

A LÉGI UTÁNTÖLTÉSEL KAPCSOLATOS, MAGYARORSZÁGOT ÉRINTŐ EURÓPAI KEZDEMÉNYEZÉSEK

Horváth Gábor¹

A nagytávolságú és NATO területén kívül végrehajtott légi hadműveletek igénylik kellő számú, üzemanyag szállítására és légi utántöltés végrehajtására alkalmas repülőgép meglétét.

A NATO utóbbi időben végrehajtott légi hadműveleti során megnőtt a repülőgépek légi utántölthetőségének jelentősége, ami egyben felszínre hozta a légi utántöltő tanker repülőgépek terén meglévő kapacitáshiányokat. Mértéktartó becslések szerint a NATO Európában jelentkező ilyen jellegű kapacitáshiánya legalább 40 stratégiai utántöltő repülőgépre tehető, ami nem tűnik túlzottnak annak az irányelvnek a figyelembe vételével, hogy ajánlatos minden **10 utántölthető vadászrepülőgéphez egy tanker repülőgéppel** rendelkezni.

A hiány csökkentési lehetőségeinek feltérképezése céljából létrehozásra került egy NATO és egy EU munkacsoport. Magyarország NATO csatlakozását követően – különös tekintettel arra, hogy az **új Gripen típusú repülőgépek** képesek lesznek légi utántöltés fogadására, és a repülőgép vezetők kiképzéséhez tanker repülőgépekre is szükség van – hazánk számára is fontossá vált a légi utántöltési kapacitáshiány csökkentésére irányuló együttműködésekben való részvétel, így Magyarország a fenti munkacsoportok közül az elsőkben aktív, a másodikban megfigyelő tagként vállal szerepet.

1. NATO kezdeményezés

A 2002. évi prágai NATO csúcsértekezletet követően Magyarország csatlakozásával 9 NATO ország (lásd: 1. ábra) szándéknyilatkozatot tett a NATO Európában jelentkező légi utántöltő kapacitás hiányának

¹ Horváth Gábor mk. százados, MH Légierő Parancsnokság, Logisztikai Főnökség, Repülő-műszaki blokk, mérnök főtiszt.

csökkentésére, az eredeti szándék szerint 10-15 légi utántöltő repülőgépből álló flotta megteremtésével.

A „Prágai Csúcs” után alakult meg spanyol vezetéssel a **NATO munkacsoport (Prague Capability Commitment Air-to-Air Refueling Working Group – PCC-AAR WG, Prágai Képesség Csomag, Légi Utántöltési Munkacsoport)** azzal a céllal, hogy a Prágai Határozatot aláíró tagállamoknak segítséget nyújtson a légi utántöltési képesség kialakításával kapcsolatos követelmények kidolgozásában, a kockázati tényezők elemzésében, a megfelelő ütemterv, szervezeti struktúra kialakításában, beszerzési költségek csökkentésében és a legjobb ajánlat kiválasztásában, illetve a flotta létrehozásában.

A NATO munkacsoport által előkészített „**Szándék Nyilatkozat**” (*Letter Of Intent - LOI*) aláírására 2003. október 08-án került sor **Colorado Springsben** megrendezett, nem hivatalos védelmi miniszteri konferencián. A „**Szándék Nyilatkozatot**” Belgium – a várható költségek nagysága miatt – nem írta alá, így kivált a NATO Munkacsoportból. Törökország viszont aláírta a dokumentumot, és így a NATO munkacsoport teljes jogú tagjává vált. A NATO munkacsoport teljes jogú, illetve megfigyelői státuszú tagjainak sorában más változás nem következett be. Az **LOI-t** aláíró tagállamok megerősítették politikai akaratukat a NATO légi utántöltő képessége terén meglévő hiányosságainak csökkentésében, azonban a dokumentum aláírása nem jelent kormányok közötti jogilag kötelező vállalást.

1.1. A NATO munkacsoport tevékenysége

A közös utántöltő flotta kialakításához a munkacsoport minden szóba jöhető lehetőséget megvizsgál: lízing, bérlés, vétel vagy önálló finanszírozás a tagállamok által. Meghatározásra kerül a hozzájárulás módozata, a költség megosztás elve, a repülőgépek típusa, az erők helye, valamint a harcászati feltételek, továbbá figyelembe veszik a már meglévő kapacitásokat és eszközöket, a költségek optimalizálása céljából.

A tanker flotta létrehozásához és működtetéséhez szükséges menedzsment kialakítása, kiválasztása – a jövőbeni hatékony működtetés érdekében – kiemelt jelentőségű döntés volt, mely alapján a *spanyol elnökségű NATO munkacsoport* tervei szerint a létrehozandó légi utántöltő flotta beszerzését, üzemeltetését egy teljesen új, többszintű nemzetközi menedzsment szervezet végzi.

A szervezet legmagasabb szintjén a résztvevő nemzetek képviselőiből álló tanács áll. A későbbiekben lehetőség nyílik a menedzsment feladatoknak a **NATO Fenntartási és Ellátási Ügynökségre (NAMS)** történő átruházására.

A NATO Munkacsoport **„Információkérő Levelet” (Request for Information, RFI)** juttatott el a potenciális ajánlattevőkhöz (**EADS, Boeing Company, Israel Aircraft Industries és Omega Air**) azzal a céllal, hogy előzetes információkat gyűjtsön a megoldási módokról, valamint elvégezte a beérkezett előzetes információk összehasonlítását, értékelését. A munkacsoport folyamatosan végzi a flotta létrehozását előkészítő munkáját. 2004 áprilisában megtörtént az **Egyetértési Nyilatkozat (Memorandum Of Understanding, MOU)**, valamint a program három fázisa közül (követelmények megfogalmazása és előkészületek, a képességek megteremtése, üzemeltetés) az első fázist átfogó **Részmegállapodás (Phase Arrangement)** kidolgozása. Ezek a dokumentumok a résztvevő nemzetek felé, a védelmi miniszterek által történő aláírás előkészítése céljából átadásra kerültek. Az **MOU** és a program első fázis **„Részmegállapodás”** aláírását a munkacsoport eredetileg a 2004. június végi **isztambuli védelmi miniszteri** találkozóra tervezte, azonban egyes nemzeteknél az aláírás-előkészítő folyamat elhúzódott, így arra a későbbiekben kerülhet sor.

2004 év első felében befejeződött a flotta beszerzéséhez szükséges követelmény-rendszereket meghatározó dokumentumok, illetve az ipari vállalatok felé a szállítási ajánlat-tételre vonatkozó **felhívás dokumentációjának** elkészítése.

A fentebb említett két dokumentum miniszteri szintű aláírása, vagyis a politikai kötelezettségvállalás, azonban előfeltétele az ajánlattételi felhívás ipari partnerek felé történő terjesztésének. A munkacsoport ütemterve szerint az ajánlatok alapján a szállító kiválasztása és a szerződés megkötése még ez évben meg kell, hogy történjen abból a célból, hogy az utántöltő flotta kezdeti műveleti képessége **2008-tól** rendelkezésre álljon.

1.2. Számításba vehető utántöltő repülőgéptípusok

A lehetséges ipari partnerektől az Információkérő Levélre beérkezett ajánlatok 10-15 repülőgépből álló flotta lízingjét körvonalazzák. Az ajánlatok között található a Boeing B-767, Airbus A-400M, A-310/330, KC-10 repülőgépek stratégiai léti-utántöltő változatai, melyek új, illetve átalakítandó típusok. Bármely típus esetében repülőgépenként évi **700 óra repült** idő teljesítése biztosítható, valamint minden típus al-

kalmas a kétféle utántöltési rendszer (töltőcső-kosaras és merev rudas) kiszolgálására. A megalakításra kerülő flotta kezdeti műveleti képessége az ajánlatok szerint biztosítható a meghatározott 2008 évi időpontig.

Az ajánlott repülőgépek további közös tulajdonsága, hogy az utántöltő berendezés fedélzeti elrendezése biztosítja a teher/személyszállítási képességet. Ez azt jelenti, hogy az utántöltő berendezés kiszerezése nélkül is rendelkezésre áll bizonyos hasznos tér a repülőgépek fedélzetén. Az ajánlatok szerint ez a kiegészítő képesség egyidejűleg **8 db polgári konténer és 8 db NATO konténer, illetve 8 db NATO konténer és 80 fő utas, illetve 200 fő utas vagy 30 db MEDEVAC NATO szabványos hordágy** elhelyezését biztosítja. Ez a szállítási kapacitás bár nem elhanyagolható, azonban mégsem teszi lehetővé a stratégiai légi szállítás feladatköreinek való megfeleltetést, ugyanis a többcélú légi utántöltő-szállító repülőgépek **túlméretes eszközök befogadására és szállítására** nem alkalmasak.

1.3. A megalakítandó flotta finanszírozása

A finanszírozásra vonatkozó elképzelés szerint a munkacsoport a flotta 10 éves lízingjét és azt követő megvásárlását, ezzel közös tulajdonba kerülését és közös üzemeltetését készíti elő. A NATO munkacsoport elgondolása szerint a költségek megoszlása a nemzetek **NATO Biztonsági Beruházási Programban (NSIP)** történő részesedése elvén történne. Magyarország részesedése a programban **0,65%**, azonban ha a flotta létrehozására irányuló programban jelenleg résztvevő országok számát vesszük figyelembe, akkor az **NSIP**-ben való részvételi aránynak megfelelő részesedés **3,2%-ra** adódik. A szándéknyilatkozatot tett országok közül a flotta megvalósításához Olaszország és Törökország saját repülőgépeivel bizonyos repült óra szám biztosításával szándékolja, ebben az esetben a többi hét ország csökkentett gépszámot finanszíroz. Természetesen ekkor egy országra magasabb %-os hányad esik, Magyarország esetében ez **5,6%**.

Egy 10 gépes flotta beszerzésére vonatkozó tájékoztató árajánlatok alapján egy repülőgép ára 120-200 millió USD közé adódik. Kevesebb beszerzésre kerülő repülőgép esetén az egy gépre eső költségek jelentősen változhatnak, így az összköltséget felelősséggel becsülni nem lehet. Magyarország szerepvállalási lehetőségeinek elemzése során a kalkulációk 10 repülőgép és 9 finanszírozó nemzet szerint történtek. **Ezek szerint tehát Magyarország feltételezett terhei:**

- az 1-10. évben: kb. 1,06 – 1,66 milliárd Ft/év,

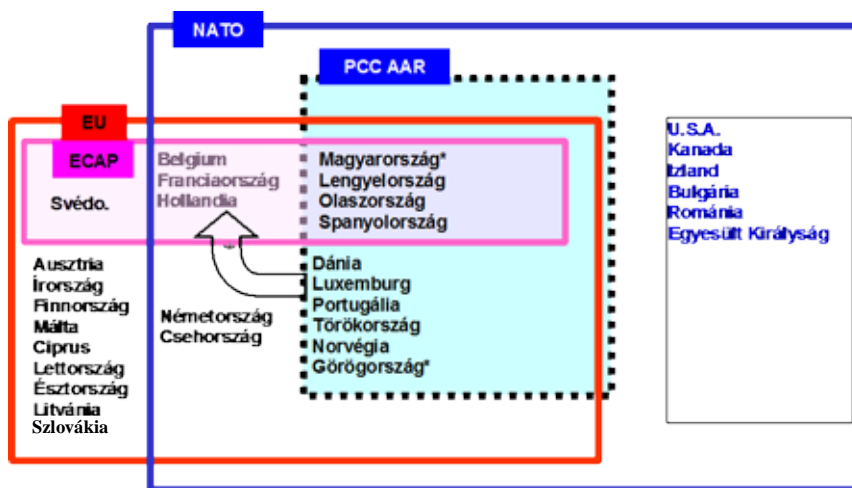
- a 11. évtől: kb. 226 millió Ft/év (200Ft/USD árfolyamon számolva), ami a beszerzés és a fenntartás költségeit együttesen fedezi.

2. Az EURÓPAI UNIÓ kezdeményezése

Az Európai Unió Katonai Bizottsága (EUMC) döntése értelmében, az **ECAP (European Capability Action Plan)** Légi Utántöltési Panelje - Olaszország és Spanyolország vezetésével – 2002. február 28-án jött létre 9 ország részvételével azon célból, hogy javítsanak Európa légi utántöltő képessége terén meglévő hiányosságain. A Panel által készített jelentés – többek között – egy *multinacionális tanker flotta* létrehozását javasolta.

2003. április 10-én, az **Európai Politikai és Biztonsági Tanács** elfogadva a javaslatot létrehozta az **ECAP Légi Utántöltési Projekt Csoportot**, amelyben 6 európai tagállam vesz részt. A Projekt Csoport alakuló értekezletére 2003. június 6-án került sor, mely csoportban *Magyarország megfigyelőként* vesz részt.

A két csoport párhuzamosan dolgozik, köztük folyamatos az információcsere, mindazonáltal az EU csoport tagjai többsége egyetértett a két munkacsoport összevonásával, annak érdekében, hogy elkerüljék a párhuzamos erőfeszítéseket és a plusz költségeket. A munkacsoport tevékenysége jelenleg szünetel, a NATO munkacsoport által elért előrehaladás függvényében várható döntés a további tevékenység irányáról.



Megjegyzés: a *-gal jelölt országok megfigyelői státuszt töltenek be

Egyes országok részvétele a kezdeményezésekben.

3. Magyar szempontok

Magyarország a Prágai Csúcs-on kinyilvánította határozott szándékát az európai légi-utántöltési képesség terén tapasztalható hiányok mérséklésére. Ezen túl azonban nemzeti szempontokból is szükségünk van bizonyos mennyiségű légi utántöltő kapacitásra. A modern **Gripen** típusú repülőgépeink alkalmasak lesznek légi utántöltésre, azonban a képesség kihasználásához **pilótáinkat is ki kell képezni**, e nélkül a repülőgépek képességei kiaknáztatlanok maradnak. Az utántöltési képesség biztosítása a repülőgépekhez az eredeti **svéd-magyar bérleti megállapodás** utólagos kiegészítésének egy részét képezi, így tehát, ha a képesség kiaknáztatlan marad, akkor az a repülőgép képességeinek kialakítására fordítandó költségek pazarlását jelenti.

A NATO műveletekben történő részvételre tervezett JAS-39 Gripen repülőgépeken repülő repülőgép-vezetőknek minimálisan évente 180 óra (ajánlott 240 óra) repülési időt kell teljesíteniük a vonatkozó NATO előírások szerint, valamint hathavonta minimum három – ebből egy éjszakai – légi-utántöltést kell végrehajtani. A nemzeti szakutasítások még nem tartalmazzák a légi-utántöltés elsajátításához szükséges kiképzést, de az előzetes tanulmányok megállapításai és más NATO tagországok ilyen irányú tapasztalatai szerint évente minimum **9 óra repülési időt** kell a légi-utántöltés végrehajtásához szükséges kiképzésre és gyakorlatban tartásra és a megszerzett jártasság ellenőrzésére fordítani, egy fő repülőgép-vezetőre lebontva. **A teljes Gripen repülőgép-vezető létszámot (28-32 fő), figyelembe véve ez éves szinten 250-260 repült óra igénybevételét** jelenti, mely időt valamilyen rendelkezésre álló, vagy jövőben kialakítandó kapacitásból biztosítani szükséges.

Jelenleg a NATO munkacsoport által előkészített javaslat reális lehetőségnek tűnik nemzetközi kötelezettségeink, és nemzeti igényeink biztosítására. A program megvalósításának finansziális oldalról azonban korlátai mutatkoznak, ugyanis a korábban leírt, hozzávetőlegesen meghatározott pénzüsszegek nem állnak rendelkezésre a középtávú haditechnikai fejlesztési tervek alapján. Ennek megfelelően – bár tárcaszintű végleges döntés erről még nem született – kérdéses Magyarország további részvétele a kezdeményezésekben.

A szükséges repült óraszám más forrásból történő biztosítása lehetőségeinek feltérképezése még nem kezdődött meg. Azonban már jelenleg is felvetődik kétoldalú megállapodások lehetősége **olyan országokkal**, amelyek nemzeti szinten rendelkeznek légi-utántöltő repülőgé-

pekkal, és kapacitásaik lehetővé teszik bizonyos *repült óraszámok bérbe adását*. Jó példa ilyen országokra Olaszország és Törökország, akik már a NATO-kezdeményezésben is saját repülőgépeik által biztosítandó repült idővel kívánnak részt venni.

A légi-utántöltés biztosítására irányuló magyar törekvések irányvonalát azonban mindenképp a NATO munkacsoportban való részvétel folytatására vagy megszüntetésére irányuló jövőbeni miniszteri döntés fogja meghatározni.