

Téglás László

GONDOLATOK A NATO KÖTELEKBEN VALÓ RÉSZVÉTEL REPÜLŐ HARCKIKÉPZÉSÉNEK KÉRDÉSEIRŐL

Nincs olyan felelős repülő parancsnok, aki a vezetése alatt álló harci repülőkötelékbe kiképzetlen pilótát engedne repülni. A NATO e-célból alapította meg a TACEVAL (Tactical Evaluation- Harcászati Ellenőrző) szervezetet, amely egyedülként és független csak a parancsnoknak közvetlen alárendelt szervezetként köteles és jogosult Hadrafoghatónak minősíteni a repülő alegységet.

Tanulmányom ezért a TACEVAL követelmények mentén vizsgálja a Magyar Légierő vadászipülőinek repülő harckiképzési feltételeit és hadrafoghatóságának színvonalát.

Nem kívánok foglalkozni a logisztikai biztosítási és csapásmérő-képesség fenntartási kérdésekkel, azok szerteágazó mivolta és bonyolultsága okán és egyébként is „suszter maradjon a kaptafánál”

A NATO-kötelékbe tartozó állomány kiképzésének kérdései.

A kiképzés anyagi-technikai kérdései:

- a NATO kötelékében használt kommunikációs rendszer feltételezi két adó-vevő meglétét a repülőgép fedélzetén, ami biztosítja a kötelék közös rádiócsatornáján történő rádiólevelezést az irányító harcálláspont rádióhálójában és a másik csatornán, a köteléken belüli csoport információcserét is. A magyar légierő repülőgépein csak egy rádió található, melyben ugyan van egy második vevő, azonban ez nem elégséges az információcseréhez, csak információforrásként szolgálhat. Itt még szó sem esett a titkosságról és a zavarmentes forgalmazásról

NAVIGÁCIÓSRENDSZER

A légitájekeozódás vezetéséhez, a meghatározott időben történő célbaérkezéshez, a „BULLSYE” pont és ahhoz viszonyított helyzet meghatározásához, a leszállás végrehajtásához a repülőgép fedélzeti rendszereiben komplex navigációs rendszerre van szükség. A navigációhoz a NATO kötelékben a TACAN-

rendszert (Tactical Air Navigation System) használják, és kiegészítő rendszerként a GPS (Global Positioning System) felhasználásával hajtják végre feladataikat. A FELADATVÉGREHAJTÁSHOZ SZÜKSÉGES A TÉRKÉP KIJELZŐ KÉPERNYŐ. A NATO Légierői manővereikben napjainkban már több kontinens mértékű területet ölelnek át bázisaikon alapvetően az ILS-leszállító (Instrumental Landing System) rendszert alkalmazzák, ami egyébként a polgári repülésben használt rendszer, ezzel a manőver- és tartalék repülőtér választási lehetőségük jelenösen megnő.

LÉGI UTÁNTÖLTÉS

A kötelékek gyülekeztetéséhez és oszoltatásához, az őrjáratozási idő meghosszabbításához, a légtértisztítás vagy kötelék kísérés végrehajtásához szükséges tüzelőanyag mennyiség csak így biztosítható. A gazdaságos erőfelhasználás és a feladatok végrehajtásának erőszükségletének biztosítása érdekében a légi utántölthetőség elengedhetetlenül szükséges. A légi utántöltéshez szükséges navigációs rendszer a „TACAN”, mivel jelenleg minden légi-utántöltő gép a NATO-ban ennek alapján hajtja végre a megközelítést a tankoláshoz. A légi utántöltés begyakorlása és a jártasság fenntartása jelentős repülési időt és szervezési feladatot jelent, hiszen a légi utántöltő repülőgép különlegesen értékes és drága technikai eszköz. Az éves karbantartó repüléshez a NATO-ban 9 óra repült időt javasol, hat havonta minimum három-ebből egy éjszakai légi utántöltés. A kiképzés még nincs kidolgozva a Grippenre.

ÉJSZAKAI LÁTÓKÉSZÜLÉK (NVG)

A NATO-ban ma már alap követelmény az éjszakai látókészülék felhasználásával történő feladat végrehajtás.

A légvédelmi eszközök, különös tekintettel a csapatlégvédelmi tagozat csöves és kis hatótávolságú légvédelmi eszközeinek hatékonysága éjszaka jelentősen lecsökken, a kismagasságú repüléssel pedig a közepes és nagy hatótávolságú légvédelmi rakéta rendszerek hatósugara csökkenthető jelentősen. Az éjszakai látókészülék felhasználásával a harctevékenység időszaka áttehető a sokkal kevesebb veszélyeztetettséggel járó „sötétség” idejére. Az éjszakai látókészülék használatához a kabinvilágítás sajátos kialakítása szükséges. A készülékek beszerzése és a kiképzés használatukra a jövő feladata.

A REPÜLŐ HARCKIKÉPZÉS KÉRDÉSEI

A NATO a repülőgép-vezetőkkel szemben nagyon szigorú követelményeket állít. A repülési idő egy évben el kell, hogy érje minimum a 180 órát, de ez a

minimum, a javasolt 240 óra. Jelenleg még csak remény sincs ennek teljesítésére, még a NATO egységes légvédelmi rendszerében szolgálatban álló „készségi” repülőgép-vezetők esetében sem.

A repült idővel kapcsolatos problémák nem mai keletűek, először a 60-as években jelentkezett a szuperszónikus repülés kezdetekor és tragikus katasztrófa sorozathoz vezetett, majd a 80-as évekre nyúlik vissza emlékeim szerint és a rosszemlékű „Gerecse” hadrendi átszervezésben csúcsosodott ki, (a vadászipülő erők egyharmadát szerelték le) aminek alapvető okaként azt hozták fel, hogy a csökkentés után majd jut elegendő repült idő a rendszerben-maradóknak. Mint tudjuk nem jutott. A repülőgép-vezetőknek és parancsnokaiknak ugyan beígérték a repülési időt, az üzemanyagot és a tartalék alkatrészeket azonban nem biztosították hozzá. A parancsnokok és repülőgép-vezetők nyilván nem tudták teljesíteni a betervezett feladataikat. A következő lépés a további leépítés volt, hiszen „minek nektek 24 repülőgép, ha úgyis csak 12-öt használtak”... és így tovább. A módszer a MiG29 típusnál csúcsosodott ki amikor hagyták lepusztulni a repülőgépparkot, majd arra hivatkozva, hogy nagyon drágán üzemeltethető, kivonták a hadrendből.

Ha figyelembe vesszük, hogy mennyit költöttünk évente a gépekre és ezt összehasonlítjuk a Grippen lízingdíjával, kiderül, hogy 1993-ban beérkezett 28 darab MiG29-esre 2001-es évvel bezárólag 2939 millió forintot fordítottak alkatrész utánpótlásra illetve üzemidő hosszabbításra. Ez a felkerekítve 3 milliárd forint a Grippen lízing-üzemeltetés éves díjának a legoptimistább számvetéssel is csak 15-20%-a. Tekintheünk erre a kérdésre sokféleképpen, hivatkozhatunk az orosz alkatrész utánpótlás nehézségeire de a Német Légierő ugyanebben az időszakban biztosítani tudta a MÍG-ek alkatrész utánpótlását és üzemeltetését.

A NATO pilótákkal szemben állított követelményei szerint békeidőben a repülőgép-repülőgépvezető arány 1-1.5, harchelyzetben 1-2. Ez az arány a repülő harckiképzés jelenleg előrelátható, és számítható igény szerint évi 14x2x180 azaz sokkal több, mint a lízingszerződésben szereplő éves reszurszidő, és ez a minimális követelmény lenne.

A másik kérdés a repülőgép-vezető létszám, ha csak a békeidős követelménnyel számolunk, azaz 14x1,5x180, ami 3780 repült óra, akkor a 21 kiképzett repülőgép-vezetőink létszáma nem biztosítja a NATO-hadrendjébe tartozó minimális légvédelmi készenléti szolgálat ellátását sem.

A készségi szolgálatot naponta 2-fő látja el, ami annyit jelent, hogy 28 fő évi 26, 21 fő évi 35 szolgálatot kell, hogy leadjon. Figyelembe véve a politikusok nyilvánvaló szándékát, hogy a Grippenekből legalább egy rajnyi erőt a NATO harci kötelékbe felajánljanak, ami azt jelent, hogy legalább 8 repülőgép-vezetőt kell erre a feladatra elküldeni a készségi szolgálat a feladatból kimaradt itthon maradó állományra marad, és 28 fő alaplétszám esetén évi 37, 21 fő esetén évi

56 szolgálatot jelent. A szolgálati leterheltség így az 56 nap 24-órás szolgálat az utána kötelező szabadnappal együtt 112 nap, amihez még számoljuk hozzá a munkaszüneti napokat, kiderül, hogy a szabadságok nélkül megközelítőleg 100-130 naptári nap áll a repülőgép-vezető rendelkezésére repülő harc kiképzettségének tökéletesítésére. Feltételezve és úgy gondolom, hogy vitathatatlanul megalapozottan, hogy a pilótának szüksége van pihenésre is, amit a törvény legalább 30-40 napban biztosít 60-90 nap marad. Az egyéb kiképzési feladatokban való részvétel (TLP, Nyelvi továbbképzés, túlélő kiképzés, stb) még szóba sem került. Figyelembe kéne venni még az is, hogy a betegségi és egyéb „humán” problémák sem kerülnek el a pilótát, hiszen Ő is emberből van. Nyilvánvaló, hogy ez a legrosszabb eset, de a parancsnok kötelessége ily módon végezni számításait.

A történelmi tapasztalataim alapján valószínűnek tartom, hogy a Légierő vezetése az éves egy főre kiszabott repült idő csökkentésével (számítva a NATO elnézésére) próbálja megoldani a problémát. Nyilvánvaló, hogy elő fogják venni a régi jól bevált elméletet a trenázs-berendezés alkalmazásáról, miszerint pótolhatná a gyakorlati repülést.

Jó lenne ha egyszer már szembenéznénk azzal az igazsággal, hogy nagyon értékesek a földi repülésgyakorló berendezések, módszertanilag helyesen megtervezett és végrehajtott kiképzésben hatékonyan alkalmazhatók, de a

KONKRÉT HARCKIKÉPZÉSI REPÜLÉST NEM HELYETTESÍTI.

A repülési idő csökkentése azonban a repülésbiztonság és a tényleges hadrafoghatósági szint csökkenésének irányába hat, ugyanúgy, mint a készségi szolgálatok számának jelentős növekedése.

A repülőgép-vezetők pihentetése a velük való törődés és gazdálkodás szerves része hiszen a fáradt pilóta ön és közveszélyes. Legjobb esetben a repülőgép-vezetői alkalmasságát veszélyezteti (emlékeztet a taszári MIG21PF század története, ahol a 18 fő állományból 4 év alatt 6 fő maradt- még elgondolni is szörnyű, hogy egy hasonló helyzet napjainkban hová vezetne) rosszabb esetben a repülőesemények száma gyarapodik.

A repülőgép-vezetők és különösen a vadászpilóták kiképzése azonban rendkívül idő és pénzigényes folyamat. A jelenlegi repülő harc kiképzési folyamat már napjainkban sem biztosítja a repülőgépvezetők utánpótlását, és a hadrafoghatóság magas szinten tartását.

Összességében úgy gondolom, hogy a repülőgépvezetők és repülőgépek száma egy légierőben az uránhoz hasonlóan el kell, hogy érjenek egy „kritikus tömeget” mert akkor érik el a minőségi változást, ami biztosítja hatékony felhasználásukat.

A repülő harc kiképzés harcászati része a NATO-ban konkrétan a levegő-levegő harctevékenység tekintetében jól szabályozott.

A FIGHTING EDGE 11+1 feladatban szabja meg a repüléseket:

1. feladat: 1-1 elleni légi harc a támadó-, védekező-, semleges-kiinduló kiinduló helyzetű és a látótávolságon kívülről indított légiharcok begyakorlására

2. feladat: 2-1 elleni légi harc a támadó-, és védekező légi harc begyakorlására.

3. feladat: 2-1+1 elleni légi harc.

4. feladat: 1-1-1 szituációs légi harc a többirányú ellenséges veszélyeztetettség viszonyai között végrehajtott légi harc begyakorlására.

5. feladat: 2-2 elleni légi harc.

6. feladat: 2-4 vagy több ellenséges repülő elleni légi harc.

7. feladat: 2-2-2 szituációs légi harc a többirányú ellenséges veszélyeztetettség viszonyai között végrehajtott légi harc begyakorlására.

8. feladat: 2+2-4-gép vagy több, légi harc a komplex kötelék elleni tevékenység begyakorlására.

9. feladat: 4+2-2+Xgép, légi harc komplex kötelékben komplex kötelék elleni légi harc begyakorlására.

10. feladat: légi harc harcászati-hadműveleti kötelékben a légi művelet feladatainak végrehajtására, az ellenséges légierővel szemben.

11. feladat: légi harc kismagasságon

12. feladat: a légi harc gyakorlása alkalmi, esetleges ismeretlen katonai repülőgép ellen.

A kiképzés végrehajtásához szigorú módszertani megkötések és biztonsági utasítások tartoznak. A feladatok végrehajtásának célja és a begyakorlandó harcászati elemek is meghatározottak. A repülőszázad parancsnoka felel a harcászati helyzet beállításáért és a kiképzettségi szint megállapítása is az ő feladata.

A harcászati kiképzés elemzése során megállapítható, hogy a kiképzés során több feladat végrehajtása során van szükség nyolc és több repülőgépre. Ez kritikus helyzet, hiszen 14 repülőgépből, 3 készségi szolgálatban van, a szabadon felhasználható repülőgépek száma a hadrafoghatósági követelmények figyelembevételével nem biztos, hogy biztosítja a szükséges géplétszámot.

A komplex kötelékek imitálásához igénybe lehetne venni az L-39-es repülőgépeket, de figyelembe véve korlátozott manőverezési lehetőségüket, főként sebességük szerint, nem biztosítják a tevékenység realitását.

A kiképzés során természetesen az egyes feladatokat többször szükséges végrehajtani a kiképzési cél elérése és a begyakorlottság fenntartása érdekében.

MEGOLDÁS MÓDSZEREI

A kiképzés végrehajtásához tehát magasszintű szervezettség az erők és eszközök koncentrációja szükséges.

Célszerűnek és szükségesnek látszik a nemzetközi kapcsolatok, a repülőszázad látogatások idején szervezni a harcászati kiképzést, biztosítva ezzel egyrészt a különböző repülőgép típusok, a komplex kötelék különböző harcászati rendeltetésű csoportjai és a géplétszám meglétét, főleg a nagy létszámú komplex, nagy létszámú kötelék feladatok végrehajtásához.

Összegezve: a fent leírtakat úgy gondolom, hogy rendkívüli erőfeszítések árán olyan helyzetben, amikor NATO feladatokkal a készségen kívül nem terheljük meg a repülőszázadot megoldható a harcászati repülő kiképzés, ha az összes egyéb feltétel rendelkezésre áll.

A normális kiképzés biztosításához jelentős lépést jelentene, ha a MIG29-es századot tovább tudnánk rendszerben tartani, amivel létrejönne a repülőgépvezetők és repülőgépek „kritikus tömege” biztosítva ezzel a gazdaságos, minőségi felhasználását Légierőnknek.

Kecskemét, 2004.04.02

Téglás László