

A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁS HELYZETE A MAGYAR LÉGIERŐBEN

I. AZ 1990-ES ÉVEK

A rendszerváltozást követően a katonai légiforgalmi tájékoztatást a Magyar Honvédség Egyesített Repülésellenőrző Főközpont (EREF) és jogutódjai, valamint a katonai repülőterek repülődiszpécser szolgálatai végezték. A fenti szervezetek és szervezeti elemek fő tevékenységi köre a Repülési Tervek (FPL¹) és a különböző légtérigénylések köré csoportosult, az FPL-ekkel és a légtérigénylésekkel kapcsolatos együttműködés és koordináció mindennapos tevékenységük szerves részét jelentette. A katonai légiforgalmi tájékoztatást az ARTR-II - Automatizált Repüléstervező Rendszer (számítógépes rendszer) segítette. Az 1990-es években a katonai légiforgalmi tájékoztatás tevékenységének jogi alapját a 32/1992. (II.14.) Kormány rendelet felhatalmazása alapján kiadott 20. számú Együttes Légügyi Előírás adta. Másodsorban meg kell említeni a 13/1992. (HK 8.) MH repülő szemléltetői intézkedéssel hatályba léptetett Re/1713. cikkszámú szakutasítást a repülések végrehajtására (URV-92) szolgálati könyvet is, azonban a szolgálati könyv fedőlapján a „tervezet” felirat szerepelt. A „tervezet” állapotból adódóan, mindvégig aggályos volt a szolgálati könyv hivatalos mivolta.

A Polgári Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (AIS²), tevékenységét a 15. számú Légügyi Előírás alapján végezte, amely gyakorlatilag az ICAO³ Annex 15 – Aeronautical Information Services dokumentum rövidített magyar változatának felel meg. Mivel az 1990-es évek elején és közepén a Magyar Honvédség még messze járt a nemzetközi előírásokon alapuló Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (MILAIS⁴) működtetésétől és alapvetően a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvánnyal (MILAIP⁵), valamint az ehhez szorosan kapcsolódó katonai NOTAM⁶-okkal való foglalkozkodástól, így a 15. számú Légügyi Előírás a katonai fél számára ekkor még indifferens volt. Egyébiránt a 15. számú Légügyi Előírás a polgári AIS részére készült.

A légiközlekedésben nagy áttörést jelentett az 1995. év, amikor megjelent a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény. Jelen törvény a légiközlekedéssel kapcsolatban általános szabályokat és alapelveket fogalmaz meg, a légiközlekedés tekintetében két fő tevékenységi kategóriát különböztet meg. Egyrészt a légiközlekedési tevékenység-, másrészt a légiközlekedéssel összefüggő tevékenység kategóriáját. A légiközlekedési tevékenység magába foglalja azon tevékenységek összességét, amelyek valamilyen repülési feladat végrehajtását jelentik, beleértve többek között a légijárművel végzett személyszállítást és áru fuvarozást, a légijárművel folytatott munkavégzést (pld: teheremelés), a bajba jutott vagy eltűnt légijármű megsegítésére irányuló kutató-mentőrepülést, stb. A másik kategóriát vizsgálva a légiközlekedéssel összefüggő tevékenység alatt értjük a légijármű, annak részei, berendezései és alkatrészei, valamint a légiközlekedéssel kapcsolatos eszközök gyártását, karbantartását, javítását; a légijármű bérbeadását; a légiközlekedési szakszemélyzet szakirányú földi képzését; a repülőteret és a légiközlekedést kiszolgáló földi létesítmények létesítését, fenntartását, üzemben tartását; a légiforgalmi szolgálatok ellátását, ideértve a légiforgalmi irányítást, a légiforgalmi tájékoztatást, a légiforgalmi meteorológiai szolgáltatást, az ehhez szükséges létesítmények és berendezések létesítését, fenntartását és üzemben tartását.

¹ FPL – Flight Plan - Repülési Terv

² AIS – Aeronautical Information Service – Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat

³ ICAO – International Civil Aviation Organization – Nemzetközi Polgári Repülés Szervezete

⁴ MILAIS – Military Aeronautical Information Service – Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat

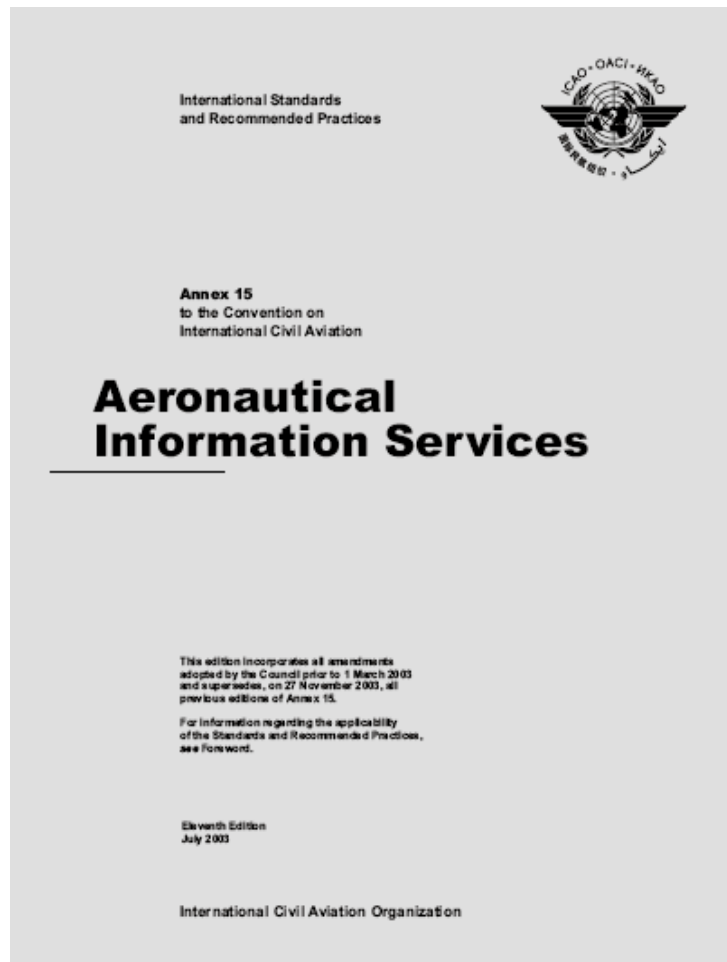
⁵ MILAIP – Military Aeronautical Information Publication – Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány

⁶ NOTAM – Notice to Airmen – Értesítés a légiközlekedésben érintettek számára

Megállapítható, hogy a légiközlekedéssel összefüggő tevékenység olyan tevékenységi köröket foglal magába, amelyek kapcsolódnak a légiközlekedéshez és valamilyen formában hozzájárulnak a légiközlekedés biztonságos, rendszeres és hatékony működéséhez. A légiforgalmi tájékoztatás alapvetően úgy járul hozzá a légiközlekedés biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához, hogy a légterekről és repülőterekről megfelelően struktúrált, időbeni, pontos, teljes és megbízható információkat szolgáltat a légijármű személyzetek, a légiközlekedésben érintett szolgálatok és szervezetek számára.

1998-ban megjelent a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I.16.) Kormány rendelet, valamint a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI.24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet. Ezen rendeletek konkrét szabályokat fogalmaznak meg a katonai légiforgalmi tájékoztatás feladatkörét érintően is, így például az időszakosan korlátozott légtér igénylésének rendjét, vagy éppen a Magyar Köztársaság légtere állami légijármű általi igénybevételének rendjét.

Szintén 1998-ban, az MH Repülési Adatfeldolgozó és Tájékoztató Szolgálat (MH RATSZ) – az EREF jogutódjaként – elkezdte kidolgozni a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány tervezetét. A MILAIP tervezetének kidolgozása az ICAO Annex 15 (1. ábra) dokumentumban foglalt formai és tartalmi előírásokat követte. Kézenfekvő volt a fenti Annex figyelembevétele, hiszen világviszonylatban néhány kivételtől eltekintve a polgári/katonai AIP-ok a fenti ICAO Annex alapján készültek és készülnek.



1. ábra: Az ICAO Annex 15 fedőlapja

A magyar MILAIP kidolgozása során fő problémaként merült fel a katonai repülőterekre vonatkozó szabvány indulási- és érkezési eljárások közzététele, hiszen az akkor meglévő eljárások nem a vonatkozó ICAO és NATO⁷ előírások alapján készültek, másrészt az Egyesült Államok NIMA⁸ szervezete sem járult hozzá a DoD FLIP⁹-ben közzétett eljárások magyar katonai AIP-be való átültetéséhez. Az MH RATSZ 1999-ben továbbította a magyar MILAIP tervezetét az állami célú légiközlekedésben érintett közép- és felső szintű szervekhez. A tervezet véleményezés (jóváhagyás) céljából került továbbításra, azonban visszacsatolás nem történt, így az 1990-es évek végén a magyar Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány összeállítására és kiadására irányuló munka megállt.

A 2000. évet illetően kiemelendő, hogy megjelent a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI.14.) KöViM rendelet, valamint a légiforgalmi irányítás szabályairól szóló 16/2000. (XI.22.) KöViM rendelet. A légiforgalmi tájékoztatás kapcsán említésre méltó szabályozást a légiforgalmi irányítás szabályairól szóló 16/2000. (XI.22.) KöViM rendelet tartalmaz „Együttműködés az ATS¹⁰ egységek és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) között” alcímmel. A tárgybeli rendelet alapján az együttműködés rendje a következő:

„1.20. Együttműködés az ATS egységek és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) között

1.20.1. Annak érdekében, hogy az AIS egységek megkapják azokat a tájékoztatásokat, amelyek lehetővé teszik számukra a legfrissebb repülés előtti tájékoztatások biztosítását és a repülés közbeni tájékoztatásokra vonatkozó igények kielégítését, a légiforgalmi szolgálatok személyzete, az illetékes AIS egységnek minimális késéssel jelentse:

- a) a repülőtér állapotára vonatkozó, az AIS által közzéteendő tájékoztatásokat;*
- b) az illetékességi területükön telepített navigációs berendezések, létesítmények meghibásodását, ha az üzemzavar várhatóan meghaladja a 3 órát, valamint az ismételten normális működést;*
- c) a szolgálatok ellátásában beálló változásokat;*
- d) a légiforgalmi szolgálati egység által megfigyelt vagy a légijármű által jelentett vulkáni tevékenységet; és*
- e) bármely más, a légijármű üzemeltetése szempontjából lényegesnek ítélt tájékoztatást.*

1.20.1.1. A repülőterek üzemben tartóinak közölniük kell az illetékes AIS egység számára, ha a repülőterükre vonatkozóan közzétett adatokban vagy szolgálatokban előre tervezhető változások várhatók.

1.20.2. Valamely, a léginavigációval kapcsolatos módosítás bevezetése előtt a szolgálatoknak figyelembe kell venniük az AIS időszükségletét az anyagok összeállításához és kiadásához. Annak érdekében, hogy az AIS a vonatkozó tájékoztatásokat időben megkapja, az érintett szervezetek és szolgálatok szoros együttműködése szükséges.

1.20.3. Különös figyelmet érdemelnek azok a módosítások, - a térképeket és/vagy a számítógépes navigációs rendszereket érintő léginavigációs tájékoztatások - amelyeket az AIS-nek a nemzetközileg elfogadott Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere (AIRAC¹¹) szerint kell kiadnia. A nemzetközileg előzetesen egyeztetett AIRAC hatálybalépési időpontokon túlmenően a felelős légiforgalmi szolgálatoknak figyelembe kell venniük az ilyen tájékoztatások 14 napos postai átfutási idejét is.

Megjegyzés: Azokat a tájékoztatásokat, melyeket AIRAC szerinti időpontokban kell kiadni az ICAO 15. Annex 6. Fejezete és 4. Függeléke előírásainak megfelelően kell összeállítani.

1.20.4. A felelős légiforgalmi szolgálatoknak jelen melléklet 5. Függelékében a légiforgalmi adatokra meghatározott pontossági és megbízhatósági követelmények figyelembevételével kell az AIS számára a szükséges tájékoztató anyagokat és adatokat biztosítani.

⁷ NATO – North Atlantic Treaty Organization – Észak-atlanti Szerződés Szervezete

⁸ NIMA – National Imagery and Mapping Agency – Nemzeti Térképészeti Ügynökség

⁹ DoD FLIP – Department of Defense Flight Information Publication – Védelmi Minisztérium Repüléstájékoztató Kiadvány

¹⁰ ATS – Air Traffic Services – Légiforgalmi Szolgálatok

¹¹ AIRAC – Aeronautical Information Regulation and Control - Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere

1. Megjegyzés: A NOTAM, SNOWTAM¹² és ASHTAM¹³ kiadására vonatkozó előírások az ICAO 15. Annex 5. Fejezetében találhatók.
2. Megjegyzés: A vulkáni tevékenységre vonatkozó jelentés az ICAO 3. Annex 4. Fejezetében részletesen ismertetett tájékoztatásokból áll.
3. Megjegyzés: Az AIRAC tájékoztatást az AIS legalább 42 nappal az AIRAC hatálybalépési időpontja előtt osztja szét azzal a céllal, hogy az anyag legalább a hatálybalépés előtt 28 nappal eljusson az érintettekhez.
4. Megjegyzés: A meghatározott és nemzetközileg elfogadott AIRAC hatálybalépési időpontok tervezett 28 napos beosztását és az AIRAC felhasználásra vonatkozó tájékoztatót a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálati Kézikönyv (ICAO Doc. 8126, 3. Fejezet 3.1.1. és 4. Fejezet 4.4. pontjai), valamint a magyar AIP tartalmazza.”

A rendelet ezen részének megjelenítésével csupán szemléltetni kívánom, hogy az ezredforduló küszöbén jogszabályi szinten, „átfogóan” gyakorlatilag ez a néhány bekezdés foglalkozik az AIS tevékenységével. Nem szabad elfelejteni, hogy a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI.14.) KöViM rendelet, valamint a légiforgalmi irányítás szabályairól szóló 16/2000. (XI.22.) KöViM rendelet a honvédelmi miniszterrel egyetértésben került kiadásra, így az abban foglaltak a katonai fél számára is kötelező érvényűek. A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI.14.) KöViM rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszítette a 20. számú Együttes Légügyi Előírás. Az ezredfordulón egyetlen jogszabály sem taglalja komplexen a katonai légiforgalmi tájékoztatás rendjét, különböző jogszabályokban és alacsonyabb szintű szabályozókban elszórtan találhatunk közvetlen és közvetett utalásokat a katonai légiforgalmi tájékoztatás tevékenységét érintően.

A technikai háttérrel illetően 2000-ben fontos változás, hogy a katonai légiforgalmi tájékoztatást segítő ARTR-II - Automatizált Repüléstervező Rendszert felváltotta a már Windows operációs rendszeren működő RAFT - Repülési és Légvédelmi Adatgyűjtő, Feldolgozó és Tájékoztató Rendszer, valamint az MH RATSZ csatlakozott az AFTN¹⁴-hez.

Korábban már említést tettem az úgynevezett DoD FLIP-ről, azonban csak itt az I. rész végén szólnék róla részletesebben. 1993-ban a Magyar Köztársaság Honvédelmi Minisztérium Térképész Szolgálat és az Egyesült Államok Védelmi Minisztérium Nemzeti Térképészeti Ügynökség megállapodást kötött léginavigációs térképek és repülési információk közlemények cseréje tárgyban. A megállapodás tételesen felsorolja, hogy a két szervezet milyen méretarányú és fajtájú térképeket, milyen fajtájú információk közleményeket biztosít egymás részére. Röviden megfogalmazva, a magyar polgári és katonai légiforgalmi tájékoztatások ellentételezéseként az amerikai fél szolgáltatja a DoD FLIP kiadványokat. Itt szeretném megjegyezni, hogy a FLIP katonai specifikumként említhető a légiforgalmi tájékoztatásban, mivel sem az ICAO, sem az EUROCONTROL, sem egyéb légiközlékesi szervezet nem taglalja, azonban a NATO két STANAG dokumentuma is foglalkozik a FLIP-el:

- STANAG 3970 – Content and Format of Flight Information Publication (FLIP) Terminal High/Low Instrument Approach Procedures, Instrument Departure Procedures, and Aerodrome Diagrams/Layouts,
- STANAG 7005 – Exchange of Flight Information Publication (FLIP) Data.

Az 1990-es évek végétől a fenti megállapodástól eltérően a HM Katonai Légügyi Hivatal szolgáltatta a magyar katonai repülőterek adataiban bekövetkezett változásokat az amerikai fél részére,

¹² SNOWTAM – Snow Notice to Airmen - Hőhelyzetről Szóló Tájékoztató a Repülésben Érintettek Számára

¹³ ASHTAM – Ash Notice to Airmen - Vulkanus Tevékenységről, Vulkanus Hamuról Szóló Tájékoztató a Repülésben Érintettek Számára

¹⁴ AFTN – Aeronautical Fixed Telecommunication Network – Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat

ami megítélésem szerint nem nevezhető szerencsésnek, hiszen a HM Katonai Légügyi Hivatal nem egy légiforgalmi szolgáltató hanem egy hatóság, amelynek feladatait a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény egyértelműen megfogalmazza.

II. AZ EZREDFORDULÓ UTÁN

Az ezredfordulót követően a NIMA - Taszár kivételével - már nem tette közzé a magyar katonai repülőterek indulási és érkezési eljárásait a DoD FLIP kiadványokban. A magyar fél meglepően tapasztalta az ezirányú változásokat és kérdést intézett az amerikai fél irányába, vajon mi az oka a magyar katonai repülőterek DoD FLIP-ből való törlésének. Az amerikai fél válaszában röviden az állt, hogy a Egyesült Államok Nemzeti Térképészeti Ügynöksége kizárólag azon repülőtereket teszi közzé a DoD FLIP kiadványokban, amelyeket az Egyesült Államok vagy a NATO tagállamok légijármű személyzetei rendszeresen használnak. Továbbá egy úgynevezett „Speciális Katonai Kérelem” esetén kerülnek be a repülőterek adatai a DoD FLIP kiadványokba.

Az érdekes választ követően a HM Katonai Légügyi Hivatal továbbra is megküldte a magyar légierő repülő alakulataitól esetileg beérkező adatváltozásokat a DoD FLIP kiadványok Ramsteini képviselője számára, de az azóta eltelt időszakban sem történt pozitív változás a DoD FLIP kiadványok tekintetében. A DoD FLIP kiadványokat továbbra is megkapja a magyar fél, amely hasznos információkat tartalmaz a közzétett külföldi repülőterekre vonatkozóan, azonban a külföldi légijármű személyzetek nem rendelkeznek megbízható információkkal a magyar katonai repülőterekről. 2005. márciusában az NGA¹⁵ (a NIMA utódszervezete) képviselője részt vett az EUROCONTROL¹⁶ szervezete AIST¹⁷ soros ülésén és informálisan jelezte a magyar katonai fél részére, hogy a jövőben igényt tart a magyar katonai repülőterek adataira, beleértve az indulási és érkezési eljárásokat is. A magyar katonai fél jelezte, hogy akadályt nem lát az amerikai igénnyel kapcsolatban, azonban hangsúlyozta, hogy a repülőterek adatainak szolgáltatása nem a hatóság-, hanem a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat feladata. Az NGA képviselője egyetértett a magyar katonai fél álláspontjával. Az ülést követően a HM Katonai Légügyi Hivatal jelentésében leírta a történeteket a kérdésben érintett szervezetek számára.

A DoD FLIP-től függetlenül időközben a német MILAIS jelezte, hogy lehetőség van a magyar katonai repülőterek indulási és érkezési eljárásainak közzétételére a CENOR FLIP¹⁸-ben, azonban döntés még nem született e kérdésben.

Mindenesetre „ilyen FLIP vagy olyan FLIP”, megítélésem szerint a legsürgetőbb lépés a MILAIP elkészítése, majd a MILAIP magyar polgári AIP-be történő beintegrálása és ezáltal az EAD¹⁹-ban történő közzététele. Ezt vélem a legjobb megoldásnak, mivel az AIP/MILAIP a legismertebb és legbővebb légiforgalmi tájékoztatási forma polgári és katonai oldalt egyítve, másrészt teljes mértékben kielégíti a légiforgalmi tájékoztatással szemben támasztott alapvető követelményeket, harmadsorban pedig az EAD hálózatahoz a világ bármely pontján hozzá lehet férni. Ezt követően természetesen nem látom akadályát az egyéb kiadványokban való közzétételnek, azonban a fent leírtakból kifolyólag a MILAIP az elsődleges.

Az időben egy kicsit visszalépve 2001 végén az MH RATSZ-ot „követő” Légtérfelügyeleti Központ, a közvetlen előjáró 64. Veszprém Vezetési és Radar Ezred, valamint a katonai légiforgalmi szolgálatok kapcsán érintett közép és felsőszintű szervek képviselőinek részvételével egyeztető megbeszélésre került sor. A megbeszélés tárgya a Légtérfelügyeleti Központ feladatainak vizsgálata és a szükséges változtatások megbeszélése volt.

¹⁵ NGA – National Geospatial Intelligence Agency – Nemzeti Térképészeti Ügynökség (a NIMA utódszervezete)

¹⁶ EUROCONTROL – European Organization for the Safety of Air Navigation – Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért

¹⁷ AIST – Aeronautical Information Services Team – Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatok Munkacsoport

¹⁸ CENOR FLIP – Central and Northern Region Flight Information Publication – Közép és Északi Régió Repüléstájékoztató Kiadvány

¹⁹ EAD – European AIS Database – Európai AIS Adatbázis

A megbeszélés végén minden jelenlévő egyetértett abban, hogy a Légtérfelügyeleti Központ jövőbeni feladata az Integrált Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Egységcsomaggal kapcsolatos teendők ellátása, főként a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány- (2.ábra), valamint a Katonai NOTAM-ok összeállítása, naprakészen tartása, kiadása és szétosztása.



2. ábra: A Német Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (German MILAIP) fedőlapja

A megbeszélés eredményeképpen a Légtérfelügyeleti Központot átnevezték. A szervezet a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Központ nevet kapta és az állománytáblából 1, azaz egy fő tiszteket jelöltek ki a fenti feladatok ellátására. Rövid idő elteltével látszott, hogy az 1 fő meglehetősen kevésnek bizonyul az új kihívások tekintetében, így a magyar MILAIP elkészítése és az ezzel összefüggő egyéb feladatok megvalósítása újfent kudarcba fulladtak.

Az újabb kudarcot követően azonban még volt néhány ember a Magyar Honvédségben, akik tovább dolgoztak annak érdekében, hogy létrejöjjön és funkcionáljon a vonatkozó nemzetközi előírások, ajánlások és nem utolsósorban a nemzetközi elvárások szerint működő katonai AIS. Fontosnak tartom kihangsúlyozni a nemzetközi elvárásokat is, mivel az elmúlt években számos esetben érkezett megkeresés a védelmi tárca irányába a magyar MILAIP holléte tárgyában. Kellemetlen volt a magyar fél részéről azt válaszolni, hogy még nem rendelkezünk ezzel a kiadvánnyal, de a kidolgozása már „évek óta” folyamatban van.

2002-ben és 2003-ban magyar delegáció utazott Németországba, ahol tanulmányozta a német katonai légiforgalmi tájékoztatás szervezeti struktúráját, feladatrendszerét és technikai hátterét. Sajnos a látogatásokat követően tett jelentések nem hoztak azonnali előrelépést, azonban a vezetők körében kezdett körvonalazódni, hogy a változás elkerülhetetlen. A vezetői döntés megszületett, a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Központ fővárosi működése véget ér, feladatait Veszprémben folytatja. 2004 végén az MH Légierő Parancsnokság Légi Hadműveleti Központ alárendeltségében megalakult a Katonai Légiforgalmi Szolgálat elnevezésű szervezet.

Noha ez a szervezet alapvetően a közép szintű szakmai irányítási feladatok ellátására rendeltetett, a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat mint végrehajtó elem is e szervezeten belül kapott helyet, hiszen tevékenysége nem köthető egy adott repülőtérhez, másrészt önálló szervezetként való megalakítása irreális cél lett volna a Magyar Honvédség egészének folyamatos csökkentése mellett. Annak ellenére, hogy a Katonai Légiforgalmi Szolgálat szervezeti elemeként megalakult a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, az AIS jellegű feladatok ellátása még váratott magára, hiszen a legfontosabb nemzetközi dokumentumok még nem álltak rendelkezésre, az érintett állomány nem rendelkezett megfelelő képzettséggel, stb.

2004-ben már egyértelműen látszott, hogy a katonai légiforgalmi tájékoztatásban átfogó változást eszközölni kizárólag egy központi program keretében lehetséges. 2004. áprilisában megszületett a Magyar Honvédség légiforgalom szervezésnek korszerűsítéséről szóló 40/2004. (HK.10.) HM utasítás, amely hivatalosan elindította a MANS²⁰-2006 elnevezésű programot.

III. A MANS-2006 PROGRAM

Fontos megjegyezni, hogy a MANS-2006 program nem kizárólag a katonai légiforgalmi tájékoztatás-, hanem a katonai légiforgalom szervezés korszerűsítésére rendeltetett, a katonai légiforgalom tájékoztatás csupán egy eleme a katonai légiforgalom szervezésnek.

A MANS-2006 program fő célkitűzései az alábbiak:

- a Magyar Honvédség közép- és hosszú távú légiforgalom-szervezési és légiforgalmi irányítási koncepciójának kialakítása valamint végrehajtási feltételeinek megteremtése,
- a légiforgalom-szervezéssel és légiforgalmi irányítással kapcsolatos NATO felajánlás kialakítása,
- az Európai Unió és az EUROCONTROL európai légiközlekedési szervezet által kialakított légiközlekedési stratégia (ATM²¹ 2000+) katonai vonatkozású követelményei bevezetésének előkészítése,
- a Magyar Honvédség Katonai Légiforgalmi Szolgálat szervezetének létrehozása.

A fő célkitűzések mentén elkészült a részletes MANS-2006 program dokumentum, majd ezt követően felállításra került 5 munkacsoport a Magyar Honvédség légiforgalom szervezésnek korszerűsítéséről szóló 40/2004. (HK.10.) HM utasításban megfogalmazott célkitűzések elérése érdekében. A munkacsoportok a következők:

- Szakmai Irányítási Munkacsoport,
- Légiforgalmi Irányítási Munkacsoport,
- Légiforgalmi Tájékoztatói Munkacsoport,
- Kiképzési Munkacsoport,
- MH NATO ATM Mobil Munkacsoport.

A MANS-2006 program vezetése által meghatározott első feladat egy fejlesztési ütemterv elkészítése volt, amely tükrözi mindazon változtatásokat, amelyek a katonai légiforgalmi szervezés kapcsán a közeljövőben szükségesek. A MANS-2006 program keretében a Légiforgalmi Tájékoztatói Munkacsoport az alábbi fejlesztési tételket fogalmazta meg:

- a magyar Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (MILAIP) összeállítása és a polgári Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványba (AIP) történő beépítése a HungaroControl Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatával (AIS) együttműködve,

²⁰ MANS – Military Air Navigation Services – Katonai Légiforgalmi Szolgáltatók

²¹ ATM – Air Traffic Management – Légiforgalom Szervezés

- a magyar Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (MILAIP) foglaltakra vonatkozó változások Katonai NOTAM-ban történő közzététele a HungaroControl NOTAM Irodán keresztül,
- igény esetén Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Körlevél összeállítása és közzététele a HungaroControl Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatával együttműködve,
- naprakész légiforgalmi adatok és információk szolgáltatása külföldi repüléstájékoztató kiadványhoz (pld: CENOR FLIP),
- a különböző magyar katonai légiforgalmi tájékoztatások közzététele a következő módon: <http://www.eurocontrol.int/ais> > AIS websites > Military AIS websites > Hungarian MILAIS website,
- a MILAIP módosításához és kiegészítéséhez, valamint a katonai NOTAM-okhoz szükséges repülőterre vonatkozó változások továbbítása a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat számára,
- a Repülés Előtti Tájékoztató Bulletin (PIB²²) és a repülés előtti tájékoztatás (Pre-Flight Information, Pre-Flight Briefing) biztosítása a légijármű személyzetek számára,
- a légiforgalmi tájékoztatásokban szereplő információk pontatlanságra utaló repülés utáni tájékoztatás (Post Flight Information) vétele a légijármű személyzetektől, a pontatlanságra utaló információk továbbítása a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató számára,
- kiválasztási rendszer kidolgozása a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Iroda jövőben alkalmazásra kerülő személyzetére,
- az MH légiforgalmi tájékoztató területen dolgozó személyek nemzetközi előírásokon alapuló alapképzése a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálatnál,
- az MH légiforgalmi tájékoztató területen dolgozó, legalább középfokú nyelvvizsgával rendelkező személyek továbbképzése és tapasztalatszerzése Németországban a német Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatnál (German MILAIS),
- az MH légiforgalmi tájékoztató területen dolgozó, legalább középfokú nyelvvizsgával rendelkező személyek továbbképzése az EUROCONTROL kiképző központ által,
- a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálat Bejelentő Iroda teljes állománya tekintetében a középfokú angol nyelvvizsga megszerzése,
- a katonai légiforgalmi tájékoztató területen dolgozó személyek tekintetében a szakszolgálati engedély megszerzése,
- az állami célú légiközlekedés számára kijelölt repülőtereken a Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózathoz (AFTN) való hozzáférés biztosítása,
- a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Iroda szélessávú internet hozzáféréseinek biztosítása,
- a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Iroda nemzetközi telefon és fax hozzáféréseinek biztosítása,
- a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat weboldalának létrehozása,
- az európai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatoknál végbemenő technikai fejlesztések vizsgálata, a vizsgálati eredmények alapján javaslattevés a Magyar Honvédség katonai légiforgalmi tájékoztatásában szükséges technikai fejlesztésekre,
- a légiforgalmi tájékoztatást érintő ICAO dokumentumok beszerzése,
- az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló HM rendelet kiadása, amely jogi alapot teremt a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Iroda működése tekintetében,
- az állami célú légiközlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló 16/1998. (X.28.) HM-EüM rendelet módosításának kidolgozása (a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Iroda tevékenységének szakszolgálati engedélyhez kötése tekintetében),

²² PIB – Pre-Flight Information Bulletin – Repülés Előtti Tájékoztató Bulletin

- az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló HM rendelet felhatalmazása alapján, a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat, valamint a Katonai Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő Iroda részletes működési rendjének kidolgozása,
- a katonai légiforgalmi tájékoztatásban alkalmazandó okmányok, formanyomtatványok kidolgozása vagy adaptálása,
- együttműködési megállapodás kidolgozása a HungaroControl Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatával.

A Légiforgalmi Tájékoztató Munkacsoport által megfogalmazott fejlesztési tételek megvalósítása jelenleg folyamatban van, a fejlesztési tételekben megfogalmazottak teljesülése esetén a magyar katonai légiforgalmi tájékoztatás nemzetközi viszonylatban is jó szinten működhet. Azonban fontos megjegyezni, hogy a katonai légiforgalmi tájékoztatás csak abban az esetben változhat pozitív irányba, amennyiben az alábbi hármas feltétel a fejlesztés során folyamatosan fennáll:

- a vezetés elkötelezettsége,
- a szükséges anyagi erőforrások,
- a megfelelő végrehajtó állomány.

Összességében elmondható, hogy a katonai légiforgalmi tájékoztatás az elmúlt években kisebb-nagyobb megszakítással folyamatos változáson esett át, azonban az ICAO Annex 15 dokumentumban lefektetett teendők ellátása napjainkig sem valósult meg, kiemelten kezelve a Katonai Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvánnyal-, valamint a katonai NOTAM-okkal kapcsolatos teendőket, hiszen ezek EAD-ban történő közzététele lehetővé teszi, hogy a világ bármely pontjáról elérhetőek legyünk.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről
- [2] 4/1998. (I.16.) Kormány rendelet a magyar légtér igénybeviteléről
- [3] 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet a magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről
- [4] 14/2000. (XI.14.) KöViM rendelet a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól
- [5] 16/2000. (XI.22.) KöViM rendelet a légiforgalmi irányítás szabályairól
- [6] 3/2006. (II. 2.) HM rendelet az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól
- [7] 40/2004. (HK.10.) HM utasítás a Magyar Honvédség légiforgalom szervezésének korszerűsítéséről
- [8] 15. számú Légügyi Előírás – Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat
- [9] Re/1713. cikkszámu szakutasítás a repülések végrehajtására (URV-92) /Hatályon kívül !/
- [10] ICAO Annex 15 – Aeronautical Information Services
- [11] ICAO Doc 8126 – Aeronautical Information Services Manual
- [12] NATO STANAG 3970 – Content and Format of Flight Information Publication (FLIP) Terminal High/Low Instrument Approach Procedures, Instrument Departure Procedures, and Aerodrome Diagrams/Layouts
- [13] NATO STANAG 7005 – Exchange of Flight Information Publication (FLIP) Data
- [14] MAKKOS Richárd: A légiforgalmi tájékoztatás kialakulása, helye és szerepe a repülésben, a légiforgalmi tájékoztatás feladatrendszere, Diplomamunka, ZMNE Hadtudományi Kar, Légvédelmi Tanszék, 2003
- [15] DR. MOYS Péter: Légiforgalmi irányításunk története (VI. 1990-1999), Budapest, 2002
<http://www.hungarocontrol.hu/tortenet.php>