

# AZ MH KÖNNYŰ GYALOG SZÁZAD (MH KGYSZD) ALKALMAZÁSI TERÜLETRE TÖRTÉNŐ KITELEPÜLÉSÉNEK KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSI FE- LADATAI

*Nyitrai István – Nagy Mihály<sup>1</sup>*

## **Az MH KGYSZD kitelepülésének közlekedési támogatási feladatai honi területen**

*Az MH KGYSZD alkalmazási területre, Afganisztánba történő kitelepülése megszervezéséhez az MH Szállítózászlóalj (MH SZZ) kiszállításának tavaly végrehajtott feladatai jó alapot adtak. Az akkori tapasztalatokat (hazai és a Fogadó Nemzet (FN) területén megszerzett) feldolgozó Közlekedési Konferencia után a szakállomány úgy érezhette, a következő, hasonló feladat könnyebben lesz, hiszen ismeri a lehetséges buktatókat. Ebben az állításban nagyon sok az igazság, azonban a nem léphetünk kétszer ugyanabba a folyóba elvet is alkalmazni kell az új szállítási feladatok megoldásánál.*

A másik tanulságos esemény a NATO Reagáló Erők kötelékébe felajánlott MH Különleges Műveleti Század szállításához szükséges stratégiai légi szállító kapacitás biztosítása annak alkalmazása esetén garantált rendelkezésre állási szerződéssel.

*Az MH KGYSZD az MH 34. Bercsényi László Felderítő zászlóalj (Szolnok) állományából kijelölt alegység, amelynek személyi és technikai harcértéke nagyon hasonló volt a NATO Reagáló Erők kötelékébe felajánlott felderítő századéhoz.*

A fentiek figyelembevételével azt mondhatnánk elegendő ismeret és megszerzett tapasztalat állt rendelkezésre az MH KGYSZD kitelepülésének megszervezéséhez. Ez részben így is volt, leszámítva természetesen az időközben jelentkező problémákat, amelyekből azért akadt néhány.

---

<sup>1</sup> Nyitrai István mk. őrnagy, MH Közlekedési Szolgálatfőnökség, kiemelt szállító főtiszt.

Nagy Mihály mk. alezredes, MH Katonai Közlekedési Központ, Szállításiirányító Központ parancsnok.

*A következőkben az alegység kitelepülése megszervezése hazai feladatait, valamint az alegység fogadását az alkalmazási területen szeretnénk ismertetni.*

Az iraki kiszállítás kapcsán nyilvánvalóvá vált, hogy a kitelepülés nem fejeződik be azzal, hogy a repülőgép és a hajó elindult. Nagy feladatot jelent a FN területén, vagy közvetlenül az alkalmazási területen az érkezők részére a szükséges személy és teherszállító kapacitás biztosítása, kiemelten kezelve a konténereket (főleg azokat, amelyek nem szabvány konténerek), valamint a szállítóeszközök kirakásához szükséges támogatásokat.

Az alegység afganisztáni békeművelésben történő alkalmazására a **2191/2004. (VII. 29.) Kormány határozat** intézkedett. A katonai feladatok végrehajtása a **61/2004 (HK. 15) HM KÁT-HVKF** együttes intézkedés alapján történt, amelyet később a **75/2004** számú intézkedéssel módosítottak. A haderőnemi parancsnokságok a fenti együttes intézkedés alapján készítették el saját parancsaikat. Az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTP)** parancsnokának **341/2004** számú intézkedése tartalmazta az alegység kiszállításával, valamint az arra történő felkészüléssel kapcsolatos részletes feladatokat, az abban érintett szervezetekre vonatkozóan.

Az MH KGYSZD kitelepülésével kapcsolatos feladatok végrehajtása a HM KÁT-HVKF együttes intézkedés alapján kezdődött meg, amely szerint a szállítási készenlét 2004. július 20-a volt. A további hadművelési követelményeket a **HM HVK Hadművelési és Kiképzési Csoportfőnökség (HM HVK HDMKIKCSF)** határozta meg. A másik fontos időpont a feladatok átvételének és a közös járőrözés megkezdésének időpontja 2004. augusztus. 01-04. között. Ezek figyelembevételével kellett a megfelelő szállítási alágazatot kiválasztani a kitelepülés végrehajtására és a szállítást megszervezni. A fentiek alapján a rendelkezésre álló idő rövidsége miatt a légi szállítás mutatkozott alkalmasnak az MH KGYSZD alkalmazási területre történő kitelepülésére. A szállítási és ezzel kapcsolatos egységakomány képzési feladatok megkezdése a közös intézkedés kiadása (2004. június. 17.) után gyorsult fel.

A következő lépés az **Ideiglenes Állomány és Felszerelési Jegyzék** alapján a szükséges légi szállítókapa­citás kiszámítása és biztosítása volt. A személyi állomány és a technikai eszközök alapján a **szállítás 5 darab AN-124 (RUSZLÁN) típusú nehézszállító repülőgéppel** és 1 darab személyszállító repülőgéppel volt lehetséges. A szükséges légi szállító kapacitás biztosítása a rendelkezésre álló szűk határidő miatt már jóval nehe-

zebb feladatnak tűnt, a várható költségek alapján lefolytatásra kerülő közbeszerzési eljárás és annak időszükséglete figyelembevételével. **Több lehetséges megoldás is született, hogy aztán megvalósulatlanul elhaljon:**

1. nem volt mentesítés a közbeszerzési eljárás lefolytatása alól;
2. a NATO Reagáló Erők kötelékébe felajánlott MH Különleges Műveleti Század szállítására megkötött garantált szállítási szerződés módosítása nem volt lehetséges;
3. az MH KSZF-ség és a **DFDS Transport dán** szállítványozó között létrejött keretszerződés szintén közbeszerzés lefolytatását feltételezte.

Végül megszületett az egyetlen jogszerű megoldás, hirdetmény közzététele nélkül induló tárgyalásos eljárás lefolytatása, sürgősséggel. A tárgyalásra a DFDS Transport dán szállítványozó került meghívásra, amely mind az MH SZZ, mind az MH Különleges Műveleti Század szállításához biztosította a szükséges stratégiai szállítóeszközöket. **A dán szállítványozóval létrejött szerződés szerint a szállítások ütemezése az alábbiak szerint történt:**

Idő	Szállítóeszköz	Szállított személyek	Szállított eszközök
2004. július 23.	AN-124 (Ruslan) nehézszállító repülőgép	9 +3 fő	13 darab
2004. július 25.	AN-124 (Ruslan) nehézszállító repülőgép	13 fő	8 darab, 2 darab 20'konténer
2004. július 26.	BOEING 737/400 személyszállító repülőgép	74 fő	Személyes felszerelés
2004. július 27.	AN-124 (Ruslan) nehézszállító repülőgép	13 fő	12 darab
2004. július 28.	AN-124 (Ruslan) nehézszállító repülőgép	13 fő	9 darab
2004. július 29.	AN-124 (Ruslan) nehézszállító repülőgép	13 fő	4 darab, 5 darab 20'konténer

**A dán szállítványozó a nehézszállító AN-124 repülőgépeket az orosz Volga-Dnyepr, a Boeing 737/400 személyszállító repülőgépet a**

*német Hamburg International légitársaságtól biztosította.* Az AN-124-es repülőgépeken 13 fő utas szállítására volt lehetőség a biztonsági felszerelések számának figyelembevételével. Ezért volt szükséges a személyszállító repülőgép igénybevételére.

*Berakó repülőterként Budapest, Ferihegy-I került kijelölésre az alábbiak figyelembevételével:*

- Budapest és Szolnok földrajzi közelsége,
- kedvezőbb árajánlat,
- a repülőtéren rendelkezésre álló, a berakáshoz szükséges technikai eszközök,
- a repülőgépek földi kiszolgálása (hajtóanyag feltöltés),
- a feladatok megszervezésére, rendelkezésre álló rövid idő.

*A katonai repülőterek közül Szolnok nem alkalmas az AN-124-es nehézszállító repülőgépek fogadására.* A kecskeméti repülőtér fizikai adottságai alapján képes a nagy gépek fogadására, alkalmas leszállásra és felszállásra. Mivel repülőgépeket méretük alapján, a rakodás idején, a kifutópályán lehet elhelyezni a készütségi szolgálatot ellátó vadászgépek felszállása és leszállása akadályozott, illetve nem lett volna lehetséges. Az MH SZZ-től eltérően az MH KGYSZD személyi állománya és technikai eszközei nem **Kaposváron az MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezrednél** kerültek összevonásra, ami Taszár esélyt csökkentette.

A repülőgépek berakását, valamint az azokhoz szükséges technikai eszközök biztosítását, a repülőterre történő belépés és az ottani közlekedés és tevékenység rendjét a **Budapest Airport Rt.** igazgatójával egyeztetjük, pontosítottuk. Az Rt. állományába tartozó NATO összekötő szervezte meg a berakásra érkezett közúti menetoszlopok, valamint biztosítási feladatokat végrehajtó gépjárművek felvezetését a kijelölt gyülekezési helyről a berakás helyére. *A repülőterre történő belépéshez a személyi állomány névjegyzékét és a gépjárművek forgalmi rendszámát az Rt. részére meg kellett küldeni.* A berakást végrehajtóknak, valamint a biztosítóknak a berakás megkezdése előtt két órával kellett a repülőterre megérkezniük. *A berakások egészségügyi biztosítását az MH Támogató Ezred hajtotta végre, az MH Haditechnikai Ellátó Központ a technikai biztosításért volt felelős.*

A repülőtéren a berakásokat az **MH Közlekedési Szolgálatfőnökség (MH KSZF-ség)**, valamint az **MH Katonai Közlekedési Központ (MH KKK)** szakemberei irányították, együttműködve a **Budapest Airport Rt.** állományaival és repülőgépek berakó tisztjeivel. Szintén jelen volt a **HM Beszerzési és Biztonsági Beruházási Hivatal, Katonai Vám és Határforgalmi Igazgatóság** szakállománya a vámügyi és határrendészeti feladatok végrehajtására.

A közbeszerzési eljárás lefolytatása után a **DFDS Transport** szállítványozó a repülési tervet megküldte az MH KSZF-ség részére, amelyet azonban a NATO Hollandiában települő eindhoveni **Mozgáskoordináló Központjához** kellett felterjeszteni. Az azerbajdzsáni Baku és az afganisztáni Kabul között a repülést ez a NATO légi közlekedési szervezet irányítja, továbbá a kabuli repülőtéren ez adja meg a le-, és felszállási időket. A dán repülési tervben szereplő tervezett le-, és felszállási időket az eindhoveni központ összehasonlította a meglévő tervvel és ez alapján határozta meg a le-, és felszállási időket, kisebb változtatásokat meghatározva. Szintén a visszaküldött repülési terv tartalmazta a repülőgépek általuk készített hívójelét, valamint az ellenség-barát azonosítót is. *A repülési idő a Budapest (Ferihegy-I) – Baku (Azerbajdzsán) – Kabul (Afganisztán) útvonalon mintegy 10 óra volt, beleértve a bakui 3 és fél órás pihenőt, amely hajtóanyag feltöltésre és a repülőgép személyzetnek váltására is szolgált.*

A létrejött szerződés alapján a dán szállítványozó volt felelős a szállítások végrehajtásához szükséges összes átrepülési engedély beszerzéséért, különös tekintettel a veszélyes anyagokra (lőszerek és robbanóanyagok). Az MH KSZF-ség feladata az engedélyek beszerzéséhez szükséges adatok biztosítása volt, az engedélyek megszerzéséhez szükséges határidők figyelembevételével. *Az MH SZZ kiszállításakor nagy gondot jelentett azon lőszerfajták szállítása, amelyek tiltó listán szerepeltek.* Ezek szállításához, illetve a repülőgépbe történő berakásához, a repülőgépet üzemeltető ország és minden tranzit ország (amely fölött átrepül) engedélyre szükséges. Természetesen az engedély kiadásának folyamata és időszükséglete országonként különböző volt. A tavalyi esetben a mostanihoz hasonlóan a szállításokat az orosz Volga-Dnyeprr társaság repülőgépei végezték, így a tiltó listán szereplő lőszerek szállításához az engedélyt is Oroszországnak kellett kiadnia. Akkor az engedély az utolsó pillanatban érkezett meg. *Az MH KGYSZD kitelepülésekor a lőszerek szállításakor nem jelentkezett probléma. Egyrészt, mert a lőszerek csomagolása és a csomagok jelölése részünkről az előírások szerint történt, másrészről a szállítványozó az adatszolgáltatás alapján időben megszerezte az enge-*

*délyeket.* Azért a lőszerak légi szállítása a kedvező előjelek alapján itt sem volt izgalmaktól mentes, ugyanis a szállítás előtti napon (2004. július. 28) vált ismertté, hogy az azerbajdzsáni Kabulban a repülőgép nem szállhat le a fedélzeten szállított lőszerak miatt. Ezért az utolsó repülőgép az Egyesült Arab Emírátsokbeli Ras'al Kahayman szállt le hajtóanyag feltöltésre és a repülőgép személyzet váltására.

*Bár az MH KGYSZD kitelepülésével kapcsolatos közlekedési támogatási feladatok megszervezésére rövid idő állt rendelkezésre és az időközbeni módosítások ellenére, az aleggység a hadművelleti követelmények szerint, a HM KÁT-HMHVKF együttes intézkedésben meghatározott időre végrehajtotta a kitelepülést.* Ebben nagy szerepe volt a résztvevők együttműködésének és erőfeszítéseinek a nyári szabadságolási időszak közepén, sokszor a repülőtéren töltve a nap nagy részét.

Az időben történő visszatekintés szerint 2004. július 23-nál tartunk, amikor az első repülőgép felszállt, fedélzetén a **Fogadó Részleggel**, akik a megérkezés és a leszállás után kezdték meg feladataikat.



*Repülőgépek berakodása*



### *Repülőgépek berakodása*

## **Az MH KGYSZD hadműveleti területen történő fogadása**

A kikerkező állomány fogadása, technikai eszközeinek és anyagaiknak repülőtérrel az elhelyezési körletbe történő beszállítása, illetve a logisztikai támogatás megszervezése érdekében **Fogadó Részleg** került felállításra, amely többszöri halasztás után, az első teherszállító An-124-es repülőgéppel 2004. július 23-án utazott ki Kabulba.

*A Fogadó Részleg az MH Szárazföldi Parancsnokság Felderítő Főnökség, az MH Katonai Közlekedési Központ (MH KKK), az MH Összhaderőnemi Hadműveleti Központ (MH ÖHK), illetve a HM Beszerzési, és Biztonsági Beruházási Hivatal Katonai Vámügyi- és Határforgalmi Igazgatóság (HM BBBH KVHI) szakembereiből állt.*

A logisztikai, azon belül a közlekedési támogatás hadműveleti területen történő megszervezésekor alapvetően a MH Szállítózászlóalj iraki kitelepülésekor szerzett tapasztalatokra, illetve az azt követő szakmai konferencia tanulságaira támaszkodtunk.

A Fogadó Részleg munkáját sokban segítette a kitelepülést megelőző, logisztikai szempontból igen alapos és szakszerű szemrevételezés, amelyet 2004. június 24. – július 01. között hajtott végre a kijelölt állomány. A szemrevételezésről készült útijelentés hasznos és konkrét információkat adott a fogadás megszervezéséhez.

*A menet közben felmerülő részletkérdések megválaszolásában azonban nagy segítséget jelenthetett volna, egyszerűsítve és gyorsítva azt, ha kérésünkkor a magyar kontingens ellátására, elhelyezésére vonatkozó, a kanadai és a magyar fél által aláírt Technikai Megállapodás rendelkezésünkre állhatott volna, illetve a konkrétabb, ténylegesen kiszállításra kerülő egyes anyagokra és eszközökre vonatkozó számvetések már a szemrevételezéskor biztosítottak lettek volna.*

A kitelepülés időszaka egybeesett a kanadai kontingens állományváltásával, valamint a magyaron kívül, egy belga kontingens kitelepülésével, illetve a spanyol kontingens fogadásának előkészítésével, ezért a kanadai „*Camp Julien*” tábor maximális kapacitással működött.

A kitelepülés időszakában a Kabuli repülőtér is maximális igénybevétel mellett üzemelt, pl. a 2004. július 24-én (az első, a fogadó és előkészítő részleget szállító repülőgépünk érkezésekor) rekord nagyságú, kb. 150 légi-operációs művelet (repülőgép le- és felszállás) került végrehajtásra. Ez annál is figyelemre méltóbb, mivel radar hiányában csak rádióirányítással történt a repülésirányítás, a gépek le- és felszállása, ami egyben jelentősen befolyásolta is a fogadható és indítható gépek mennyiségét.

Az első, 2004. 07. 23 – 24-i repülőgép rakománya olyan számvetéssel került összeállításra és bemálházásra, hogy azok repülőgépbe való be-, és kirakásához külön anyagmozgató (daru, vagy konténeremelő, illetve konténerszállító) eszközökre nem volt szükség. A gépjármű-technikai eszközök kirakása a fedélzeti be-, ill. kirakást irányító szakember (Load Master) vezetésével, ill. a repülőgép személyzetének együttműködése eredményeként 35-40 percet vett igénybe, és a repülőgép alig egy óra múlva visszaindulásra kész volt.

A kirakás után a gépjárművek a leszállópálya szélén, a valós aknaveszély miatt a betonon sorakoztak fel, a fegyver- és lőszeres ládák felnyitásra, és a fegyverek és a lőszeres kiosztásra kerültek, illetve megtörtént a betárazás. Első alkalommal ez hosszabb, mintegy 1,5-2 órát vett igénybe.



*A kabuli repülőtérrel a személyi állomány, az anyagok és a technikai eszközök beszállítása az elhelyezési körletbe (a kanadai „Camp Julien” tábor) 2 menetoszlopban történt, oszloponként 4-5 gépjárművel, illetve elől egy-egy kanadai „Bison” típusú PSZH felvezető-biztosító harcjárművel. Amennyiben BTR-80A harcjármű is rendelkezésre állt, úgy az, vagy a tehergépjárművek zárták a menetet. A 2. oszlop 5-10 perces időintervallummal követte az elsőt.*



*Menetoszlop összeállítása kirakodás után a kabuli repülőtéren*

*A kitelepülés időszakában az alapvető közlekedési, illetve biztonsági rendszabályok az alábbiak voltak:*

- *A közlekedés alapvetően jobboldali, de a közlekedési szabályok igen liberális értelmezésével. Különösen a belvárosban, amin Kabul fekvéséből adódóan mindenképpen át kellett haladnunk, sokszor előfordult, hogy jobbról-balról is szembe jöttünk, szinte egymást súrolva haladtunk előre a forgalmi dugókban. A kanadai felvezető-biztosító gépjármű, ahol csak lehetett, igen határozottan és keményen oldalra, félre terelte a forgalmat, így próbálva biztosítani az előrehaladást. A menetidő a repülőtérrel a táborba, a forgalom intenzitásának (napszakfüggő) és az oszlop összetételének*

függvényében, 40 és 70 perc között volt, és menetközben sem baleset nem történt, sem pedig támadás nem érte az oszlopokat.

- Alapvető biztonsági előírás volt, hogy a repülőtér elhagyása és a táborba beérkezés közötti közúti (városi) mozgások során, gép-, és harcjárművenként legalább **két fő fegyveres katona (gépjárművezető és biztosító) fegyvereiket betárazva, de nem csőre töltve, illetve golyóálló mellényt és sisakot viselve közlekedhetett**, úgy, hogy az oszlop, ill. gépjárművek eközben állandó rádióösszeköttetéssel rendelkeztek a táborral.
- A **biztonsági rendszabályok ismertetése** (tevékenység balesetek bekövetkezésekor, vagy az oszlopot ért támadás esetén, követési távolság, stb.) és a személyi állomány (gépjárművezetők és biztosítók) eligazítása a repülőtéren **minden egyes oszlopmenet megkezdése előtt** megtörtént, azok éles helyzetben történő alkalmazására azonban a kitelepülés időszakában nem került sor.

A második, 2004. 07. 25-26-i, illetve az azt követő teherszállító repülőgéppel érkező anyagok, konténerek táborba beszállításához a konténerszállító gépjárműveket a Kanadai Kontingens Nemzeti Támogató Elem Közlekedési Részlegén (NSE Transportation) keresztül sikerült biztosítani.

*A kirakáshoz az anyagmozgató gépek (terepjáró targonca) a kabuli nemzetközi repülőtéren (KAIA). lévő ún. Egyesített Légi Műveleti Központon keresztül, a „CATO”-n (Combined Air Terminal Operation) belül dolgozó kanadai közlekedési tiszttel együttműködve kerültek biztosításra.* A feladatok tervezése és végrehajtása során a kanadai társszervekkel az együttműködés, bár a nagy leterheltségük miatt néha csak bizonyos rugalmasság, és kompromisszumok árán, de zavartalan és szakszerű volt.



*Konténerek ki- és felrakása a kabuli repülőtéren*

### **Az MH KGYSZD kabuli elhelyezése**

*A MH KGYSZD személyi állománya kérésre átmenetileg 12 fős sátrokban került elhelyezésre a kanadai „Camp Julien” táborban. A körletek a Topayi-Tadjeek Palota tövében, attól alig pár száz méterre fekszenek. Amin elnök volt palotájában, amelynek 1979. 12. 27-i ostromával kezdődtek az aktív afganisztáni szovjet hadműveletek, illetve amelyben 1982. és 1989. februárja között a szovjet főparancsnokság (40. Hdsg.) működött, jelenleg megfigyelő pont található, amely a tábor elleni támadások, beszivárgások előrejelzéséért, megakadályozásáért felelős.*

*A kitelepülés időszakában a kanadai biztosító alegységek váltása, illetve a kontingens leváltott állományának hazatelepítése miatt a kanadai „Camp Julien” tábor teljesen feltöltött („túlzsúfolt”) volt (kb. 2300 fő a korábbi 1700-1800 fő helyett). 2004. augusztus 10. után fokozatosan visszaállt a tábor megszokott élete, és a század átköltözött az ideiglenes körletekből a HESCO bástyákkal védett, már padlózattal is ellátott, a tábor infrastrukturálisan jobban kiépített belsejéhez közelebb lévő 8 fős sátrakba.*

A kanadai „*Camp Julien*” tábor a legjobban felszerelt tábor Kabulban, amely annak a harccsoportnak a felelősségi körzete (AOR) közepén helyezkedik el, amely alárendeltségébe a MH KGYSZD is került. A táborban az ellátást a kanadai fél biztosítja. Az étkezés, egészségügyi ellátás, mosatás, kulturális és sportolási lehetőségek, tisztálkodási és higiéniai feltételek adottak, biztosítják a napi feladatok elvégzését és a szabadidő zárt körleten belüli kultúrált eltöltését.

*A tábor ellátásáért felelős kanadai tiszthelyettes és a század vezénylő zászlós között kialakult jó kapcsolat következtében a szükséges elhelyezési anyagokat, a különböző anyagok mozgatásához szükséges eszközöket a század a kért határidőre megkapta. Kialakításra került a század telephelye is.*

**Kitepülés után gondot jelentett a kiszállított veszélyes anyagok (elsősorban lőszer és robbanóanyag) betárolása.**

Egyrészt a kiszállított nettó robbanóanyag töltet az előzetes megállapodások szerint, a tároló helyen részünkre biztosított kontingenst jelentősen, mintegy 50-60%-kal meghaladta, illetve a betárolásra engedélyezett 2 db veszélyes anyagokat tartalmazó konténer helyett, a veszélyes anyagokra vonatkozó összeférhetlenségi szabályok (együvé-rakási tilalom) miatt legalább 3 konténerre lett volna szükség.

A légi szállításkor ez nem jelentett gondot, mert a veszélyes áruk kiszemelése, csomagolása, címkézése és a különböző engedélyek, tanúsítványok beszerzése, illetve a kísérő okmányok kitöltése a legszigorúbb nemzetközi légi szállítási előírásoknak megfelelően, illetve az azok légi szállítására vonatkozó együvé-rakási szabályok szerint, 3 konténerbe mállhazva került végrehajtásra.

*A veszélyes anyagok közúti, vasúti, légi, belvízi és tengeri szállítására, illetve azok tárolására vonatkozó szabályok különbözőek, de van több, általános érvényű szabály, amelyre akár szállításnál, akár tárolásnál tekintettel kell lenni, különösen, ha azok polgári szállítóeszközzel kerülnek továbbításra.* Valószínűleg szemrevételezéskor még nem állt konkrétan rendelkezésre sem a kiszállítandó veszélyes áruk mennyisége, sem azok fajtája, így fordulhatott elő, hogy csak azok osztályba sorolása, és megérkezése után, a helyszínen derült ki a probléma.

A tároló helyen lévő veszélyes áruk nettó robbanó töltetét az első lövészet alkalmával, illetve a lőszeres harcjárművekbe történő tárazásával, valamint a kézfegyverekhez tartozó lőszeres hálókörletben, előírás szerint történő tárolásával ideiglenesen sikerült csökkenteni, de a veszélyes

árúk esetleges utánszállításakor a fenti követelményekre nem csak szállítási, de tárolási szempontból is tekintettel kell lenni.

***Sohasem állt még rendelkezésre ennyire előre felkészített és felszerelt kontingens békemissziós feladatok végrehajtására, amely a döntéshozatal után ilyen rövid időn belül bevethető lett volna.*** Ennek ellenére azonban az utolsó pillanatig történtek lényegi változások, változtatások a személyi állományt, a kiszállításra kerülő anyagokat és a felszerelést illetően.

***A logisztikai, és benne a közlekedési támogatás is, feltételezi, hogy a nagyobb volumenű anyagszállításhoz, illetve az ahhoz szükséges engedélyek előre, időben történő beszerzéséhez konkrét adatokkal rendelkezünk a rakományról, mert konkrét engedélyeket csak konkrét adatok birtokában lehet beszerezni.***

Ez különösen vonatkozik a különleges kezelést igénylő rakományokra, mint pl. a túlsúlyos, vagy/és túlméretes harc- és gépjárművekre (mozgásuk közúton, vasúton útvonalengedély, illetve rakminta engedélyköteles), valamint a veszélyes áruk szállítására is.

Az engedélyezési határidő a nemzetközi (különösen légi és tengeri) szállítások esetében még hosszabb és összetettebb feladat, a diplomáciai engedélyek, illetve adott esetben az áthaladási, átrepülési engedélyek beszerzése miatt. A szakszerű, időbeni munkavégzéshez mindenképpen elengedhetetlenül szükséges a határidők és jogszabályok fokozottabb betartása, illetve betartatása.

***A nemzetközi béketeremtő, békefenntartó missziókba a magyar kontingensek kitelepülésekor, különösen a hazánktól igen távol eső hadműveleti területre, igen nagy jelentősége van a helyszíni szemrevételezés végrehajtásának.*** Ennek során akár több, a logisztikai szakterületet megfelelően ismerő, és a kiszállításra kerülő anyagi-technikai készletek nagybani számvetésével rendelkező szakember részvétele is kívánatos lehet.

A korábban már nemzetközi feladatra felkészített, felszerelt és felajánlott alegység kitelepülésére került sor, amely teljes felszereléssel átdiszlokált több ezer kilométerre lévő hadműveleti területre. Ennek ellenére, talán a katona-politikai helyzetből, a földrajzi környezetből, és a várható feladatok és alkalmazás jellegéből adódó, szükséges változtatások, néha a túlzott segíteni akarás és a még az utolsó pillanatokban történt változtatások miatt, a kikerkezés utáni napokban is érték meglepetések az állományt.

*Az MH KGYSZD a kitelepülés honi és alkalmazási területi feladatainak végrehajtása után kiszállításra került. A személyi állomány egészségesen, a technikai eszközök üzemképesen érkezett meg Kabulba és foglalta el a részére kijelölt elhelyezési körletet.*

A szállítási feladatok azonban a kitelepüléssel nem értek véget, hiszen már kiszállítás idején megkezdődött a nemzeti ellátás felelősségi körébe tartozó anyagok utánszállításának megszervezése. *A kiszállítások végrehajtására a NATO által Németországból üzemeltetett légihidat vesszük igénybe.* Az igényelt anyagok kiszállítása több hazai és NATO szervezet szoros együttműködését követeli meg. Ebben a feladatban az **MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezred**, mint az ellátásért felelős szervezet, az **MH KSZF-ség**, amely a szállítóteret igényli, továbbá az **MH KKK** és az **MH Támogató Ezred**, amely szervezetek a szállításért és a kísérésért felelősek. Ne felejtjük ki a **HM BBBH Katonai vám és Határforgalmi Igazgatóság** szerepét a vámügyi és határrendészeti kérdésekben.

*A megszerzett tapasztalatok feldolgozására és értékelésére szinte hagyományként Közlekedési Konferenciát szervez az MH Közlekedési Szolgálatfőnök a végrehajtásban érintett közlekedési szakállomány részvételével.*