

A HADERŐÁTALAKÍTÁS HATÁSA A LÉGIERŐ TÚZOLTÓ SZERVEZETEIRE

BEVEZETÉS

A Magyar Honvédség 2004-2013 közötti időszakra vonatkozó átalakításának és új szervezeti struktúrájának kialakításáról szóló 2236/2003. (X. 1.) Kormány határozat alapján kiadásra került a Honvédelmi Miniszter 22/2004. utasítása a Magyar Honvédség 2004-2013 időszakban elérendő képességeiről. Az utasítás tartalmazza a 2002/03-ban lefolytatott védelmi felülvizsgálat eredményeit és meghatározza a Magyar Honvédség, egyben a légierő jövőbeni elérendő képességeit. A képességek eléréséhez szükséges tervezést a honvédelmi tárca védelmi tervező rendszere (VTR) folyamatában kellett végrehajtani. A kidolgozó munka során feladatmátrixokban soroltuk fel az előírt képességek eléréséhez szükséges összes katonai szervezési, adminisztratív és egyéb a képesség elérését biztosító követelményeket és feladatokat és hozzárendeltük a szükséges erőforrásokat.

A tervezés során felmerült változatokat, a kialakult vitákat és a tervezési folyamatot helyszűke miatt nem kívánom ismertetni. Céлом az, hogy bemutassam, milyen megfontolások alapján, tudtuk úgy kialakítani a légierő tűzoltó szervezeteit, hogy megfeleljenek az új kihívásnak.

Kiinduló adatok

A tűzvédelemnek, mint a Force Protection¹ egyik elemének, támogatnia kell a légierő alakulatainak műveleteit. Ez az elvárás csak úgy teljesíthető, ha a tűzvédelem feladatai összhangban vannak a légierővel szemben támasztott követelményekkel.

Melyek voltak azok a követelmények, amelyek az ambíció szintek légierőre vonatkozó megállapításaiból a tűzvédelmet érintették? Ennek meghatározására a légierő feladatait kellett elemeznünk. Az elemzés alapján az alábbi következtetéseket hoztuk:

A következtetések voltak egyben a kitűzött célok is.

A légierő tűzoltó szervezeteinek a haderő-átalakítás után az alábbi követelményeket kell kielégítenie:

- Befogadó nemzeti támogatás (HNS)² tűzvédelmének biztosítása RC2³ kategóriában Kecskemét repülőtéren az 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázison. A repülőtér 6-os tűzvédelmi készenléti kategóriában.
- Befogadó nemzeti támogatás (HNS) tűzvédelmének biztosítása RC2 kategóriában Pápa bázisrepülőtéren. A repülőtér 6-os tűzvédelmi készenléti kategóriában.

¹ Erők Védelme

² Host Nation Support

³ Readiness Category 2 (5 napos készenlét)

- A repülőtér 5-ös tűzvédelmi készenléti, vagy Heliport H-2⁴ kategóriájában, Szolnok repülőtéren a 86. Vegyes Repülő ezred tűzvédelmének biztosítása.
- Figyelembe véve a DPQ-ra adott tervezett válaszokat⁵, 4+4 települő helikopter számára H-2 heliport tűzvédelmi kategória biztosítása Szolnok repülőtéren a 86. Vegyes Repülő ezred felajánlott szervezeteinek.
- A Légierő Hadművelési Központ (LHK) mint megerősített vezetési pont (szikla) tűzvédelmének biztosítása.

Ez volt tehát a cél, az állapot, ahová el szerettünk volna jutni.

A jelenlegi helyzet

Most nézzük meg a kiinduló állapotot, azt a helyzetet, ami a tervezést megelőzően jellemezte a légierő tűzvédelmét, tűzoltó szervezeteit.

Hazánk NATO csatlakozása óta, a tűzvédelem szervezeti felépítése gyakorlatilag nem változott. Konzerválva voltak a Varsói Szerződés előírásai, eljárásai, normái. Készült ugyan egy Honvédelmi Miniszeri Rendelet⁶, amely a tűzvédelmet szabályozta, de végrehajtási utasítások, normatív és eljárásbeli szabályok, amelyek segítségével közelíteni tudtunk volna a Szövetségben előírtakhoz, nem készültek.

Ennek következtében az alábbi helyzet alakult ki:

- Nem tudtuk biztosítani a repülőterek előírt tűzvédelmi készenléti kategóriáit;
- Nem állt rendelkezésre a minimálisan készenlétben tartandó tűzoltó gépjármű mennyiség;
- Nem voltunk képesek a habképzéshez szükséges vízmennyiség készenlétben tartására;
- Nem volt elég az alegység létszáma a folyamatos készenléti szolgálatok ellátására;
- Nem volt biztosítva az oltáshoz és mentéshez szükséges minimális tűzoltó létszám;
- A nem kielégítő létszám miatt nem lettünk volna képesek tartani az előírt tűzoltó készenléti fokozatokat;

Összességében a tűzoltó szervezetek nem voltak képesek a túlélőképesség rendszerében elfoglalt helyüknek és szerepüknek betöltésére. Az egységek és a repülő hajózó állomány túlélése nem, vagy csak korlátozottan volt biztosított a csapásokból, incidensekből és balesetekből származó tüzek esetén. Ezáltal a bázisról működő repülőszervezetek műveletei nem, vagy csak korlátozott mértékben voltak végrehajthatók. Mindezekből következett, hogy a két katonai repülőtéren a befogadó nemzeti támogatás sem volt biztosítható.

Az akkori „jelen” helyzet és a megfogalmazott „cél” ismeretében, figyelembe véve a NATO és ICAO előírásait, javaslatait, megkezdhattuk a tényleges tervező munkát.

⁴ A tervezési időszakban nem volt döntés arról, hogy Szolnok repülőtérként, vagy heliportként fog-e üzemelni.

⁵ Defence Planning Questionary (Védelmi Tervezési Kérdőív)

⁶ 31/2001 (XII. 28.) HM RENDELET A tűzvédelem és a műszaki mentés honvédelmi ágazatra vonatkozó különös szabályairól

Szervezeti struktúra

A szervezeti struktúra megalkotásakor figyelembe vettük, a központi előírásokat, mint például az alegység törzsekre, rajokra, részlegekre vonatkozó egységesítési céllal kiadott intézkedéseket, a folyamatos készenléti szolgálat ellátásához szükséges készenléti váltások számát. Alapvető kritériumként kezeltük, hogy a NATO tagországokhoz hasonlóan minden tűzoltó katonának egyben gépjárművezetőnek is kell lennie. Erre a helyettesítés, és a rendkívüli helyzetek megoldása érdekében van szükség.

Nincs lehetőségem még csak a felsorolására sem azoknak az ICAO és NATO szabványoknak, amelyeket a tervezés során figyelembe kellett vennünk, és amelyek részletesen szabályozzák az egyes tűzoltó műveletek erő-eszköz szükségletét.

A követelmények teljesítéséhez, (a korábbiakban ismertetett, a tervezés indításakor meglévő állapot miatt), a tűzoltó szervezetek szervezeti és működési struktúrájának teljes átalakítására volt szükség. Az átalakítás kihatott az alegységek felépítésére, létszámára, technikai eszközei mennyiségére, a készenléti szolgálatok ellátására és még számtalan itt nem tárgyalt, a működéssel kapcsolatos területére. Figyelembe kellett vennünk, hogy a Magyar Honvédség mindeközben átalált a hivatásos, szerződéses állományra. Súlyponti kérdés volt, az is, hogy a tűzoltó alegységek a repülőtereken és a vezetési ponton folyamatos készenléti szolgálatot látnak el.

A struktúrát meghatározó tényezők

A repülőterek tűzoltó szervezeti struktúrája kialakítása során figyelembe vettük, hogy a repülőtereknek milyen tűzvédelmi készenléti kategóriát kell biztosítani.

Repülőtereink tűzvédelmi készenléti kategóriái 2003-ban a következők voltak:

- Kecskemét: 4
- Pápa: 4
- Szentkirályszabadja: 4
- Szolnok: 5
- Taszár: 5

A repülőterek tűzvédelmi kategóriái a haderő-átalakítás után:

- Kecskemét: 5
- Pápa: 5
- Szolnok: 4

A tűzvédelmi készenléti kategóriát, a repülőteret használó jellemző repülőeszköz hossza, illetve a szállított üzemanyag mennyisége határozza meg. A befogadó nemzeti támogatást biztosító repülőtereinken 2x18 db vadászrepülőgép és az őket kiszolgáló közepes szállító repülőgép század folyamatos műveleteivel kellett számolnunk.

A tűzvédelmi készenléti kategóriák egyben valamilyen fokú tűzvédelmi képességet is jelentenek. A kategóriákhoz rendelt tűzoltó képességet az ICAO, illetve a NATO STANAG-ek konkrétan meghatározzák.

Az alapvető paraméterek, amelyek definiálják a repülőtereken biztosítandó tűzoltó képességet a következőkben láthatók:

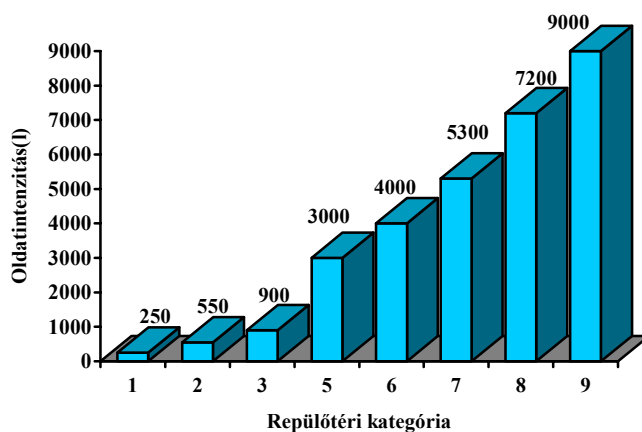
Az oltóanyag mennyiség:

Az oltóanyag mennyisége azt jelenti, hogy az adott kategóriájú repülőtéren mennyi oltóanyagot kell gépjárművön tartani a beavatkozáshoz. Ez kihatással van a tervezett gépjárművek kapacitására, mennyiségére, és a beavatkozók létszámára.

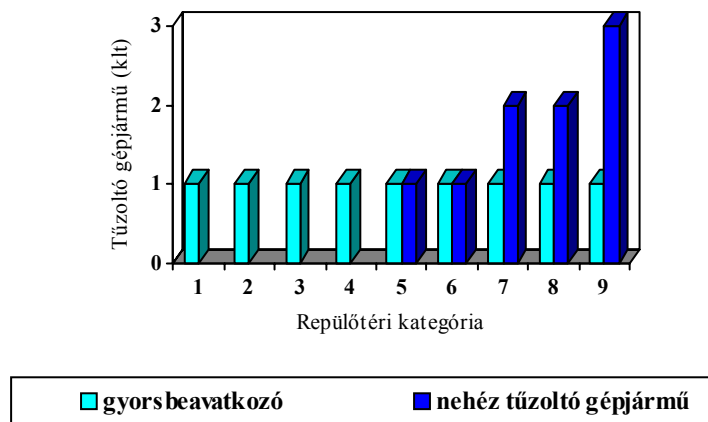
Repülőtér kategória	Víz mennyiség (liter)
1	250
2	650
3	2.300
4	4.500
5	10.200
6	13.000
7	17.200
8	24.900
9	34.000

Az oldatintenzitás:

Az oldatintenzitás azt fejezi ki, hogy az adott kategóriájú repülőtéren az eredményes tűzoltás érdekében mekkorának kell lennie az időegység alatt (perc) kijuttatandó minimális oltóanyag mennyiségnek (l)



A beavatkozáshoz szükséges minimális tűzoltó gépjárművek száma:



A beavatkozási idők:

A beavatkozási idők meghatározása azért fontos, mert segítségükkel a különböző készenléti fokozatban lévő tűzoltó készenléti váltások képesek lesznek a legrövidebb idő alatt a beavatkozásra. Ezáltal növelhető, a balesetet szenvedett repülőgép személyzetének és utasainak túlélési esélye.

A különböző készenléti fokozatokhoz tartozó beavatkozási idők.

Alaphelyzet: Egy repülőtéren nem folyik repülési feladat. A tűzoltó- mentő készenléti állomány a tűzoltó szertárban tartózkodik alaphelyzetben. A repülőtér munkaterületén tűz keletkezik. A riasztás vétele után 1 perc van engedélyezve, hogy helyüket a gépjárműveken elfoglalják. A riasztás után a beavatkozást 2 percen belül meg kell kezdeniük. A riasztástól a beavatkozásig összesen 3 perc telik el.

3. fokozat: A készenléti állomány elfoglalta a részére meghatározott helyét a tűzoltó gépjárműveken, amelyek a le- és felszállópálya közelében, az előre meghatározott készenléti helyeken állnak. (E fokozat célja, hogy a tűzoltó alegység felkészült legyen egy esetleges baleseti esemény bekövetkezésére és elhárítására, illetve ha a légi jármű baleset a repülőtéren kívül következett be, de a helye még ismeretlen.) A riasztástól számítva a beavatkozást 2 percen belül meg kell kezdeniük.

2. fokozat: a készenléti állomány a tűzoltó gépjárművekkel elfoglalja előre meghatározott helyét a repülőtéren, amint az szükségessé válik, a tűzoltó gépjárművek felfejlődnek a beavatkozáshoz úgy, hogy a fel- és leszálló pálya bármely pontján legalább egy jármű maximum 1 percen belül be tudjon avatkozni és a többi tűzoltó gépjármű 30-60 másodpercen belül, beavatkozhatson. A riasztástól a beavatkozásig eltelt idő maximum 1 perc lehet.

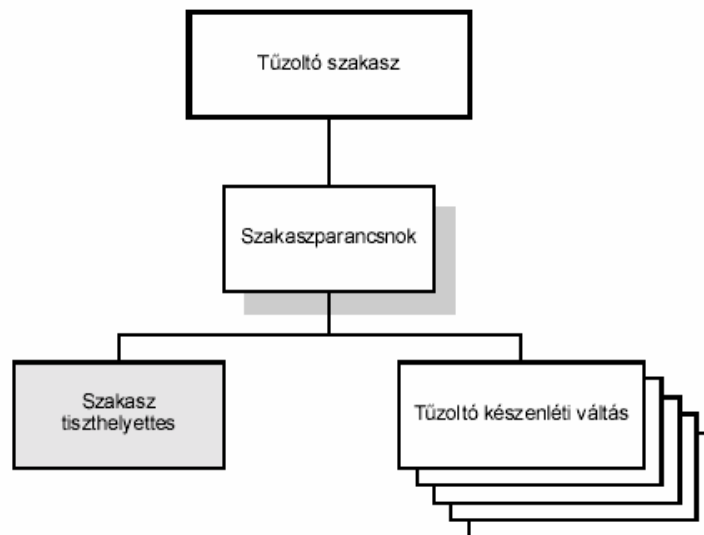
1. fokozat: a készenléti állomány beavatkozik a repülőtéren bekövetkezett vagy onnan látott légi jármű baleset során a személyek mentésébe, a keletkezett tűz oltásába, vagy a

repülőtéren bekövetkezett váratlan esemény felszámolásába, amikor is feltételezhető, hogy a légijármű, vagy a benne lévők biztonsága veszélybe került.

A készenléti fokozatok előírásait Magyar Katonai Szabványban rögzítettük⁷. A készenléti fokozatok bevezetésével elértük, hogy a katonai repülőtéri tűzoltó szolgálataink az előírásoknak megfelelő időn belül képesek megkezdeni repülőgép balesetek (katasztrófák) során a mentést és oltást. A fokozatok időbeni elrendelésével képesek rugalmasan alkalmazkodni a kialakult veszélyhelyzethez. Alkalmazásukkal növekedett a hajózó személyzetek és utasok túlélési esélye, és az oltás eredményessége.

Az új szervezeti struktúra

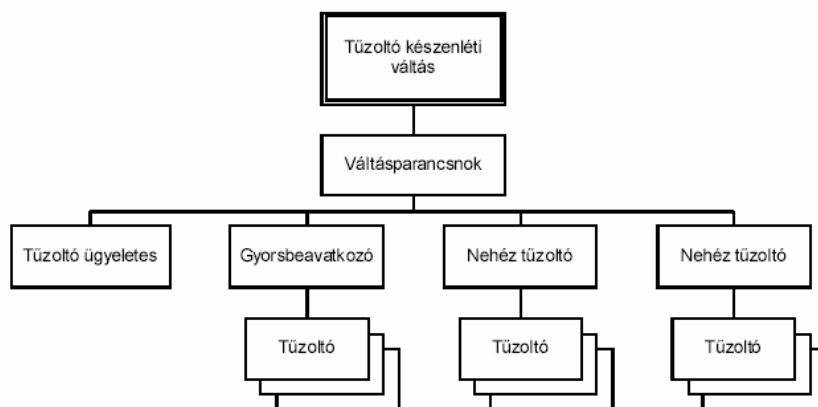
A felsorolt és a még figyelembe vett előírások feldolgozása és a szükséges erőforrások számba vétele után megalkottuk az új tűzoltó szervezeti struktúrát, amely az új állománytáblákban mára részben megjelent.



Az öt tűzoltó készenléti váltás alkalmazásával lehetővé vált az adott tűzvédelmi készenléti kategória folyamatos biztosítása.

Az ábrázolt szervezeti struktúra alapja a tűzoltó készenléti váltás, ami gyakorlatilag az adott repülőtér készenléti kategóriájának megfelelő tűzoltó képességet biztosítja.

⁷ KATONAI REPÜLŐTEREK TŰZVÉDELME MSZ K 1123 Magyar Szabványügyi Testület Bp. 2002. szeptember



A készenléti váltás létszáma tehát összesen 11 fő, ami megfelel a STANAG 7133⁸ által a 6-os tűzvédelmi készenléti kategóriában a beavatkozók létszámára előírtaknak is. A váltás egy gyorsbeavatkozó és kettő nehéz tűzoltó gépjárműből áll, a rendszeresített kezelőszeméllyel.

A létszám változása

A tervezés másik sarkalatos pontja volt, a légierő létszámából a tűzvédelemre fordítható létszámkeret betartása. Úgy gondolom, ezen a területen is jól dolgoztunk. A korábban kisebb létszámú, a követelményeknek meg nem felelő szervezetekből, az előírt létszámú, a képességeket, garantáló szervezeteket alakítottunk ki úgy, hogy az összlétszám is növekedett, bár csak kis mértékben.

Az alábbi táblázat tartalmazza a légierő alárendelt alakulatai tűzoltó szervezeteinek létszámát az átalakítás előtt, és az új létszámot az átalakítás befejezése után.

Szervezet	Átalakítás előtt				Átalakítás után (2013)				Technika	
	Ti.	Tts.	Szerz.	Össz.	Ti	Tts.	Szerz.	Össz.	Gyors	nehéz
59. Szentgyörgyi Dezső repülőbázis	1	6	30	37	2	16	40	58	2	4
87. Bakony Harcihelikopter ezred	1	5	23	29				-		
Szolnok vegyes repülőezred	1	9	30	40	2	16	40	58	2	4
Pápa bázisrepülőter				0	2	16	40	58	2	4
Kapos bázisrepülőter	1	9	26	36				-		
64. Vezetési és radar ezred	1	10	20	31				-		
54. Légtérellenőrző ezred					1	5	30	36		
12. légvédelmi rakéta dandár		3	11	14	1			1		
1. logisztikai zászlóalj				0	1			1		
Összesen				187				212	6	12

⁸ MINIMUM LEVEL OF CRASH, FIRE FIGHTING AND RESCUE (CFR) SERVICE FOR DEPLOYED FIXED WING AND ROTARY AIRCRAFT STANAG 7133 (Edition 1)

A táblázatból az alábbiakat következtethetjük:

A légierő tűzoltó állományának létszáma az átalakítás előtt 187 fő volt, utána 212 fő lett. Légierő összlétszámához viszonyítva 2,14 %-ról 2,9 %-ra változott.

Annak ellenére, hogy a légierő létszámában 18 %-os csökkenés történt, az ambíció szinteknek megfelelő tűzvédelmi képességeket teljesíteni tudtuk.

Felszámoltuk a szükségtelen kapacitásokat, mint például a 12. Légvédelmi rakéta dandár tűzoltó szervezete.

Növeltük a tűzvédelmi készenléti kategóriák biztosítása céljából a repülőtereken szolgálatot teljesítő tűzoltó szervezetek létszámát.

A nyolcból megszűnt kettő alárendelt szervezet, átalakult kettő szervezett. A kiáramlásból származó veszteségek elkerülése szándékából, a megszűnő, átdiszlokáló szervezetek tűzoltói egy részét, a megnövelt létszámú repülőtereken alkalmazni tudtuk.

Előmeneteli lehetőségek

A szervezeti struktúra kialakítása során biztosítani kellett, hogy minden beosztottnak lehetősége legyen az előmenetelre. Ennek teljesítését megnehezítette a szakterület viszonylag csekély létszáma. A tisztek (szakaszparancsnokok) előmeneteli lehetőségének biztosítása céljából a tűzoltó szakaszokat, az alakulat vegyívédelmi századának szervezetébe integráltuk.

A tűzoltó rajparancsnokokat speciális beosztássá tettük, így biztosítva van az előmenetelük egészen a főtörzsőrmester rendfokozatig.

Tűzoltó rajparancsnok		
őrmester	törzsőrmester	főtörzsőrmester

A főtörzsőrmester rendfokozatban lehetősége van magasabb beosztásba lépni.

Szakasz tiszthelyettes
Főtörzsőrmester

A megfelelő iskolai végzettség megszerzése után újabb rendfokozati és beosztási lépcső áll rendelkezésére.

Század vezénylő zászlós
zászlós

A tisztek vonatkozásában az előmenetel az első tiszti rendfokozattól a századosig biztosított:

Szakaszparancsnok
hadnagy

Századparancsnok helyettes
Főhadnagy

Tűzvédelmi tiszt
százados

A végrehajtás ütemezése

A tervezett átalakítás megvalósítása nem történhetett egy lépcsőben, annak alkalmazkodnia kellett a haderő-átalakítás ütemeihez. A fő változásokat sikerült az I.-III. ütem időszakára exponálni. Csak két területen kellett eltolni a megvalósítást. Pápa bázisrepülőtérén addig nem lehet kialakítani a megnövelt létszámú alegységet, amíg a Kapos bázisrepülőtér működik, mert a légierő összlétszáma ezt nem teszi lehetővé.

- 12. Légvédelmi rakéta dandár tűzoltó szakasz megszüntetése: 2004. 03.
- 59. Sz.Gy. Repülőbázis (Kecskemét) tűzoltó szakasz létszámmódosítása: 2004. 06.
- Vegyes helikopter ezred (Szolnok) tűzoltó szakasz létszámának kialakítása: 2004. 04.
- Pápa bázisrepülőtér tűzoltó szakasz megalakítása: 2004.03. (csak kutatómentő biztosítás) 2005. 09., vagy 2006.01.
- Kapos bázisrepülőtér tűzoltó szakasz megszüntetése: 2005. 09.
- 54. Légtérellenőrző ezred tűzoltó szakasz módosítása: 2004. 04.

Technikai változások

A szervezeti változásoknak csak akkor van értelme, ha azok a technikai változásokkal összhangban vannak. Az előző fejezetben az oltóanyag szükségletre, vagy az oldatintenzitásra, de a tűzoltó gépjárművek számára leírt követelmények is, csak az eszközök párhuzamos fejlesztésével valósulhatnak meg. A technikai eszközök, tűzoltó gépjárművek beszerzése tetemes költségvetési ráfordítást igényel. Fejlesztésük egy másik, logisztikai tervezési folyamat eredménye, amit itt nem kívánok részletezni.

- Nehéz tűzoltó gépjárművekkel való ellátás: 2004. 12.-ig 12 db

–TATRA CAS-32 kivonása: Nehéz tűzoltó gépjárművek ellátása függvényében

–Gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjárművek: 2013-ig csak 93M gyorsbeavatkozó

–2013-ig kivonásra kerülnek:

- Porraloltó tűzoltó gépkocsi
- Habbaloltó tűzoltó gépkocsi
- Kombinált tűzoltó gépkocsi
- Kombinált tűzoltó utánfutó

–2013-ig rendszerbeállításra kerülnek:

- Új gépjármű fecskendő
- Magasnyomású oltóberendezés utánfutón
- Zászlóalj autonóm tűzoltó felszerelés utánfutón

–2013 után rendszerbeállításra kerül:

- Új gyorsbeavatkozó tűzoltó gépkocsi

Összefoglalás

A haderő-átalakítás eredményeként a légierő tűzoltó szervezetei megfelelnek az ICAO és a NATO előírásokban rögzített követelményeknek. Teljesítik az ambíció szintekben a légierő műveleteire vonatkozó tűzvédelmi képességeket. A jól meggondolt tervezési folyamat elősegítette a szervezeti struktúra zökkenőmentes kialakítását és a technikai eszközök szükséges fejlesztését.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] CSUTORÁS Gábor: Katonai repülőterek és repülési feladatok tűzvédelmének aktuális kérdései, különös tekintettel a tűzoltó szervezetek túlélést biztosító (STO) rendszerben való működésére (doktori PhD értekezés 2003)

[2] KATONAI REPÜLŐTEREK TŰZVÉDELME MSZ K 1123 Magyar Szabványügyi Testület Bp. 2002. szeptember

[3] AIRFIELD RESCUE AND FIRE-FIGHTING SERVICES IDENTIFICATION CATEGORIES STANAG 3712 (Edition 4)

[4] ACE FORCES STANDARDS III. kötet VI. fejezet

[5] HONVÉDELMI MINISZTER 22/2004. UTASÍTÁSA a Magyar Honvédség 2004-2013 időszakban elérendő képességeiről.

[6] HONVÉDELMI MINISZTER 81/2003. UTASÍTÁSA a Magyar Honvédség új szervezeti struktúrájának kialakításával összefüggő döntések előkészítéséről.

[7] HONVÉDELMI MINISZTER 25/2004. (IX. 27.) RENDELETE a Magyar Honvédség, valamint a miniszter közvetlen alárendeltségébe tartozó szervezetek hivatásos és szerződéses állományának beosztási kategóriába történő részletes besorolásáról, illetve az ezen beosztásokban elérhető rendfokozatokról szóló 30/2001. (XII. 27.) HM rendelet módosításáról.