részét lecserélje. Bulgária 2007-ben vette át első C-27 Spartan gépét.

Korábban utaltam a humanitárius segélyszállítmányok célba juttatásának fontosságára, az ilyen műveletekben történő szerepvállalás jelentőségére. E mellett figyelembe kell venni, hogy a harcászati repülő típusváltással 2009-től hadrendbe álló Gripenek lehetővé teszik Magyarország jövőbeni szerep vállalását nagyobb léptékű légi műveletekben is. Ennek biztosítására szükséges a közepes szállítórepülő 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 szállítórepülő az A-400 egyelőre csak tervekben létezik.). A szárazföldi erők 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 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, azóta is üzemeltetik azokat. 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 és hat darab az alsó közép 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 segélyakciókban 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 vezetőkön nem is beszélve. Hazánk napjainkra olyan tekintélyt vívott ki, melynek vezetőink szerep vállalásában is megérkezésében egy adott tárgyalási helyszínre, meg kell jelennie. Indokolt ezért megfelelő 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.

KIKÉPZŐ REPÜLŐGÉPEK

Minden légierőnek, mint minden szervezetnek, szüksége van az utánpótlás nevelésére, biztosítására. A hajózó pálya során a pilótáknak folyamatosan biztosítaniuk kell a követelményeknek megfelelő egészségi állapotot, ami rendszeresen ellenőrzésre is kerül. Alapvető repülés biztonsági követelmény, hogy a repülési feladat végrehajtását egészséges hajózó teljesítse. Az emberi szervezet egy bizonyos életkor felett folyamatosan öregszik, kopik, fokozottan igaz ez a hajózó pályán, ahol extrém fizikai-pszichikai igénybevételnek van kitéve az emberi test. Vagyis természetes folyamat, hogy a hajózó állomány köréből ki előbb, ki később egészségi okokból kiválik, hajózó pályafutását befejezi. Ez az úgynevezett béke viszonyokra jellemző folyamat, azonban nem lehetünk szemérmesek, a katonai

repülő eszközöket és az azokat, üzemeltető embereket harc feladat végrehajtására képezzük ki. Vagyis olyan feladatra, amely végrehajtása során folyamatosan tervezzük a veszteséget. Ezt a veszteséget pótolni kell. A hajózó hivatásnak különös sajátossága van. Tekintettel arra, hogy az üzemeltetett repülő eszközök igen magas technikai színvonalat képviselnek, az üzemeltetőnek is széleskörű technikai és humán ismeretekkel kell rendelkeznie. Ez felsőfokú iskolai végzettséget, megbízható magas szintű idegen nyelvtudást követel. Ezek a követelmények a jelöltekkel szemben megfogalmazott elvárások.

Az elmúlt évtizedekben a Légierő története során, számtalan módon történt a hajózó utánpótlás nevelése. Volt idő, amikor a légierő nagysága és létszám igénye miatt önálló iskolában történt az utánpótlás képzése, majd nagy létszámmal külföldön.

A rendszer váltás utáni haderőreform időszakában a megváltozott biztonsági környezet nem indokolta tömeg hadsereg és annak megfelelő méretű légierő fenntartását, így volt időszak, amikor teljesen megszűnt az utánpótlás képzése. Ahogy lenni szokott, a számított létszám veszteség nagyobb volt a tervezettnél, ismét napirendre került a hajózó utánpótlás kérdése.

Magyarország 2002- ben csatlakozott az NFTC⁹ programhoz. A megkötött szerződés értelmében a Magyar Köztársaság 17 éven keresztül pilóta jelölteket küld a NATO pilóta képző iskolájába, ahonnan a kiképzés befejezése után kiképzett harcászati repülőgépet vezetőknek kapunk vissza. Ezen a pilótákat Magyarországon már csak a rendszeresített harcászati repülőgépre kell átképezni és gyakorlatilag hadra foghatók, bevethetők. A felvázolt kiképzési folyamat érzékelteti, hogy egy pilóta kiképzése egy hosszú, több éves folyamat, mely ezzel együtt rendkívül költséges is. Így nagyon nem mindegy, hogy a kiképzett pilóta mennyi ideig tartható meg a Honvédség kötelékében, illetve nagyon fontos az is, hogy a pályafutása során megszerzett kiképzettséggel milyen hatékonysággal vethető be harci feladat végrehajtására.

Az eddig vázolt pálya kép kapcsán nem beszéltem a bemeneti állapotról, vagyis milyen követelményeknek kell megfelelnie annak a pilóta jelöltnek, aki Kanadába kerül. Az alapkövetelményről már szoltam, felsőfokú iskolai végzettség, középfokú állami angol nyelvvizsga és átlagon felüli egészségi állapot. Ezek a jelöltek bekerülve az NFTC programba, egy évig Szolnokon, alapképzésen vesznek részt, ahol a nyelvképzésen kívül¹⁰ alapvető repülési ismereteket kapnak, illetve megkezdik gyakorlati repülő kiképzésüket is. Ez az alapképzés szolgálja azt, hogy megállapítást nyerjen, vajon a jelölt alkalmas lesz-e pilótának, bírja-e a repülést és az azzal járó fizikai-pszichikai terhelést. Ezt a feladatot alapképzésre alkalmas kiképző repülőgéppel kell megoldani.

Jelenleg a Magyar Honvédségben orosz licensz alapján Romániában gyártott JAK-52 típusú kiképző repülőgépek vannak rendszeresítve. Ezek a repülőgépek a múlt század 60-as, 70-es éveinek technikai színvonalát képviselik, 1995-ben gyártották őket. Napjainkra technikailag és erkölcsileg is

⁹ NFTA-Nato Flying Training in Canada: Kanadai NATO Repülő Kiképzés. Bővebb információ www.nftc.hu

¹⁰ A Kanadába történő kiutazásig követelmény a STANAG 6001 3.3.3.3. szerinti nyelvtudás elérése, ami gyakorlatilag felsőfokú állami nyelvvizsga szintnek felel meg.

elavultak. A rendszeresített kilenc darab (meglévő nyolc) repülőgép pótlásáról gondolkodni kell, hiszen össztechnikai üzemidejüket a gépek hamarosan kirepülik. Ez azt jelenti, hogy nagyjavításukat tervezni kell, így 2014-ig üzemeltethetők lennének a gépek. Meggondolandó azonban, hogy érdemes-e pénzt költeni a gépekre, hiszen ahogy említettem, a gépek elavultak, hatékonyabb lenne a kiképzés folyamata, ha olyan kiképző gépen lehetne a válogatást folytatni, amely illik az NFTC programban használt további típusokhoz. Nagyon fontos a teljes kiképzési folyamat hatékonysága szempontjából, ha az előválogatás olyan gépen történik, amely műszerezettségét tekintve illeszkedik a kanadai képzési követelményekhez.