

Koller József

AZ ÖSSZHADERŐNEMI MŰVELETEK ÉRDEKÉBEN VÉGREHAJTOTT HAZAI ÉS KÜLFÖLDI TÖREKVÉSEK A HELIKOPTEREK TÖBBCÉLŰ ALKALMAZÁSÁRA

A biztonságpolitikai helyzet, a kétpólusú világrendszer megszűnésével, megváltozott. Mindenki előtt világos, hogy a 90-es években, miután új kihívások jelentek meg, a Magyar Honvédség képességeinek megváltoztatása szükségszerű volt.

Viszont kevesen tudják azt, hogy a helikopteres repülés területén legalább ekkora mérföldkő volt a hazánkban hosszú évekig működő két, helikopteres alakulat összeolvasztása 2004-ben. Megváltozott a helyszín, a körülmények, a hajózóállomány létszáma és átlagéletkora. Nagy létszámban távoztak olyan pilóták (főleg oktatók), akik életkorukból és szolgálati idejükből kifolyólag megtehették. A mai napig csodálattal gondolunk vissza azokra a 3000-4000 órát repült oktatókra, akik kimagasló repülőtechnikájukkal ámulatba ejtették a fiatal pilótákat. A lehető legmagasabb szinten hajtották végre a műrepülést, az útvonalrepülést és a műszerek szerinti repülést. Főleg erre a három feladat típusra épült az a kiképzési utasítás, amit még a volt orosz nyelvű szabályzatból fordítottak vissza és az abban meghatározottak szerint, változtatás nélkül 30 évig repültek pilótáink¹.

Szerencsére mindkét alakulatnál maradtak tapasztalt, több ezer órát repült oktatók és jelentős létszámban elkötelezett, hivatástudattal rendelkező, jó képességű, több nyelven beszélő fiatal hajózók. A megalakult új ezrednél mindenkit a tenni akarás, a szabályok tisztelete, a stabil morális helyzet és az új feladatok iránti nyitottság jellemez. Az új helyen, Szolnokon együtt dolgozhatnak pilótáink a laktanyán belül települő szárazföldi alakulatokkal.

A fiatal állomány, a jól képzett és modern gondolkodású parancsnokokkal együtt, új megközelítésből kezdte végrehajtani a rendeltetésből adódó feladatokat. Nagy hangsúlyt fektettek a szárazföldi csapatokkal történő együttműködésre, a speciális feladatok végrehajtására. Az állomány már nem csak a jó öreg HHKU-77 Helikopter Harckiképzési Utasításban előírtakra koncentrált, hanem a NATO és főleg az USA által kiadott, érvényben lévő szabályzókra és utasításokra. Áttértek az angol nyelvű rádiózásra, NATO eljárásokat kezdtek alkalmazni, hogy bármelyik pillanatban illeszthetők legyenek egy többnemzeti alkalmi harci kötelékbe.

A gyakorlatokon a speciális erőkkel együtt különleges műveleti feladatokat hajtottak végre. Számos külföldi küldöttséget ejtett ámulatba az a képesség-bemutató, amelyben a szárazföldi erőket

¹ Re-390 HHKU-77 Helikopter Harckiképzési Utasítás az alapoktól (az iskolakör repüléstől) juttatja el a kiképzendő állományt a bonyolult idős oktatói és harcászatiag bevethető (CR-Combat Ready) szintig, több mint 500 feladaton keresztül. Az utasítás feladatainak lerepülése 3-5 évet vesz igénybe.

szállítóhelikopterek juttatták ki az elképzelt terroristák fészke mellé, közben harci helikopterek oltalmazták és védték a területet. A néhány perces gyors művelet végrehajtását követően „kiemeléssel”² hagyták el a helyszínt a különleges erők.

Folytatva az újonnan kialakított képességeket, a harci helikopterek többcélúságukat bizonyítva először hajtottak végre külső súllyal feladatokat 2006 decemberében. Terepjáró eszközöket szállítottak, különleges műveleti erőket juttattak ki és emeltek ki szárazföldön és vízen.

Európában Magyarország volt az első nemzet, amely külső súlyos feladatokat hajtott végre MI-24 típusú helikopterrel. Napjainkban vették át a feladat végrehajtását a lengyelek és a csehek.

Mi tettük egyértelművé tehát, hogy MI-24-es típussal is lehet tűzoltási feladatokat végrehajtani. A helikopter aljára függesztett víztartályban (bambi bucket) 1500-2000 liter vizet tud szállítani és kijuttatni a tűz fészkebe néhány perc alatt. Jó érzés volt hallani nyugdíjas pilótáinkat a múlt évben megtartott első helikopteres találkozón. Amikor a MI-24-es első kísérletre eloltotta a tüzet, azt mondták: „Ha filmen láttuk volna ezt a jelenetet, biztosan arra gyanakodtunk volna, hogy montage. Ügyesek vagytok fiúk, most már nyugodtak vagyunk.”

KUTATÁS-MENTÉSI ÉS HARCIS KUTATÁS-MENTÉSI FELADATOK

A harci helikopter vezetők részére új feladatként jelentkezett a *kutatás-mentési és harci kutatás-mentési feladatok ellátása*. A hatalmas belső térrel rendelkező szállítóhelikoptereken kényelmesen el lehet helyezni a NATO STANAG-ben előírt eszközöket, de hogyan lehet mindezt és a kiszolgáló személyzetet, orvost, ejtőernyőst, felszereléseket elhelyezni a MI-24-es - egyébként 8 fő elhelyezését biztosító - utasterében. A szakemberek megoldották a problémát. Olyannyira, hogy a 2006-os árvizek idején, ahol a katasztrófa megelőzése céljából minden MI-8-asra és MI-17-esre szükség volt, a MI-24-esek látták el a kutató-mentő szolgálatot. A harci kutatás-mentés (CSAR)³ megvalósításában is jelentős előrelépéseink vannak. A szakemberek szerint főleg a tengeren túli álláspont szerint, csak az Amerikai Egyesült Államok hadereje képes a CSAR-t, mint komplex feladatot sikeresen és hatékonyan végrehajtani.

KÜLÖNLEGES MŰVELETI FELADATOK

Újabb területek a helikopterek igénybevételére: *A különleges műveleti erők kijuttatása*, feladattól függően igényli az ejtőernyős ugrás végrehajtását. Szintén elsőként Európában, 2007-ben kidolgoztuk a harci helikopterből történő ejtőernyős ugrás módszerét és végre is hajtottunk több ugrást. Felemelő érzés volt a harci helikopter pilótájaként átélni ezeket a történelminek számító pillanatokat⁴, de tudni

² Szőlőfürt szerűen rákapcsolódnak a helikopter alján kilógó kötélbe a katonák, majd néhány másodperc alatt levegőben van mindenki és ezzel együtt biztonságos távolságban (NATO elnevezése: Spice rope)

³ CSAR- Combat Search and Rescue – Harci kutatás-mentés

⁴ Az ejtőernyő dobási feladat, reptér fölött kb. 15 percet vesz igénybe. Az ötödik felszállásban maximális emelkedési sebességet használva 57 másodperc alatt dobási magasságba kerültem, köszönhetően a MI-24-es teljesítmény tartalékának (~4500 lóerő)

kell azt is, hogy hosszú hónapok felkészülése,- feladat kidolgozása, a repülés-biztonsági vizsgálat, és jóváhagyatása- előzte meg a néhány perces feladatot. Ezt a procedúrát kötelező minden új feladat végrehajtása előtt elvégezni.

KIKÉPZÉS

A kiképzési és harci alkalmazási feladatokat is át kellett alakítani, a kor igényeinek megfelelően. Jelenleg a régi, de még érvényben lévő HHKU-77 utasítás feladataiból csak a repülési jártasság fenntartásához szükséges, minimális mennyiséget hajtja végre a hajózóállomány. A kiképzésben a fő hangsúlyt a rendeltetésből adódó hadműveleti feladatok végrehajtására helyeztük.

A később említésre kerülő közvetlen légi támogatási (CAS⁵) feladatokat már 2001-ben kezdtük repülni. Talán ez a feladat volt az első, amit NATO-elveknek megfelelően hajtottunk végre. A kevés repülési idő és egy sajnálatos katasztrófa háttérbe szorította az ilyen jellegű feladatok gyakorlását. A 2008-as év egyik hangsúlyos feladata lesz a közvetlen légítámogató feladat felelevenítése és gyakorlása a NATO eljárásoknak megfelelően. A később említendő nemzetközi kitekintésben - külföldi szakértők véleményére alapozva- külön hangsúlyt kívánok fektetni a CAS jelentőségére.

LÉGI SUGÁR FELDERÍTÉS, TERRORIZMUS ELLENI HARC

A terrorizmus elleni harc területén nem mondunk újat azzal, hogy a terrorizmusnak számtalan eszköze és módszere van. A legnagyobb veszélyt a „piszkos bombák”, az ellenőrizetlen sugárzó anyagok kereskedelme, a nukleáris és tömegpusztító fegyverek alkalmazása jelenti. Rengeteg megoldást dolgoztak ki a szakemberek, de a leghatékonyabb és leggyorsabb minden bizonnyal a légi sugárfelderítő konténer alkalmazása. A konténer hordozója a MI-24-es helikopter. Ideális platformja a konténernek, ugyanis hermetikus kabinnal építették, ami egyedülálló a maga nemében. Akár vegyileg szennyezett terület fölé is képes berepülni, mivel levegőrendszere aktív szénrel tisztított és szűrt levegőt biztosít a kabinban. Nincs is szükség a vegyi anyagokkal vagy a sugárzó anyagokkal történő érintkezésre, ugyanis megfelelő távolságból képes a konténer megtalálni az olyan kicsi sugárforrást, ami még az emberi szervezetre sem veszélyes. A hermetikus képességnek váratlan és vészhelyzetekben van jelentősége. Természetesen a sugárfelderítő képességnek akkor van értelme, ha a helikopterek éjjel-nappal, kiszolgáló és hajózóállománnyal együtt készen állnak a feladat végrehajtására. 2005 novemberétől a 86. Szolnok Helikopter Bázis rendeltetéséből adódó feladata, hogy a nap 24 órájában 2 db Mi-24-est, a hozzátartozó kiszolgáló és hajózó állománnyal készenlétben tartson légi sugárfelderítő feladatra. A konténer belsejében a XXI. század berendezései találhatók, többek között a sugárérzékeny fej a hozzátartozó GPS berendezéssel és az adatrögzítővel. Jelenleg az adatok leolvasása leszállás után történik. Folyamatban van egy rádióberendezés beszerelése a

⁵ CAS - Close Air Support, Közvetlen légi támogatás

konténerbe, így azonnali adatokat (on-line) kaphatunk és továbbíthatunk. A légi sugárfelderítő konténer mintájára, szintén folyamatban van a fedélzetre függeszthető távolsági vegyi felderítő berendezés bevezetése. A légi sugárfelderítő képességünkkel egyedülállóak vagyunk Európában.

ELRETTENTÉS, MENETOSZLOP KISÉRÉSE

Missziós területeken - akár Irakról vagy Afganisztánról van szó - *rengeteg problémát okoznak a rögtönzött bombák*, a járőrözés, vagy szállítási feladattal megbízott oszlopok (convoj) kísérése és védelme. A nemzetközi - főleg amerikai, brit és holland - tapasztalatok azt bizonyítják, hogy amikor a convoy-t helikopter kísérte egyáltalán nem fordultak elő robbantások, vagy más támadások⁶. Az útvonal felderítésére lehet használni UAV-t⁷, de a támadások elhárítására, elrettentésre csak a harcihelikopter látványának van visszafogó hatása.

A HÁLÓZAT ALAPÚ HADVISELÉS TERÜLETÉN

Nézzük a következő képességet: A hálózat alapú hadviselés nem ismeretlen azok előtt, akik egy kicsit is foglalkoznak a XXI. sz. hadviselési elvárásaival. Csak teljes és korrekt, valamint friss információkkal rendelkező parancsnok és a szükséges információkkal ellátott katona képes a feladatát hiánytalanul megoldani, elhatározást, döntést hozni a váratlan helyzetekben. Az AWACS⁸ repülőgép egyik szerves része a hálózat alapú hadviselésnek.

2007 januárjában közel egy hónapig hazánkban tartózkodott egy AWACS repülőgép. A már jól begyakorolt feladatokat hajtották végre a magyar harcászati repülőkkal. Új elemként jelentkeztek a szállító és harci helikopterek, azok irányítása és célra vezetése. A feladat kiértékelésén az AWACS parancsnoka elmondta, hogy számukra is új feladatként jelentkezett a helikopterek irányítása. Meglepően tapasztalta, hogy helikoptereinkkel a kommunikáció hibátlan volt. Pilótáink, a NATO eljárásokat teljes mértékben ismerik. Nem okozott problémát az AMSL⁹ azonosító táblázat használata sem. Nem nézték egyszer sem ellenséges gépnek helikoptereinket, és külön gratulált az angol nyelvű rádiózáshoz. Állítása szerint pilótáink jóval gördülékenyebben és az előírásoknak megfelelően rádióztak, mint más nemzetek e téren gyakorlottabb pilótái. *Vajon mire lenne képes a magyar pilóta az AH-64 Apach fedélzetén? Vajon a jelenlegi, apró modernizációkon átesett helikoptereink mire lennének képesek?* Az biztos, hogy időszerű lenne a modernizáció.

⁶ HELI POWER, 2007. november 5-7 között, Hágában megtartott A helikopterek alkalmazása nehéz körülmények között, visszatekintés az Iraki és Afganisztáni tapasztalatokra című konferencia anyagából.

⁷ UAV - Unmanned Aerial Vehicle, Távirányítású vagy automatizált pilóta nélküli repülőgép, újabb helikopter is lehet

⁸ AWACS AEW/AWACS — Airborne Early Warning/Airborne Warning and Control System — Korai előrejelzés és riasztás/Fedélzeti korai előrejelző, riasztó és vezetési rendszer

⁹ AMSL táblázat egy titkos és erősen titkosan kezelt azonosító táblázat. Minden szövetséges országban egységesen percre pontosan váltják a táblázatot. A pilóták kötelesek maguknál tartani az azonosító táblázatot és a szükséges időpontban megadni az azonosítást az ugyan ezzel a táblázattal rendelkező egységnek. A táblázat tartalma betűkből áll. A leolvasás titkos szabályait követve a kérdés betű csoportra csak egy helyes válasz adható. A kérdező állomás így biztos lehet abban, hogy saját erővel rádiózik.

NATO FEJLESZTÉSI IRÁNYOK, MŰVELETEK TAPASZTALATAI

A helikopterek fejlesztése a Szövetség több tagállamának kiemelt feladatává vált. Mi magyarok évek óta beszélünk a helikopterek modernizációjának szükségességéről. Az iraki és afganisztáni tapasztalatok rávilágítottak, hogy a helikopterek jelentősége jóval nagyobb műveleti területen, mint azt előzőleg a szakemberek sejtették. Jó példa erre, a holland AH-64-esek, amelyek igénybevételére 10-15 óra repülési időt terveztek havonta az afganisztáni feladatok végrehajtása során. Ehhez a tervhez számoltak logisztikai és egyéb támogatásokat. Kierkezésüket követően az első hónapban gépekként 120 órát, a második hónapban 140-et, majd 130 órát repültek. Ez a 100 fölötti havi repült idő gépekként, a mai napig nem változott. Tehát nem vitás, hogy az ilyen jellegű feladatokra az idő szava a helikopterek fejlesztése.

Vizsgáljuk meg, mely országokban, hogyan valósul meg a fejlesztés!

Az Afganisztánban csapásmérő feladatokat végrehajtó Apache személyzetek számára a földi erővel együtt mozgó JTAC jelenti a kapcsolatot, bár az utóbbi a megfelelő eszközökkel vészhelyzeti irányítást is képes lebonyolítani. Anglia emellett repülő irányítókat is alkalmaz az Apache-ok fedélzetén. A kiválasztott pilóták először Angliában szerzik meg az irányítói jogosultságot, majd az Afganisztánba érkezést követően hadszíntér-specifikus kiképzést kapnak, melyet vizsga követ. Így lehetővé válik számukra a merevszárnyú repülőeszköz által hordozott legújabb fegyverek képességeinek megismerése.

A támadások hatékonyságát növeli a fedélzeti fegyverek célnak megfelelő arányos alkalmazása. Egy gépen egyaránt megtalálható a 30 mm-es gépágyú, az irányított és nem irányított rakéták. Ezek pontossága és hatékonysága lehetővé teszi a járulékos veszteségek elkerülését. Ezt tűzéség vagy merevszárnyú repülőeszköz nem biztosítja. Afganisztánban a gépágyúval megtámadott célok sok esetben 10 méter távolságban voltak a támogatott erőktől és a 30-50 méteres céltávolság egyáltalán nem volt szokatlan.

A gyors repülőeszközök gyorsabban reagálnak, mutatják a jelenlétet és nagyobb csapást képesek mérni. A harcihelikopter nem olyan gyors, de sokkal jobban meg tudja közelíteni a célokat, például a nagyobb védettsége miatt. A tűzéség a leggyorsabb, amennyiben lőtávolságban van és manapság ők felelősek a koordinálásért. Gyakori, hogy egy földi irányító egy merevszárnyú géppárt irányít az első gép célrepülésekor. Ezután a második gép információt ad át egy érkező harcihelikopter számára. A brit helikopterpilóták és merevszárnyú társaik nem versengenek egymással, hanem egymást segítve megvalósítják az igazi összhaderőnemiséget a sikeres feladat végrehajtása érdekében.

Az amerikai és a holland Apache-ok harcászati tevékenységének összehangolását nem volt nehéz végrehajtani harcászati szinten, hiszen azonos NATO-eljárásokat alkalmaztak, és problémáikat is hasonlóan oldották meg. Több alkalommal segítettek a holland egységek megtámadott kanadai és

amerikai egységeken, valamint a műveletek során a helikopterek probléma nélkül adtak át célokat egymás között. Lehetnek ugyan apró eltérések a módszerek és az eljárások között, a gépmennyiségben vagy a kommunikáció terén, amelyek az egyes szolgálatokra hatással vannak a végrehajtás során, de követve a NATO-eljárásokat, bármelyik nemzet szerves részét képezheti egy hasonló többnemzeti összhaderőnemi köteléknek.

ÖSSZEGZÉS

A helikopterek napjainkban történő alkalmazásával kapcsolatos téma megírásával segítséget kívántam nyújtani, abban, hogy tisztábban lássuk a szállító- és harcihelikopterek helyzetét itthon és külföldön egyaránt. Bátorkodtam ezt azért megtenni, mert munkám kapcsán a lehető legközelebből éreztem a nehézségeket és sikereket, akár mint a harcihelikopter zászlóalj parancsnoka, vagy a Szolnoki Helikopter Bázis parancsnokhelyettese. A tanulmányban igyekeztem beépíteni külföldi tapasztalataimat, valamint a témában megjelent legfrissebb doktrínális és technikai adatokat azért, hogy az olvasót ellássam a megfelelő kép kialakításához szükséges információkkal.

A jelenleg szolgálatban álló helikopterekkel szemben támasztott követelményeket még a hidegháború idején alakították ki és fektették le. A világ azonban nem állt meg, a szállító- és harci helikopterek képessége olyan folyamatos változáson, fejlődésen ment keresztül, hogy napjainkra, az aszimmetrikus hadviselés körülményei között, a XXI. század elvárásainak megfelelően alkalmazhatókká váltak az egyébként nem erre szánt helikopterek.

Elgondolkodtató, hogy a leírt hazai és külföldi viszonyok között leginkább a technikai háttér hiánya a legaggasztóbb. Persze mindenki megfogalmazódik a Montecuccoli-féle¹⁰ probléma, hogy pénz kellene, mégpedig jó sok. A pénzen kívül a gondolkodásmód megváltozása is elmaradhatatlan követelmény. Jó példát saját szakmából is felhozhatok.

Mint ahogy az első oldalon leírtam az általam oly nagyra becsült, nyugdíj előtt álló oktatóimról, kiválóan értettek szakmájukhoz, de gondolkodásmódjuk már messze elmaradt az USA-t, Nagy Britanniát vagy Hollandiát megjárt fiatalokétól. Az idősebb nemzedék még a Varsói Szerződés idején húzott először bakancsot, legtöbben a volt Szovjetunióban végezték akadémiai tanulmányaikat és a Szovjet stratégiát sulykolták fejükbe. *Nehezen tudtak váltani, de megtették.* Sokan megtanultak angolul és igyekeztek megfelelni a kor kihívásainak. A fejlesztés és a gondolkodás kérdéséről szólva a csapatok szintjére, azaz a harcászati szintjére gondolok. Világos, hogy a fejlesztések és a modernizáció irányát nem harcászati szinten döntik el. Bízom benne, hogy ott, ahol e kérdések eldőlnek, olyan emberek ülnek majd, akik nyitottak az új kihívások iránt, tájékozottak a NATO-műveletek területén,

¹⁰ „A háborúhoz három dolog szükséges: pénz, pénz és pénz.” A mondást, Raimond Montecuccoli grófnak tulajdonítjuk (Emlékiratok, 1667), holott Gian-Giacopo Trivulzio anekdotagyűjteményében (Az üdülés órái) Francesco Guicciardini marsall, már közel egy évszázaddal azelőtt, XII. Lajos kérdésére (miszerint: Milyen felszerelések kellenek a milánói hercegség meghódításához?) így felelt: „Felség, három dolog szükséges: pénz, pénz, s megint csak pénz!”

feldolgozzák a jelen kor tapasztalatait, megvizsgálják más országok fejlesztési stratégiáját, és döntésük meghozatalakor oda teszik azt a kevés pénzt, ahol értelme van.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Re-390, HHKU-77, MI-24 D Helikopter harc kiképzési szakutastása, A Magyar Honvédség kiadványa, 1977;
- [2] Re/374, Szakutastás a MI-24D helikopter hajózó személyzete részére, harcalkalmazás, Honvédelmi Minisztérium, 1990;
- [3] Re/1713, Szakutastás a repülések végrehajtására, URV-92, A Magyar Honvédség kiadványa, 1992;
- [4] Re/807, Szakutastás a MI-24D helikopter hajózó személyzete részére, Légi üzemeltetés, A Honvédelmi Minisztérium kiadványa 1981;
- [5] Kézikönyv, A nem háborús műveletek katonai feladataihoz, A Honvédelmi Minisztérium Honvéd Vezérkar Katonai Tervező Főcsoportfőnökség kiadványa, 2006;
- [6] Az Öböl-háború kulisszatitkai, HVK, Tudományos Munkaszervezési Osztály Kiadványa, Budapest, 1993;
- [7] Helipower „2007” konferencia, A konferencia témája: A helikopterek alkalmazása nehéz körülmények között, visszatekintés az Iraki és Afganisztáni tapasztalatokra.) Hága, 2007 november 5-7;
- [8] Janes's International Defence Review, 2007 december;
- [9] AAP 6 NATO szakkifejezések és meghatározások szógyűjteménye, HVK EURO-ATLANTI IMCS kiadványa, Budapest, 2007;
- [10] AAP 15 NATO rövidítések gyűjteménye, 2007;
- [11] FM 1-202 Environmental Flight, Repülés környezeti tényezői, USA Szárazföldi Erők parancsnokságának kiadványa, Washington, DC 1983 február;
- [12] Szolnok Helikopter Bázis Hatályos Működési Utasítása (SOP), Szolnok, 2006;
- [13] Internet mentések: 2007. 10. 01-2008. 03. 28-ig;
- [14] http://en.wikipedia.org/wiki/Global_warming;
- [15] http://en.wikipedia.org/wiki/Image:Instrumental_Temperature_Record.png;
- [16] <http://dodssp.daps.dla.mil/assist-update/01jul07.pdf>;
- [17] <http://homepage.mac.com/micheledesio/page0/page0.html>;
- [18] <http://homepage.mac.com/micheledesio/page0/files/a996ed04e760d2acbd841065aac84099-36.html>;
- [19] <http://www.omconf.com/eventdetail.asp?EID=43>;
- [20] http://www.dtic.mil/doctrine/jel/new_pubs/jp3_52.pdf;
- [21] <http://www.dtic.mil/doctrine/jpoperationsseriespubs.htm>;