

# A LÉGIERŐ SZÖVETSÉGES KÖTELEZETTSÉGEIBŐL EREDŐ FELADATAI TELJESÍTÉSÉNEK FŐBB LOGISZTIKAI JELLEMZŐI

Vasvári Tibor<sup>1</sup>

*A légierőnél olyan jellegű tartós időszaki külhoni alkalmazás, missziós típusú alegység kihelyezés – mint a szárazföldi csapatok vonatkozásában – ez ideig nem történt. A külhoni tevékenység kapcsán a légierő leginkább ezen feladatok támogatását végezte, és ehhez igazodott a logisztika tevékenysége is.*

Az elmúlt év őszén történt meg a ciprusi **UNICYP** kontingens és az ezzel kapcsolatos missziós tevékenység komplex átvétele és önálló haderőnemi feladatként a logisztika szempontjából is a támogatás megszervezése és a továbbiakban való végrehajtás. A légierő, és ezen belül a logisztika nemzetközi kitekintés szerinti eddigi tevékenysége nem igazán volt látványos és nem volt a tevékenységek kihangsúlyozott fókuszába állítva. *A következőkben a teljesség igénye nélkül, szeretnék néhány, talán nem teljesen ismert légierő specialitású feladatrendszerre ráirányítani a figyelmet, egyrészt a kapcsolódási pontok világosabbá tételére, másrészt a tervező, szervező és végrehajtó állomány feladattartalmának szélesebb körű megismertetése érdekében is.*

Az általános ismereteknek megfelelően jelen időszakban és helyzetben az úgynevezett felajánlott és ténylegesen működő erők között szerepelnek a veszprémi **CRC**, más néven **Légi Irányító és Jelentő Központ**, a 4 db rendszerben lévő **gerinc radar század**, valamint a **készenléti repülő erők (QRA/I)**, a hozzátartozó komplex rendszerükkel együtt. Ezen erők és eszközök fenntartása és a feladatrendszerük egy körülhatárolt komplex, folyamatos, megszakítás nélküli, állandó intenzitású tevékenységet jelent. Itt mindenképpen az az egyik kiemelő, hogy ezek feszességét tekintve igazi harci szolgálatot, ahhoz kapcsolódó támogatásszervezést és végrehajtást jelentenek, ami a nemzeti és NATO szintű feladatrendszerben testesül meg. Ezekből a feladatokból általában csak akkor van „**hír**”, rendszerint csak akkor kerülnek a figyelem **külső központjába**, ha valami „**esemény**” történik. A végrehaj-

---

<sup>1</sup> Dr. Vasvári Tibor nyá. ezredes, MH Légierő Parancsnokság tudományos munkatárs.

tás ez ideig túlnyomórészt hazai területen történt és történik, azonban kifejezetten szövetségi kapcsolódásuk van.

## **A főbb nemzetközi jellegű és irányultságú feladatok**

Az előzőekben felsoroltakon kívül egyfajta megközelítés szerint a nemzetközi feladat-jelleghez – a teljesség igénye nélkül – a következők játszanak fontos szerepet, melyek a logisztikai támogatás szempontjából *az általános jellegű megszervezésen és végrehajtáson kívül is kiemelkednek:*

- Légtér felügyelet, légi és légtér információk megszerzése, feldolgozása, azonosított légi helyzetkép előállítása, nyilvántartása, értékelése, cseréje, továbbítása, valamint ezek feltételrendszerének folyamatos biztosítása;
- RENEGADE feladatra történő készenlét;
- Katasztrófa-elhárítási, mentési és speciális műveletekben való részvétel;
- Repülőtéri komplex vagy külön igényelt rész és átmenő támogatás;
- NYITOTT ÉGBOLT komplex feladat rendszere;
- Nagytávolságú navigációs manőverek (hazai és külföldi erők és eszközök);
- Különböző érdekű és típusú légi személy és teherszállítások, ki és berakások, tranzitálás;
- Egyéb kiemelt feladatok pl:
  - Légi bemutatókon, AIR MEET-eken való részvétel, illetve azok komplex kérdésköre;
  - Keresztkiszolgálás;
  - Repülőnapok megszervezésének és mindenoldalú biztosításának komplex aspektusa;
  - Külföldön végrehajtott repülő rakéta, illetve légvédelmi rakéta éleslövészetek.

Ezek közül – ha valamit egyáltalán ki lehet emelni – specialitásként lehet megemlíteni a ***nagy távolságú navigációs manővereket, amelyek szövetséges országokból érkező, illetve szövetséges országokba irányuló hazai repülő eszközök tevékenységének komplex biztosítása megszervezését és megvalósítását jelenti.*** Itt alapvetően nem a tevékenység és hozzájáruló logisztikai támogatás nagyságrendisége a meghatározó, hanem a közvetlenül és közvetve kapcsolódó széles skálájú feladatrendszer. Az is egyfajta sajátosság, hogy a feladat végrehajtás rendszerint összekapcsolódik együttes valós „**harc**” tevékenységgel, így jónak adódnak a közös tevékenységek **doktrínális tételeinek** gyakorlati alkalmazására is. Ugyanez vonatkoztatható „**Nyitott Égbolt**” feladatrendszerre is, azzal a különbséggel, hogy ezen oda-vissza nemcsak szövetséges országok erői-eszközei vesznek részt. Igaz, hogy ez nem igazán úgynevezett harc feladat, de a logisztikai támogatás szempontjából – különös tekintettel a repülő-műszaki és valós biztosítási kérdéskörökre – ezek a lehető legélesebben jelentkeznek.

***A légi bemutatók, repülőnapok közül úgy vélem elég csak megemlíteni a Kecskemét Repülőbázison időszakonként megvalósított feladatrendszert.*** Ez a lehető legkomplexebben ötvözi a befogadó nemzeti támogatás, a szövetségi típusú támogatási formák, valamint a civil szerződéses formációk gyakorlati megvalósítását és mindezek vezetésének, összehangolásának kérdésköreit.

***Az állandó jellegű és folyamatos biztosítás szükségletű légierő specifikus képességek és feladat végrehajtás közül célszerű kiemelni néhány területet, amelyek e tekintetben jellemzőek:***

- **QRA:** NATO alárendeltségben, szövetségi előírások teljes betartásával folyamatos készenléti szolgálatot tartunk fenn. Mint közismert, **Kecskemét Repülőbázison** egy **MÍG-29 géppár erővel** NATO „**típusú**” repülő készenléti szolgálat (**RS 15**) ellátásának teljes körű biztosítását kell megvalósítani. A repülőgépek fegyverzete a készenléti előírásoknak megfelelően került kialakításra. Ebbe beletartozik a fegyverrendszer és a függesztményekkel kapcsolatos eljárások együttes végrehajtása is. A felszállási idő a NATO riasztási norma alapján meghatározott, így ennek megfelelően szükséges a logisztikai feltételrendszert megszervezni és biztosítani. Ide tartozik **WOC** előírt készenléti helyzetének mindenoldalú biztosítása is. Ez az együttes „**harc**” tevékenység béke időszaki kinyilvánulása is, ami véleményem szerint súlyánál fogva nagyobb elismertséget szülne. A biztosításban a komplex logisztika (a szélesebb körben történő értelmezés szerint) folyamatos jelleggel működik, felvonultatva és fenntartva a „**bevetési**”, egyes esetek-

ben az ujrabevetési támogatás teljes spektrumát. Az eddigi tapasztalatok alapján a résztvevő állomány ez irányú feladatait az elvárások szintjén hajtotta végre. Az elmúlt évben „*konkrét*” éles feladatok kapcsán egy időre a média figyelem középpontjába is került e tevékenység.

- **CRC:** *A központ folyamatosan, a nap 24 órájában állandóan képes a Magyar Köztársaság légtérében lévő civil és katonai repülőgép mozgások hazai adott technikai feltételek közötti követésére, RAP előállítására, a szükséges tájékoztatások megételére.* Állandó kapcsolatban áll a NATO előjáró CAOC szervezetekkel, és a környező országok megfelelő szerveivel, így bármikor képes az információk fogadására és továbbítására. Ennek megfelelően a logisztikai támogatás szempontjából a radar-technikai és az elektronikai támogatás megvalósítása kifejezett elsődlegességet kap, melyet az alaptevékenység fő iránya miatt megszakítás nélkül szükséges fenntartani. Ugyanez vonatkozik a SEL támogatásra is. Ez a tevékenység egyfajta légierő specialitás, egyedi feladatrendszert, szervezetet és megvalósítást szükségeltet. Folyamatos fenntartási szükséglet és kötelezettség miatt, a nap mint napi állandó tevékenység megszokottsága okán is igazán nincs a közfigyelem középpontjában, azonban a logisztikai szakállománytól is mindig ugyanolyan egyszintű fegyelmezett és operatív rugalmasságú üzemfenntartást szükségeltet. *Itt már kiemelt jelentőséget kap az ismeretek folyamatos továbbfejlesztésének igénye*, mivel már a legmodernebb technikai eszközök üzemelnek, amihez a kor színvonalának megfelelő fenntartási tevékenységnek kell párosulnia.
- **SAR:** *A helikopteres kutató-mentő szolgálat 2x1+1 speciálisan berendezett közepes szállító helikopterrel lát el 24 órás feladatot Szolnok repülőtér és Pápa Bázisrepülőtér települési helylyel. A K-M helikopterek többek között magas fokú egészségügyi felszereléssel bírnak. A helikopterek fedélzetén szakképzett egészségügyi és deszantos személyzet van. Ezen a területen a komplex biztosítási forma az érvényes, ami fő vonalaiban azt is jelenti, hogy a megszervezésen és megvalósuláson kívül az együttműködés állandó, konkrét formáját is közvetlenül is megjelenti. Komoly erőfeszítések folynak a nemzetközi jelleg erősítésére. Ilyen volt például az elmúlt évben Romániában lebonyolított közös gyakorlati együttműködési tevékenység, ami egy sor tanulsággal szolgált, megmutatva azokat a támogatási területeket és eljárásokat, amelyeknél a közös nevező egysíkúvá tétele terén szükséges előre lépni.* Az együttműködési végrehajtás

és annak minél magasabb színvonalú és fokú megvalósulása, valamint a feladatcél szerinti minél komplexebb felszerelés kiegészítés és modernizációs eredmény alkalmazás effektív szükségességének nagyon konkrét és eklatáns példáját szolgáltatta maga az élet, nevezetesen a *január 19-én Hejce térségében lezuhant szlovák AN-24-es repülőgép kutató és műszaki mentő, valamint a Légierő és az OMSZ adott körülmények között létrejött szerződés alapján végzendő tevékenység*. Az előbbi tapasztalatainak feldolgozásán a szakemberek dolgoznak, míg a az utóbbival kapcsolatban az együttes tevékenység – természetesen logisztikai oldalról megközelítve – erős előzetes pozitív előképet mutathat. Az már látható, hogy e tekintetben alapvetően a környező országokat figyelembe véve a nemzetközi együttműködés szinte elengedhetetlen, és az alkalmazásokra valamint az ezzel járó feltételrendszerre a legváratlanabb esetben is készen kell lenni.

## NATO ellenőrzés

Az **54. légtérelenőrző ezrednél** 2005. 09.19 - 09.23 között **NATO INITIAL OPEVÁL** harcászati ellenőrzés volt, melyen az ellenőrző bizottság „**JÓ**”-ra minősítette az ezredet. A NATO tagállamok körében is elismerést váltott ki a fenti végrehajtott és a NATO nemzetközi szakemberei által ellenőrzött, valamint értékelt megmértetés. *A sikeres végrehajtás hatalmas eredmény, mivel a régebben csatlakozott tagállamok között is található olyan régiót, ahol ezt a fajta megmértetést még nem igazán sikerült végrehajtani.* A feladat végrehajtás során imitált szituációs helyzetekkel és váratlan közlésekkel ellenőrizték többek között a meglévő erőforrások szakszerű, a nemzeti és NATO direktíváknak megfelelő felhasználását, a tevékenység irányítását. *Az ellenőrzés keretein belül az egység rendeltetés szerinti harcképességét és a logisztikai támogató elemek ellátó és harctámogató képességét tesztelték.* Egyedi specialitás és sajátosságként került ellenőrzésre – nemcsak elméleti szinten, hanem többszöri gyakorlati végrehajtás során – az úgynevezett bányamentő tevékenység tényleges készség szintje is, ami igencsak komplex, összehangolt, szakszerű megvalósítást szükségeltet, és aminek a végrehajtók ténylegesen megfeleltek. A feladat során a logisztikai szakterület feladat végrehajtását összességében „**SATISFACTORY**” -**JÓ** szintre értékelték, ami az első alkalommal való értékelés során a *legmagasabb adható* fokozat. Ebből a logisztikai terület erőforrások rész értékelése „**JÓ**”, ez még akkor is komoly ered-

mény, ha mint tudjuk néhány anyag és eszköz nem igazán van „*állandó jelleggel*” az alakulat közvetlen kezelésében.

## **BALTI-2-2005 Légvédelmi Rakéta éleslövészet**

A feladat tartalmilag a **MH Légierő parancsnok** által vezetett, terepen végrehajtandó gyakorlat volt, mely a Magyar Honvédség légierő és szárazföldi haderőneveinek kijelölt törzsei és légvédelmi rakéta alegységei harcfeladatra történő felkészítését és éleslövészetének végrehajtását foglalta magába.

A gyakorlat a végrehajtást illetően a **MH 12. Légvédelmi Rakétadandár** és a **MH 25. Klapka György Könnyű Lövészdandár** kijelölt erőiből létrehozott vegyes légvédelmi rakétacsoportosítás 2005. június 13-24. között a lengyelországi **USTKA** körzetében végrehajtott BALTI-2-2005 légvédelmi rakéta éleslövészetet jelentette.

A feladatra való felkészülés során a logisztikát illetően a hazai fázis teljes biztosításának saját hatáskörű megvalósítása után a *külföldi etap tervezésekor* alapvetően gazdaságossági szempontok játszottak irányelvként fő szerepet. Ennek megfelelően a logisztikai támogatás döntő része kétoldalú államközi szerződésen alapuló **Befogadó Nemzeti Támogatásként** megrendelt szolgáltatások igénybevételel került megvalósításra.

A felkészülés időszakában a tervezés az áttelepülés, illetve a visszatelepülés megszervezésére és zökkenőmentes lebonyolítására összpontosított. A megvalósítás összetettségét mutatja, hogy az áttelepülések vasúton, közúton és légi úton egyaránt történtek, és a lebonyolítás tényleges fázisában megfelelő operatív rugalmassággal működtek.

### ***Néhány megállapítás a szakmai ellenőrzésekből:***

#### **A légvédelmi csoportosítás által készített tervek, eljárások**

- A légvédelmi rakéta éleslövészet végrehajtása során a logisztikai szakállományt alapvetően a dandár fegyverzeti, valamint páncélos- és gépjármű-technikai javító alegységeiből létrehozott vegyes javítócsoporthoz képviselettel. A logisztikai egyéb területein az ellátást Fogadó Nemzeti Támogatás keretében a lengyel fél biztosította.

- A légvédelmi csoportosítás rendelkezett a logisztikai vezetéshez és irányításhoz szükséges alapvető tervekkel.
- A vegyes javítócsoporthoz rendelkezett a szakfeladat végrehajtásához szükséges dokumentációval, ellenőrző listákkal, amely biztosította a hatékony tevékenységet.

### **Logisztikai C3 végrehajtása**

- A gyakorlat végrehajtása során a logisztikai vezetési pont a légvédelmi csoportosítás harcálláspontján települt, állománya alapvetően teljesítette a tervezési, vezetési feladatokat, illetve koordinálta a fogadó nemzet általi valós logisztikai biztosítást.
- A vegyes javítócsoporthoz tevékenységét a logisztikai vezetési pontról érkező információk alapján a csoport parancsnoka (szolgálatvezető mérnök) irányította.

### **Logisztikai jelentések**

- A feladat végrehajtása során a logisztikai jelentések és bedolgozások időben, a megfelelő minőségben elkészültek.

### **Koordináció a Fogadó Nemzettel**

- A *Fogadó Nemzet* összességében teljesítette az államközi szerződésben vállalt kötelezettségét, de egyes, a napi ellátást érintő hiányosságok negatívan befolyásolták a végrehajtó állomány hangulatát.
- A *Fogadó Nemzet* képviselőivel a kommunikáció alapvetően angol és lengyel, esetenként orosz nyelven valósult meg.

### **A haditechnikai eszközök karbantartottsága**

- A nagytávolságú manővert követően a haditechnikai eszközöket a kezelői és a szakjavító állomány felkészítette a feladat végrehajtására. A valós meghibásodások elhárítása során a szakjavító állomány hatékonyan tevékenykedett, a rendelkezésre álló javító, ellenőrző- bevizsgáló és karbantartó berendezések, illetve a rendszeresített és speciálisan létrehozott **TASZT** készletek felhasználásával.
- A javítási feladat rádióon történő vételét követően a javítócsoporthoz parancsnoka azonnal útba indította a szükséges javító ál-

lományt a megfelelő technikai eszközzel. A hiba behatárolása minden esetben szinte azonnal megtörtént (ez a szakjavító állomány erőssége) és a javítás végrehajtása is csak a minimálisan szükséges időt vette igénybe. Ennek köszönhető, hogy a gyakorlás valamint az éleslövészet végrehajtása során haditechnikai eszköznek meghibásodásból adódó jelentős kiesése egyetlen esetben sem fordult elő.

### **A haditechnikai eszközök hadrafoghatósága**

A **K-1P** berendezés valamint az **SZT-68U** és **P-18** típusú felderítő és a **PRV-16** magasságmérő lokátor esetében meghibásodásból adódó kiesés nem történt, csupán egy alkalommal vált szükségessé szabályozás végrehajtása az **SZT-68U** felderítő rádiólokátor esetében. Ez jelzi, hogy a kezelői állomány a megfelelő szinten végrehajtotta az eszközök felkészítését.

**Összességében** a három fegyverrendszer típus által indított mintegy **22 éles rakétával végrehajtott lövészet** a komplex biztosítási tevékenységben résztvevők részére – beleértve az előkészítést és megszervezést is – *„puskapor szagúan”* adott megfelelő tapasztalatokat és sikerélményt.

### **AMPLE TRAIN 2005**

*A szövetségi, illetve nemzetközi tevékenységek között speciális helyet foglal el a keresztkiszolgálás intézménye.* Az erre való felkészülés, megfelelőség és képesség felmérésére évente rendszerint a regionális **NATO légierő parancsnokság** szervezésében gyakorlat (vizsgálva egybekötött elméleti és gyakorlati tevékenység) kerül megszervezésre. Bár az utóbbi időkben az a vélemény kezd általánossá válni, hogy ezen tevékenységet megfelelő igények alapján a tagállamok kétoldalú megállapodásokkal és megszervezéssel lenne célszerű végezni.

A fentiekre figyelemmel legutóbb a 2005. évi, határátlépéssel járó csapatmozgások engedélyezéséről szóló **2340/2004 (XII. 26) számú Kormányhatározat I. mellékletében** engedélyezett, valamint a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokának **92/2005. parancsa alapján** 2005. május 09-13. között **19 fővel** NATO logisztikai, repülőgép kereszt-kiszolgálási gyakorlat került végrehajtásra a spanyolországi **GANDO AFB** repülőtéren. A gyakorlatot az **Európai Szövetséges Erők Főparancsnoksága (SHAPE)** rendelte el és tervezte. A gyakorlatot a **CC-AIR RAMSTEIN**, valamint a **Spanyol Egyesített Nemzeti Parancsnokság** vezette le.



A gyakorlat célja volt lehetőséget biztosítani a NATO tagországok részére, hogy a szövetségnek felajánlott repülőeszközök személyzei, és a nevesített repülőbázisok földi kiszolgáló repülőműszaki állományú tagjai, gyakorolják és finomítsák interoperabilitási képességeiket. Ezen belül az AD 80-53 dokumentumban meghatározott „C” típusú keresztkiszolgálási változatnak megfelelően, a gyakorlaton résztvevő repülőműszaki állomány megszerezhesse egy vagy több, a NATO tagországok által rendszerben tartott repülőgép típuson azt a jártasságot és bizonyítványt, amely feljogosítja őket az adott típusú repülőgépek keresztkiszolgálására. További célja volt a gyakorlatnak, hogy a felajánlott repülőeszközöket biztosító nemzetek elemezzék és gyakoroltassák a „C” típusú kiszolgálásban résztvevő repülőműszaki állományal az eltelt egy év alatt bekövetkezett kiszolgálási változásokat, valamint bemutassák a repülőgépen, a repülőgép fegyverzetén és a földi kiszolgáló eszközökön bevezetett újításokat.

Megjegyzendő, hogy a „C” típusú keresztkiszolgálás intézményét az érvénybe lépő új ALP-4.3 „A légierők logisztikai Doktrínája és eljárása” című okmány (érvénybe léptetve a MH LEPK 157/2005 (HK-18) számú intézkedésével) megváltoztatta, illetve csak „A” és „B” típusúakat határoz meg, egyidejűleg átrendezve azok belső tartalmát. Ez szigorítást jelent az előzőekhez képest.

A gyakorlat végrehajtásában az MH LEP és alárendeltjei állományából 19 szakember vett részt aktív bekapcsolódással.

A gyakorlat körzete a spanyolországi GANDO AFB repülőbázis volt.

**EXAT 05 KERESZT-KISZOLGÁLÁSI GYAKORLAT**

Vizsga típusa	F-16				F-1		TOE RADO	F-18	
	BE	DA	GR	TU	FR	SP	GE	SP	
<b>VIZSGA FRISSTITES</b>	-	-	-	3	-	-	3	-	
<b>VIZSGA</b>	Elméleti	0	6	3	-	-	3	2	5
	Gyakorlati	0	6	3	-	-	3	2	5
	Önálló munka	0	6	3	-	-	3	2	5
<b>VIZSGA</b>	3	4	3	-	-	3	2	5	
<b>GYAKORLATI KÉPZÉS</b>	12	3	-	-	14	3	-	3	
<b>FEGYVERZETELTORSÁGI KÉPZÉS</b>	-	-	-	-	-	-	-	17	

*A gyakorlaton 450 fő külföldi résztvevő jelent meg 13 NATO és egy PfP ország légierőjének képviselőjében. 7 nemzet ajánlott összesen 23 db repülőgépet a képzési feladatok végrehajtására.* A gyakorlat hadműveleti hátterét a spanyol fél egy **nemzeti légvédelmi és haditengerészeti gyakorlattal** egészítette ki, amely a **DACEX** nevet kapta. A kontingens feladatát **135 képzési egység** teljesítésével hajtotta végre, ebben **6 db re-certification-t, 20 db certification-t, 19 db training-et, 54 db familiarization-t, és 19 db academic training-et teljesítettünk.** A betervezettől két képzési egységgel történt elmaradásunk oka a Dán vizsgáztatók szigorúságának volt köszönhető, mivel két magyar résztvevőnek a felkészítési ciklus végén nem igazolták le a vizsgát. Ezt a két személy kellő aktivitásának hiányával indokolták. A magyar csoportból **17 fő** a betervezett képzési egységeknek megfelelően spanyol **EF-18** repülőgép típuson fegyverzetbiztonsági ismeretekből is vizsgát tett.

**Összességében megállapítható, hogy a következő országok repülőgép típusait tudjuk Kecskemét AB repülőtéren keresztkiszolgálni a megszerzett bizonyítványok egy éves érvényességi ideje alatt: spanyol EF-18; belga, dán, görög, török F-16; német Tornádó, francia, spanyol F-1.**

A végrehajtott feladatok a teljes összesítés után a **SHAPE** által jóváhagyásra, és kibocsátásra kerülő **SH-OPS 60** aktualizált kiadványában lesznek megtalálhatók.

*A gyakorlaton a Magyar Kontingens részére megszabott feladatok sikeresen kerültek végrehajtásra.* A gyakorlat eredményességét mutatja, hogy az eddigi évekhez viszonyítva a legjobb képzési eredményt értük el, ezzel is biztosítva a NATO tagországok felajánlott repülőeszközeinek keresztkiszolgálásával kapcsolatos, velünk szemben támasztott elvárásainak teljesítését. **A gyakorlaton résztvevő repülőműszaki állomány magas szintű szakmai ismereteket szerzett nem hazai repülőtéren, nem honi repülőeszközökön végzett repülőműszaki munkák végrehajtásából.**

A különböző nemzetek repülőműszaki állományával, valamint a gyakorlatot szervező törzsszel az együttműködés korrekt volt. A gyakorlat teljes vertikumára a nagyfokú tudatosság és szakmai hozzáértés, a kitzűzött feladatok minél teljesebb végrehajthatósága érdekében a maximális rugalmasság volt a jellemző.

**Ha megvizsgáljuk az utóbbi három év ez irányú erőfeszítéseit, akkor az alábbi tényyszerűséggel találkozhatunk. A 2003-as EXAT 03**

**Kecskemét-i gyakorlaton csak mintegy 3 fő F-4 (török), 3 fő TORN (német) vizsga eredmény született, a 2004-es EXAT 04 OERLAND – on már 6 fő F-16 (török), 4 fő TORN (német), 3 fő F-16 (görög), 2 fő F-16 (norvég) vizsga, valamint alapképzésből 11fő/65 eredmény sikeredett.** Ehhez lehet hozzászámítanunk a fentebb taglalt EXAT 05 eredményeit. **A fentieken kívül a felkészítés során 3 fő belga részére vizsga, alapképzésben 12 foglalkozás 22 fő részére, valamint fegyverzeti biztonsági képzés 2 német csoport részére MiG-29 típuson végrehajtásra került.** Ebből következik, hogy további pozitívumként jelenik meg, hogy már mi is voltunk oktatók, ami úgy vélem nem kis mögöttes felkészültséget szükségeltet és tételez fel.

## **Hadműveleti légi szállítások**

NATO és a Magyar Honvédség missziós feladatai érdekében történt, hadműveleti légi szállítások alakulását mutatja be a táblázat, a biztosított repült órára kivetítve.

### **HADMŰVELETI LÉGI SZÁLLÍTÁSOK**

	2003	2004	2005
Feladat	Össz. repült óra:	Össz. repült óra:	Össz. repült óra:
<b>ISIF szállítás</b>	469	1099	227:40
<b>ISAF (Köln) szállítás</b>	79	85	110:45
<b>KFOR (Pristina) szállítás</b>	237	185	135:35
<b>KFOR (Szarajevó) szállítás</b>	23	21	8:07
<b>KFOR (Szkopje) szállítás</b>	23	18	14:15
<b>SHAPE futár anyag szállítás</b>	26	26	14:05
<b>Nemzetközi gyakorlatokra szállítás</b>	303	73	300:20
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>1160</b>	<b>1507</b>	<b>811</b>

Az **AN-26 szállító repülőgépek** utánpótlási anyagokat (lőszer, fegyver, felszerelési anyagok), valamint személyi állományt szállítottak Szerbia és Montenegróba, Macedóniába és Bosznia Hercegovinába.

A **Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság** az iraki misszióval kapcsolatos légi szállítási feladatait 2003. június 10-én kezdte meg, és folyamatosan 2005. január 21-ig indított AN-26 típusú szállító repülőgépeket a misszió érdekében.

***Az alapvető szállítási feladatok a következők voltak:***

- Előkészítő csoport szállítása.
- Személyi állomány váltása, regeneráló pihentetésre történő szállítása.
- Utánpótlási anyagok szállítása, VIP szállítások.
- Karbantartó, javítócsoportok szállítása.
- Bagdadi külképviseletet biztosító állomány utánpótlási anyagainak szállítása.
- Iraki kisfiú Magyarországi gyógykezelésre történő szállítása.
- Hajó berakást biztosító állomány ki és hazaszállítása.

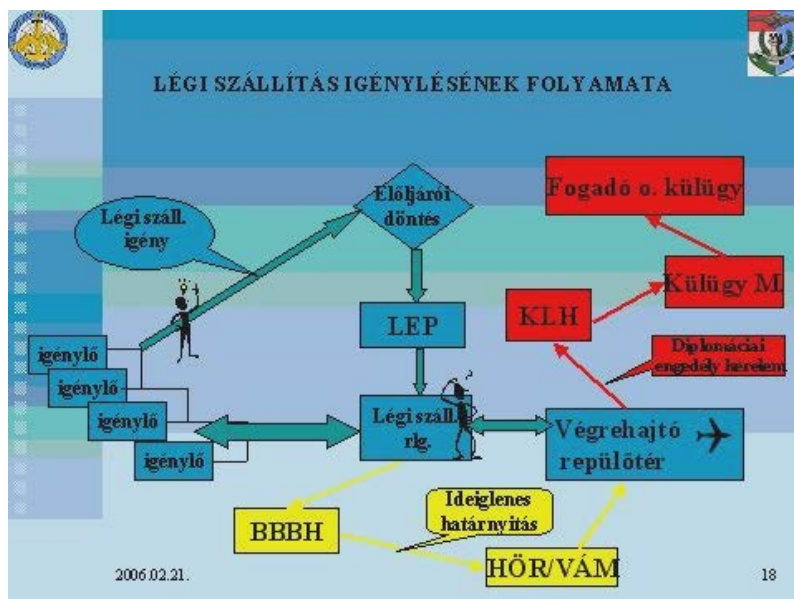
***A fent említett feladatok során mindösszesen 86 szállítási feladatot hajtott végre a Szállítórepülő-század. A század hajózó személyzete és repülő-műszaki állománya 551 felszállással 1649 rep. órát biztosított, melynek során Irakba, illetve Magyarországra szállított 2336 személyt és megközelítőleg 69.000 kg utánpótlási anyagot.***

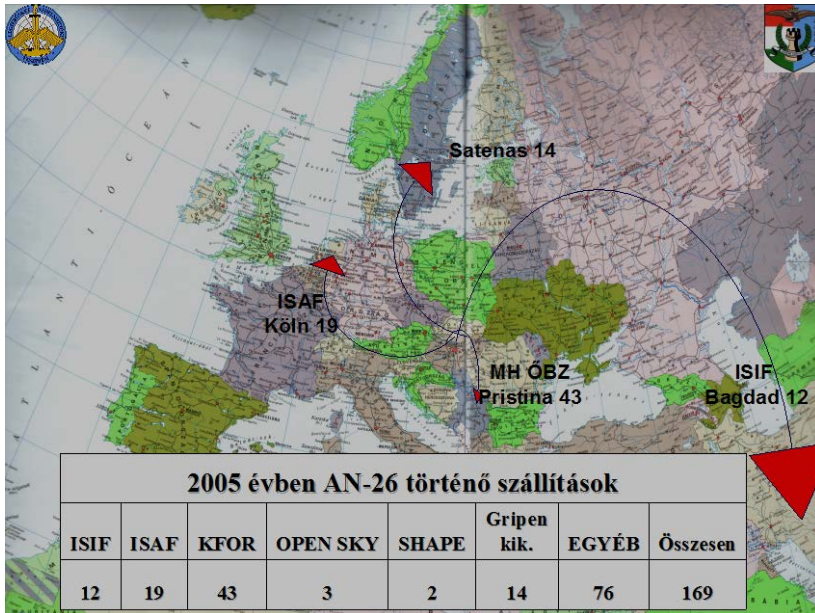
**Iraki misszió megszűnésével a 2005. év viszonylag homogénebb volt.** A szakember számára természetesen világos, hogy egy-egy feladat milyen mögöttes erőfeszítés, összehangolt tevékenységet jelent. Mindazonáltal úgy gondolom, hogy a számok önmagukért beszélnek. A feladatvégrehajtás szempontjából úgy az adminisztrációs, mint a szakmai állomány részéről ebből nem elsődleges a kiemelt feladatok mennyisége – mert ez volt bőven – hanem a biztonság és szakszerűség a domináló. Ezt bizonyítja, hogy a megvalósulás folyamán sem megszerzési, biztosítási és támogatási, elszámolási okból fennakadás nem volt.

***Az állomány leterheltségén kívül komoly tapasztalatokat szereztünk a nemzetközi katonai légi szállítmányozás biztosítás tekintetében, aminek a feldolgozását a szakemberek folyamatosan végzik.*** Mindig van valamilyen újszerűség a rutin mellett, például a már említett – Nápolyban felmerült – fegyverzeti anyag okmány problémáját illetően. Ez nem szakmai, hanem szállítmányozói problémaként kezelendő elsősorban.

## A légi szállítás megszervezésének néhány mozzanata

*Döntés után a MH LEP kiadja a feladatot a végrehajtó 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis részére, melynek állományába tartozik a végrehajtó szervezet. A megfigyelők elkészítik a számvetéseket és a diplomáciai kérelmet, mely a KLH-án keresztül jut el a Külügyminisztériumba és onnan a fogadó országba. A szállítmányozóknak az igénylés feladásakor szükséges tudniuk és figyelembe venni, hogy Európán belül a diplomáciai engedélyek benyújtási határideje **2-7 napig** terjed, veszélyes anyag szállítása esetén **10-15 nap**. Európán kívüli országokban **7-15 nap**, veszélyes anyag szállítása esetén **15-20 nap**. A repülés megkezdése előtt 48 órával, a személyzet leszállási engedélyt (**PPR-t**) kér a fogadó repülőtértől. A repülés csak abban az esetben hajtható végre amikor a személyzet megkapta a diplomáciai engedély számokat az érintett és cél ország átrepüléséhez, valamint megkapta a fogadó repülőtér leszállási engedély számát.*





Amennyiben katonai repülőtérrel történik a felszállás, a fel-le szállás idejére az adott katonai repülőtér *ideiglenes határnyitást* kell kérni a **Beszerezési Biztonsági és Beruházási Hivatalon** keresztül az illetékes **Határőr Igazgatóságoktól**, valamint a **Vám és Pénzügyőrség Regionális Parancsnokságtól** 3 nappal a repülés időpontja előtt. A felmerülő költségeket az MH fedezi.

A légi szállítások során felmerülő költségeket (navigációs díjak, kiszolgálási díjak, szállás költség, napidíj) a személyzet kiutazási engedély kérelem formájában küldik meg a **MH LEP**-nek, majd jóváhagyás után, kapja meg a **HM 2sz. TPSZI**, aki előleg formájában biztosítja a repülés költségét.

A feladat igen komoly dokumentációs előkészítést szükségeltet. Az általános, egyébként előírt repülő feladatra vonatkozó okmányrendszeren kívül *az alábbi főbb okmányokat is el kell készíteni:*

- Release of Liability Form;
- PPR Form;
- Slot Time Request Form;

- Diplomatic Clearance Form
- NATO Travel Order;
- Kiutazási Engedély;
- Mission Cardok.

**A következőkben nézzük meg egy Iraki személyszállítás folyamatát. A teljes repülési idő 17 óra 10 perc.** Az érvényben lévő utasítások szerint a pilóták egy nap 11 órát repülhetnek és a teljes igénybevétel nem lehet több 14 óránál. Az útvonal tervezésnél figyelembe kellett venni a fent említett időket, valamint azokat a repülőtereket, amelyek ki tudják szolgálni az **AN-26-os típust** még szélsőséges időjárási viszonyok között is. A repülés maga nem csak erről a 17 óráról szól. A fentiekből jól látszik milyen komoly **dokumentációs előkészítést** igényel egy-egy hadműveleti repülés. A **műszaki előkészítést** még meg sem említettük, valamint a köztes repülőtereken a **műszaki munkákat**, töltés, gépelőkészítés, adott esetben jégtelenítést, amelyek repülőterenként 1-2 órát vesznek igénybe. **Irak esetén külön kellett begyakorolni Bagdad repülőtérré történő leszállást az úgynevezett 3000 m-ről 1 spirálon történő megközelítést és leszállást, az ASZO-2V/26 infracsabda üzemeltetésével és alkalmazásával valós harcászati helyzetben.** Minden feladat megkezdése előtt repülés előtti előkészítés keretében a repülőtechnika átvizsgálása megtörténik. A feladat jellegétől függően speciális előkészítéseket is végrehajt az állomány – **ASZO-2V** piropatronokkal történő feltöltése, speciális szállítmányok rögzítése, esetlegesen **MEDEVAC** feladatra való előkészítés. A berakodások elvégzése után a hajózó állomány kötelezően súlypontszámításokat hajt végre, amely fontos a repülőgép stabilitásának megőrzése miatt. Ezt azért fontos megemlíteni, mert a fedélzeten mindennemű félreértés elkerülése végett az ő szavuk a döntő és a végrehajtandó. A berakodásoknál a szállítmányozások „**gépig, illetve kirakásnál „géptől”**” történnek.

**Közbenső leszállóhelyeknél** szükséges a repülőtechnika üzemanyaggal történő feltöltése, ismételt feladatra történő előkészítése, repülőtéri szolgáltatások megrendelése, igénybevétele és rendezése. Amennyiben speciális fegyverzeti anyag szállítására kerül sor meg kell szervezni a szállítmány őrzés-védelmét.

**A repülőgép bázisrepülőtérré történő megérkezését** követően a műszaki állomány végrehajtja a repülőeszköz fogadását, megtörténik a repülés utáni előkészítés (üzemanyag feltöltés, zavarótöltetek ürítése, speciális felszerelések kiépítése, stb).

A végrehajtás folyamán a hadműveleti repülések fő célállomása **Bagdad** volt. Amikor a hadműveleti helyzet nem engedte meg, hogy **AN-26-os** repülőgépeink **Bagdad repülőtéren** szálljanak le akkor a le-szállás – mintegy **57** alkalommal – **Tallil repülőtéren** történt. Ez rend-kívül sok járulékos feladattal járt együtt, úgymint kiegészítő jelentések, fegyverzeti ügyek, kódok, stb., valamint a hadműveleti területre való érkezés - távozás előírásai (**VFR**).

A végrehajtásra hatással volt még az is, hogy korlátozott meteoro-lógiai információk álltak rendelkezésre – pláne perspektivikusan. A he-lyi szélsőséges időjárási viszonyok közötti üzemeltetés fokozott fi-gyelmű és időként esetleges kiegészítő rendszabályú tevékenységet szükségeltetett a repülőtechnika speciális előkészítésére és üzemben-tartásására vonatkozóan.

*Az elkövetkező időben* a készenléti géppár repülőgép **IPF**, a **GRI-PEN** felajánlás, a **MISTRAL** tűzalegységek közvetlen nemzetközi fela-datra történő felkészítésén kívül ezen feladatok kiegészülnek a száraz-földi erők külhoni alkalmazása érdekében történő erők és eszközök (**LÉRAK**, **ERIP**) felkészített rendelkezésre állításával és modul rend-szerű becsatlakozás feltételrendszerének biztosításával.

*A jelenlegi nemzetközi kihatású feladatrendszerek – ami a cikk elején főbb vonalaiban felsorolásra került – folyamatos fenntartása mellett az UNICYP misszió komplex megoldása, illetve a fegyverrend-szer váltással kapcsolatos teendők zökkenőmentes megoldása további komoly kihívás a légierő logisztika számára, melyek az általános lo-gisztikai támogatás feladatmegoldásán kívül jelentkeznek, és alapve-tően csak a haderőnemnél meglévő speciális szakmai képességekre és szakértelemre támaszkodnak.*