

Bali Tamás¹

A HELIKOPTER ERŐK FELAJÁNLÁSAI, EZEKBŐL FAKADÓ KIHÍVÁSOK

REZÜMÉ

A helikopter erőknek a NATO szövetségi kötelezettségeire épülő feladatrendszeréből adódóan új típusú kihívásoknak kell megfelelnie. A fegyvernemnek műveleti körülmények között kell bizonyítania bevetettségét, gépszemélyzeteinek felkészültségét. Cikkemmel bemutatom a helikopteres erők által biztosított képességeket, illetve a képességek kiterjesztésének lehetőségeit.

FORCE PROPOSALS RELATED TO HELICOPTER FORCES, THE IMPLIED CHALLENGES

RESUME

Stemming from the system of tasks based on NATO's allied obligations, helicopter forces must respond to new types of challenges. This arm must prove its deployability and the preparedness of its aircrews under operational circumstances. By writing this article, I'd like to introduce the reader to the capabilities helicopter forces provide us with, and the possibilities of expansion thereof.

BEVEZETŐ

Az elmúlt évek műveleti tapasztalatai azt bizonyították, hogy a helikopterek nélkülözhetetlenek a katonai műveletek sikeréhez, a veszteségek csökkentéséhez. A NATO és Európai Unió (továbbiakban: EU) műveletek hadszínterein, extrém környezeti feltételek között és az infrastruktúra hiánya, valamint az aszimmetrikus hadviselés alkalmazott eljárásai mellett a helikopterek jelentik a mobilitást, a szárazföldi csapatok mindenoldalú támogatásának egyetlen viszonylag rugalmas módját. A helikopterek képességeiből adódó gyorsaság és rugalmasság, a terepviszonyoktól való függetlenség a harcoló erőknek a műveletekben nagy szabadságfokot biztosítanak.

A műveleti területeken, elsősorban Afganisztánban meglévő forgószárnyas szállítóképességet érintő képességhiányok először a NATO 2007. júniusi védelmi miniszteri ülésen merültek fel. A résztvevők megállapították, hogy a helikopterekre vonatkozó képességhiányok nem csak a NATO ISAF² műveleteit érintik, hanem az EU folyó és előreláthatóan jövőbeni műveleteit is jellemzi.

A képességhiány csökkentése, megszüntetése érdekében a NATO-ban 2007-től rövid-, közép- és hosszútávú lehetőségek sora merült fel, melyek közt szerepelt a nemzeti beszerzés, a többnemzeti beszerzés, együttműködés a kiképzésben, logisztikai kiszolgálásban, illetve az alkatrészbeszerzésben. Rövidtávon a hiányokat úgynevezett „outsourcing”-al tervezték megoldani, mely azt jelentette, hogy bizonyos helikopteres tevékenységeket³ külső cégek bevoná-

¹ Bali Tamás alezredes

MH 86. Szolnok Helikopter Bázis, Repülő Felkészítési Főnök, balitomi@yahoo.com

² International Security Assistance Force.

³ Alapvetően logisztikai jellegű légiszállítási feladatok.

sával terveztek elvégeztetni. Ugyanakkor a NATO útjára bocsájtotta a Többnemzeti Helikopter Kezdeményezést⁴.

TÖBBNEMZETI HELIKOPTER KEZDEMÉNYEZÉS

Mind a NATO, mind pedig az EU hosszú idő óta prioritásként kezeli a forgószárnyas szállítóképesség hadművelleti területeken történő fejlesztését. Az Európai Védelmi Ügynökség⁵ ezen cél elérése érdekében több projektet indított útjára, elsősorban a kiképzés és kiszolgálás területén.

2008-ban Nagy-Britannia és Franciaország közösen létrehozta azt a pénzügyi alapot, amelynek az a célja, hogy azon országok helikopteres felajánlásainak teljesíthetőségét segítse elő, amelyek bár technikai eszközzel rendelkeznek, azonban a szükséges felújítási, modernizációs, kiképzési és műveletben tartási költségeket önerőből nem képesek finanszírozni. Az alaphoz összegyűlt pénzügyi elosztásáról a felajánlók által létrehozott Irányító Testület dönt a betervezett üzleti tervek alapján. Mára ez az együttműködés – 16 nemzetet tömörítve – a „Többnemzeti Helikopter Kezdeményezés”-sé (továbbiakban: MHI) nőtte ki magát [1].

Az MHI-ben résztvevő országok nyugati, keleti, illetve tengerentúli helikopter típusainak együttműködésével próbálják javítani a helikopterek bevethetőségét.

A „Mi” típusú helikopterrel rendelkező országokat a cseh vezetésű HIP⁶ Helicopter Task Force⁷ tömöríti. Ezen egységből nincsenek kizárva azon országok sem, akik nem rendelkeznek HIP helikopterekkel, ugyanis nem csak helikopterekkel, hanem anyagi hozzájárulással, a művelési területen szerzett tapasztalatok megosztásával, kiképzéssel is hozzájárulhatnak a kezdeményezéshez.

Magyarország – ismerve a hadszíntéri helikopter képeség-fejlesztés fontosságát –, elkötelezett és aktív résztvevője a Szövetség képeség-fejlesztés érdekében tett erőfeszítéseinek. Elkötelezettségünk egyik legfontosabb eleme volt a 2008 februárjában, Vilniusban tett felajánlás, melynek keretében kifejeztük szándékunkat két éves időtartamra 2 db Mi-17 szállítóhelikopter, illetve 2 db Mi-24 harci helikopter telepítésére⁸ a NATO afganisztáni ISAF műveletébe. Hazánk, a helikopterekre vonatkozó felajánlást az alábbi kitételekkel tette:

- A későbbi műveletekben résztvevő (felajánlott) helikopterek felújítása és korszerűsítése egy közös pénzügyi alap terhére történjen, annak költségei Magyarországot ne terheljék.
- Kialakításra kerül egy többnemzeti logisztikai támogató rendszer, amely biztosítja a magyar helikopterek művelési területen történő alkalmazását azok telepítésének teljes ideje alatt.
- A helikopterek személyzetének művelési részvételéhez kapcsolódó költségek (ellátás, illetmény, stb.) a Honvédelmi Minisztériumot terhelik.

⁴ Multinational Helicopter Initiative – MHI.

⁵ European Defence Agency – EDA.

⁶ Az orosz Míl Tervező Iroda által gyártott Mi 8/17/171 típusú helikopterek NATO kódneve.

⁷ HIP Helikopter Egység

⁸ A harci helikopterekre vonatkozó felajánlás a későbbiekben visszavonásra került, a továbbiakban a felajánlásaink csupán a szállítóhelikoptereket érintette.

A felajánlást követő időszakban láthatóvá vált, hogy az MHI pénzügyi alapjában összegyűlt felajánlásokból a magyar program számára kizárólag a felújítás és a modernizálás költségek biztosítására különíthető el pénzügyi forrás. A többnemzeti logisztikai támogató rendszer kialakítása eddig meghatározó gyakorlati eredményeket nem hozott. Ez előrevetítette annak a lehetőségét, hogy a szállítóhelikopterek ISAF műveletekbe való tervezett telepítési idejére az nem fog rendelkezésre állni.

Az MHI Irányító Testületének (továbbiakban: SB⁹) 2010. március 19-i londoni ülésén Magyarország bejelentette, hogy felfüggeszti felajánlását a programhoz, mivel önállóan nem képes finanszírozni a helikopterek telepítéséhez és művelési területen történő fenntartásához szükséges költségeket.

A bejelentést követően az MHI SB arra kérte hazánkat, hogy vizsgálja felül álláspontját, így a márciusi, és a soron következő SB ülések közötti időszakban tovább folytatódott a tervező, egyeztető munka. Szakértői tárgyalások kezdődtek a költségcsökkentési lehetőségekről. Tárgyalások folytak a cseh féllel a művelési tapasztalatokról, a helikopterek műveletben tartásának valós költségekről, valamint informális megbeszélések történtek az amerikai féllel a program folytatásáról és egy lehetséges amerikai pénzügyi támogatásról. Az Egyesült Államok képviselői jelezték, hogy bizonyos feltételek mellett a Szövetséges Készenlét Támogató Program (továbbiakban: CRSP¹⁰) alapból esetleg hozzájárulnak a helikopterek műveletben tartási költségéhez.

Ezen munkának köszönhetően a 2010. szeptember 28-i MHI SB ülésén a magyar résztvevők jelezték, hogy a miniszteri döntésnek megfelelően hazánk mégis folytatja tevékenységét a programban. Magyarország 7 db Mi-17 helikopter nagyjavítását és modernizációját tűzte ki célként, melyből 3 db (2db a művelési területen szolgálatot teljesít 1 db pedig a művelési tartalék) helikopterrel – 2 év időtartamban – az afganisztáni hadszíntéri feladatokban tervezett részt venni. A fentiekkel összhangban a magyar fél benyújtott egy új üzleti tervet, amelyben kiegészítésként 1 db Mi-17-es helikopter nagyjavításának és modernizációjának finanszírozását kérte az alaptól. A 2010. november 16-án Brüsszelben tartott HIP megbeszélésen az MHI SB hangsúlyozta, hogy a magyar üzleti terv megvalósulása kiemelten fontos feladat. A 3 db Mi-17 szállítóhelikopter 2 éves afganisztáni műveletben tartásához az Amerikai Egyesült Államok is támogatásáról biztosította hazánkat. Az előzetes egyeztetések alapján, az USA felajánlást tett pótalkatrész-készlet biztosítására, személyzeteink ellátására (étkeztetés és elhelyezés), kiképzési hozzájárulásra.

Az elmúlt időszak rendkívül kedvezőtlen pénzügyi, gazdasági viszonyai, illetve a honvédelmi tárcát sújtó költségvetési megszorítások miatt, 2011 nyarán tájékoztattuk az MHI-t, hogy hazánk visszalép a 2008-ban tett vállalásától, és nem telepít helikoptereket művelési területre.

A továbbiakban hazánk tájékoztatta az MHI SB-t, hogy Magyarország az afganisztáni szerepvállalását továbbra is fenntartja azzal a változtatással, hogy a meglévő Mi-35 MH Légi Kiképzés-támogató csoport¹¹ (továbbiakban: MH AMT) mellett egy további Mi-17 MH Légi Tanácsadó csoportot¹² (továbbiakban: MH AAT) telepít Shindandra. Ezzel a szerepvállalás

⁹ Steering Board – SB

¹⁰ Coalition Readiness Support Program – CRSP

¹¹ Air Mentor Team – MH AMT

¹² Air Advisory Team – MH AAT

hangsúlya a légi-kiképző csoportok alkalmazására helyeződött. A döntés háttérében meghúzódott az is, hogy időközben a műveleti területen lévő más NATO nemzetek nagy mennyiségű közepes kategóriájú szállítóhelikoptert telepítettek Afganisztánba, ezért az ilyen eszközökre vonatkozó igény gyakorlatilag megszűnt.

AZ MH HELIKOPTER ERŐINEK MŰVELETI SZEREPVÁLLALÁSAI

Mivel láthatóvá vált, hogy az alapvetően forráshiányra visszavezethető problémák miatt hazánk számára a helikopterek műveleti telepítése kihívást jelent, megoldása időigényes feladat, ezért merült fel az a lehetőség, hogy – a hazai helikoptervezetői szaktudásra és oktatási tapasztalatra építve – részt vegyünk az Afgán Nemzeti Hadsereg helikoptervezetőinek oktatási/mentorálási feladatainak végrehajtásában.

MH Légi Kiképzés-támogató Csoport

Magyarország, eleget téve a NATO felkérésének, 2010 áprilisa óta támogatja a NATO Afganisztáni Kiképző Misszióját egy olyan 10 fős helikoptervezetői illetve repülő-műszaki kiképző csoporttal, melynek feladata az Afgán Légierő harcihelikopter erőinek képzése.

Az MH AMT egyrészt részt vesz az Afgán Légierő helikoptervezetőinek kiképzésében (ideértve az elméleti- és a gyakorlati repülőképzést is), másrészt pedig a repülő-műszaki állomány képzésében [2].

Az MH AMT missziós tevékenységének telepítési helye Kabul nemzetközi repülőtere. Az alkalmazott repülőeszköz a Mi-35-ös harci helikopter¹³. (1. ábra)



1. ábra Mi-35 típusú harci helikopter

Az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis MH AMT-be vezényelt állománya, a szakmai alárendeltségét tekintve, a NATO afganisztáni kiképző missziójának¹⁴ (továbbiakban: NTM-A) része, melynek alapvető célja az, hogy az afgán légierő olyan műveleti képességét alakítsa ki, mely elősegíti az afgán kormányzat nemzeti céljainak megvalósítását.

A helikoptervezető képzés tekintetében az MH AMT repülő-hajózó oktatói állománya elméleti felkészítéseket hajt végre a különböző tudásszinttel rendelkező afgán helikoptervezetők részére. A különböző tudásszint a repülőszakmai előképzettség meglétére vagy hiányára ve-

¹³ A Mi-24 típusú harci helikopter export változata.

¹⁴ NATO Training Mission – Afghanistan – NMT-A

zethető vissza. Az MH AMT állománya külön tematika alapján oktatja a repülő-hajózó iskolát nem végzett állományt illetve azon állománycsoportot, akik korábban már egyfajta képzést kaptak, repülőtapasztalatot szereztek. Megjegyzendő, hogy az eltérő képzési tematikákat szintén az MH AMT állománya dolgozta ki és frissíti.

A helikoptervezetői gyakorlati képzés támogatásaként, annak kiegészítésére, oktatóinknak lehetősége van az afgán helikoptervezetők szimulátorban történő gyakoroltatására.

A gyakorlati repülőképzésben az MH AMT legfőbb feladata – a repüléstechnikai képzés mellett – a NATO repülőharcászati eljárások oktatása, gyakoroltatása. Oktatóink nagy hangsúlyt fektetnek az afgán helikoptervezetői állomány harci alkalmazási képzésére, kiemelt figyelmet fordítva a közvetlen légi támogatás¹⁵, (továbbiakban: CAS)[3] illetve a Közel Légi Támogatás¹⁶ (továbbiakban: CCA) eljárásainak begyakoroltatására (2. ábra). A CAS és a CCA a szárazföldi erők harctevékenységének tűztámogatása céljából valósul meg abban az esetben, ha a művelet során a saját erők tevékenységét olyan mértékben veszélyezteti az ellenséges erők tevékenysége, mely szükségessé teszi a légi beavatkozást, az ellenséges élőerő illetve harcászati eszközök helikopter fedélzeti fegyverberendezésével történő pusztítását[4].

A feladatra való felkészülés érdekében az MH AMT állománya az afgán helikoptervezetői állomány oktatása céljából földközeli magasságon történő légi lövészet feladatokat hajt végre. A magyarok a cseh tanácsadó csoport által megkezdett képzést folytatják.

Új eleme a tűztámogatásnak az úgynevezett CCA (Close Combat Attack), amely tűztámogatási formát a szárazföldi csapatok érdekében harci helikopterekkel hajtanak végre.



2. ábra Az MH AMT repülő-hajózó mentorálási feladatának végrehajtása.

Az MH AMT repülő-műszaki mentori állomány tevékenységének köszönhetően a helikopterek magas hadrafoghatósági mutatók mellett képesek kiszolgálni a repülőképzést. A repülő-műszaki mentorálási feladatok az ún. „On the job training” elvén valósulnak meg. Ezen elv alapján – az elméleti felkészítést követően – a mentorok a helikopterek repülésekre történő kiszolgálását az afgán repülő-műszaki állománnyal közösen hajtja végre. A közös tevékenység magában foglalja a helikopterek repülésekre történő előkészítést, a repülések közötti ismételt átvizsgálásokat, illetve a

¹⁵ Close Air Support – CAS

¹⁶ Close Combat Attack – CCA

repülés utáni ellenőrzéseket. A már „kiképzett” afgán állomány az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis repülő-műszaki mentorainak felügyeletével hajtja végre feladatait. (3. ábra)



3. ábra Az MH AMT repülő-műszaki mentorálási feladatának végrehajtása.

A repülési feladatok végrehajtásán túl az MH AMT állománya – az afgán féllel együttműködve – megkezdte a repülések végrehajtását szabályzó Harckiképzési utasítás- illetve módszertani segédletek kidolgozását[5].

Az MH AMT mind üzemeltetési és üzemben tartási-, mind pedig harci alkalmazási szempontból rendkívül sok tapasztalatot adott számunkra. A tapasztalatokra épülő tudásanyag hazai képzési rendszerbe történő beillesztése megkezdődött.

MH Légi Tanácsadó Csoport

Hazánk 2011. augusztus 26.-a óta, Shindand légibázison (4. ábra), 8 fővel hajtja végre az afgán szállítóhelikopter fedélzeti személyzet mentorálási, illetve repülő-műszaki állomány tevékenységének felügyeleti feladatait.



4. ábra Shindand légibázis elhelyezkedése.

Az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis állományába tartozó repülőhajózó mentorok fő feladata az afgán nemzetiségű gépszemélyzet tagok¹⁷ felkészítése a szállítóhelikopteres műveletekre. A szállítóhelikopteres művelet végrehajtásának előfeltétele a megfelelő szintű repüléstechnikai illetve üzemeltetési ismeretek megléte. Figyelembe véve a shindandi felkészítésen résztvevő afgán állomány készségeit kijelenthető, hogy mentoraink tevékenységének hangsúlya a helikoptervezetői-, fedélzeti technikus, illetve ajtólovész feladatokra történő alapképzésen van. Természetesen nem elhanyagolható az a tevékenységi terület sem, mely a már megszerzett jártasságok, elsajátított módszerek és eljárások tudásanyagának elmélyítésére irányul.

A fentiekén túl az MH AAT tevékenysége arra is kiterjed, hogy kialakítson egy, az Afgán Nemzeti Hadsereg¹⁸ (továbbiakban: ANA) Mi-17 szállítóhelikopter gépszemélyzeteinek képzésére vonatkozó egységes elvekre épülő rendszert. Ez a rendszer magába foglalja mind az elméleti-, mind pedig a gyakorlati repülőképzés tematikáját, módszertanát.

Az ANA állománya 42 napos kiképzési ciklusokra érkezik Shindand légibázisra. mentorainkhoz. Hasonlatosan a kabuli MH AMT-nél tapasztaltakhoz, a shindandi afgán állomány repülő-előképzettsége és nyelvi háttere is nagyon változó.

A képzés módszerességét tekintve a gyakorlati repülőképzést megfelelő elméleti felkészülés előzi meg. A gyakorlati repülőképzés időszakában – a repülést megelőzően – csoportos és személyzet szintű eligazítások folynak.

A repüléstechnikai kiképzés a fokozatosság elvét követi. Az afgán helikoptervezetők képzése a függéssel kezdődik, majd iskolakör repüléssel, és a repülőtéren kívüli előkészítetlen leszállóhelyen történő leszállások gyakorlásával folytatódik.

Azok a helikoptervezetők, akik sikeresen teljesítik az előzőekben leírt repülési elemeket, kiképzésüket a kötélekrepülési feladatok-, illetve harcászati helyzet beállítása melletti útvonal repülések teljesítésével folytatják. A feladat-végrehajtás minden esetben repülés utáni értékeléssel zárul.



5. ábra: Az MH AAT repülő-hajózó mentorálási feladatának végrehajtása.

¹⁷ Gépszemélyzet tagok: helikoptervezetők, fedélzeti technikusok, ajtólovészek.

¹⁸ Afghan National Army – ANA

A kiképzési repülések hetente 4-6 napon teljesülnek, melyek kiegészülnek a helikoptereken végzett műszaki munkákat követő berepülések végrehajtásával is.

A mentorálási feladatok végrehajtása során az oktatói állományunk is komoly tapasztalatokat szerzett. Itt meg kell említeni az oktatói előképzés fontosságát mind repülési, mind pedig a nyelvi készségek szempontjából. A jövőbeni mentori állomány felkészítésénél hangsúlyt kell kapnia a Mi-171 típus specifikumos repülő-szimulátoron történő előképzés, a poros felszínű le- és felszállások végrehajtására vonatkozó kiképzés¹⁹. Az MH AAT tapasztalataira építve fontossá vált a hazai kiképzés módszertanának szükséges mértékű pontosítása, átdolgozása. A hazai helikoptervezető képzés tematikájába/módszertanába be kell építeni a határteljesítményen történő felszállások²⁰ végrehajtását, illetve a kis sebességű repülőgépszerű leszállásokat.

Az MH AAT repülő-műszaki feladatokat is ellát. Az afgán repülő-műszaki állomány mentorálási feladatain túl (6. ábra) e kontingens állománya felelős a repülések végrehajtásába bevont helikopterek üzemképességének fenntartásáért.

Az állományunk a helikopterek hadrafoghatóságára vonatkozó munkáit az amerikai műszaki irányító (tanácsadó) csoporttal illetve a DynCorp. International amerikai-, kolumbiai- és ukrán szakembereivel együttműködésben teljesíti. Munkájuknak köszönhetően a kiképzés végrehajtása zökkenőmentesen folyik.



6. ábra Az MH AAT repülő-műszaki mentorálási feladatának végrehajtása.

ÖSSZEGZÉS

A Magyar Köztársaság előzőekben ismertetett afganisztáni szerepvállalása olyan területeken történik, mely fontos összetevője az ISAF misszió sikerének, így felértékeli hazánk szerepét az afganisztáni rendezésben, és ezzel a Szövetség tevékenységében.

Szükségesnek tartom kiemelni, hogy mind szakmai, mind pedig politikai szempontból–komoly pozitív hozadékokra számíthatunk, ha a meglévő felajánlásainkat képesek lennénk tovább bővíteni.

¹⁹ Brown out képzés.

²⁰ A repülőszakmában „Marginal power T/O”-ként ismert eljárás.

Hazánk NATO műveletekben való szerepvállalása kapcsán elérhető legmagasabb helikopteres képessége az lenne, ha a jól képzett helikopter gépszemélyzetek mellett Afganisztánban a technikai háttér is biztosított lenne, vagyis Afganisztánban magyar helikopterek is alkalmazásra kerülhetnének. Napjainkban erre, a feladat jelentős forrásigénye miatt nincs lehetőség. Ezt a katonai képességet hazánk önerőből belátható időn belül megteremteni nem képes. A helikopterek műveleti képességének megteremtéséhez szükséges forrást egyrészt az MHI kezdeményezései, az általa nyújtott biztosíthatják. Másrészt a Honvédelmi Minisztérium számára a harci- és szállítóhelikopterek nagyjavításainak/korszerűsítéseinek fedezetéül szolgálhat azon összeg, melyet a hadrendből kivonásra tervezett Mi” típusú légi járművek ellentételezéséül kap.

A helikopter gépszemélyzetek műveleti felkészítéséhez szükséges repülési időket a NATO ACO²¹ Forces Standards Volume III-Air Forces (továbbiakban: ACO AFS Vol. III.) határozza meg. Az AFS Vol. III. helikoptervezetők számára 180 óra/év repülési időt ír elő[6]. Nézetem szerint a Magyar Honvédség helikopter-vezetőinek kiképzettségét egyrészt – az ACO AFS Vol. III.-ban foglaltak szem előtt tartása mellett – a hazai felkészítésre/kiképzésre szánt repülési idő növelésével, másrészt harcászati repülő-szimulátor beszerzésével és alkalmazásával lehet növelni. Ha a költséghatékonyságot tartjuk szem előtt, akkor egyértelműen a repülő-szimulátor alkalmazása jelenti a megoldást.

Ugyanakkor a repülő-szimulátorok alkalmazása mellett nélkülözhetetlen a gyakorlati repülési elemek valós végrehajtása. Amennyiben hazánk továbbra is fenn kívánja tartani az afganisztáni műveletekben történő mentorálási képességét, akkor szükséges a mentoraink hazai repülőképzését biztosító helikopterek nagyjavítási munkáinak teljesítése. Figyelembe kell venni, hogy a nagyjavítási munkák nemcsak a missziós tevékenységekre történő felkészülést szolgálják, hanem biztosítják az országvédelemmel kapcsolatos feladatok teljesíthetőségét is.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_58509.htm, Letöltve: 2011. október 27.;
- [2] Koller József-Lázár Béla: A légi kiképzés-támogató csoport /Air Mentor Team/ felkészítésének és működésének tapasztalatai. (Szolnoki Tudományos Közlemények 2010, 2010. november 18., <http://www.szolnok.mtesz.hu/sztk/>, Letöltve: 2011. november 21.-n, ISSN: HU ISSN 2060-3002);
- [3] AAP-15, NATO rövidítések gyűjteménye, 2007;
- [4] Joint Publication 3-09.3, Close Air Support, 2009. július 08;
- [5] Koller József ezredes: Szállító és harci helikopter erők missziós felajánlásainak jelenlegi helyzete, a légi kiképzés-támogató csoport /Air Mentor Team/ végrehajtott misszióinak gyakorlati tapasztalatai. (Repülés-tudományi Közlemények 2011/2. különszám, 2011. április 15., <http://www.szrfk.hu/rtk/>, Letöltve: 2011. november 27.-n, ISSN: HU ISSN 1789-770X);
- [6] NATO ACO Forces Standards Volume III-Air Forces;

ÁBRÁK JEGYZÉKE

Ábra	Forrás	Megjegyzés
1.	http://en.wikipedia.org/wiki/File:Afghan_Air_Corps_Mi-35_helicopters.jpg	Letöltve: 2011. 11. 26.
2.	http://www.honvedelem.hu/cikk/28100/tobb-nemzet-a-rotor-alatt	Letöltve: 2011. 11. 26.
3.	http://www.honvedelem.hu/cikk/28100/tobb-nemzet-a-rotor-alatt	Letöltve: 2011. 11. 26.

²¹ ACO-Allied Command Operations

4.	http://logisticsweek.com/air/2011/11/move-one-now-operates-from-shindand-air-base/	Letöltve: 2011. 11 26.
5.	A képet Kovács Krisztián őrnagy készítette. (Az MH 86. SZHB. MH AAT-ban szolgálatot teljesítő helikoptervezető oktatója.)	2011. 11 15.
6.	A képet Kovács Krisztián őrnagy készítette. (Az MH 86. SZHB. MH AAT-ban szolgálatot teljesítő helikoptervezető oktatója.)	2011. 11. 16.