

**Szászi Gábor**

## **A Magyar Honvédség légiszállító képességének változása napjainkig, a fejlesztés jövőbeni lehetőségei**

**Gábor Szászi**

*The Air Transport Capability of the Hungarian Defence Forces up to Now, Future Development Opportunities*

### **Összefoglalás**

*A NATO csatlakozás új kihívások elé állította a Magyar Honvédséget. A haza védelme mellett a szövetségi kötelezettségek teljesítése érdekében Magyarországtól akár több ezer kilométerre lévő válságövezetekben is szerepet kell vállalnunk. Ennek egyik alapvető feltétele, hogy a felajánlott erők megfelelő időben és természetesen költséghatékonyan el tudjanak jutni az adott alkalmazási övezetekbe. A cikk célja annak bemutatása, hogy ezen követelménynek a Magyar Honvédség hogyan tud eleget tenni. Fontos kérdés, hogy saját képességként, vagy egyéb (polgári vagy katonai) forrásból célszerűbb-e biztosítani a szükséges légiszállító kapacitást. Ennek megválaszolására vizsgálom azokat a folyamatokat, amelyek az elmúlt 10-15 évben hatást gyakoroltak a légiszállító képesség alakulására.*

**Kulcsszavak:** NATO, katonai légiszállítás, SALIS, SAC, stratégiai mobilitási képesség

### **Summary**

*The accession to the NATO presented new challenges to the Hungarian Defence Forces. In order to meet the requirements of the federal obligations, besides the protection of the state we must take a role also in conflict areas even thousands of miles away from Hungary. One of the basic conditions to achieve this, is that the forces offered need to arrive at the right area of application at the right time in a cost-effective way. The purpose of this article is to present an overview on how the Hungarian Defence Forces are able to meet these requirements. An important matter is whether the air transport capacity should be provided by our own capabilities or by other (civil or military) sources. In order to answer this question I am going to analyse the processes which have influenced the development of air transport capacity over the last 10-15 years.*

**Keywords:** NATO, military air transport, SALIS, SAC, strategic mobility

### **BEVEZETŐ**

A Magyar Honvédség (a továbbiakban: MH) légi szállítóképességének vizsgálata lényegében az Észak-atlanti Szerződés Szervezetéhez (a

továbbiakban: NATO<sup>1</sup>) történő csatlakozásunk óta foglalkoztatja a szakembereket és a katonai szakértőket. A kétezres évek elejéig ugyan még a vasúti és a közúti szállítás határozta meg a

---

<sup>1</sup> NATO – North Atlantic Treaty Organisation

katonai szállítási feladatok jelentős részét, de a NATO feladatrendszerének, ambíciószintjének változása már előre vetítette a légiszállító képesség stratégiai jelentőségét. A NATO washingtoni csúcserkezetén kiadott Szövetségi Stratégiai Koncepció a NATO feladatok közül előtérbe helyezte az Szövetség tagországainak területén kívül végrehajtandó béketámogató, válságkezelő műveleteket. Ez az iránymutatás meghatározta a tagállamok számára, hogy katonai erők mobilitásának növelése az elkövetkezendő évek első számú feladata kell, hogy legyen. Ennek érdekében a Védelmi Képességek Kezdeményezése (DCI<sup>2</sup>) program keretében megfogalmazták a Telepíthetőség és a Mobilitás (DM<sup>3</sup>) növelésének lehetőségeit. Ezeket a lehetőségeket 5 csoportba sorolták, DM1-5, melyek tartalma az alábbiakban foglalható össze:

- **DM1:** a Szövetség és a nemzetek jobban kihasználják ki a polgári vasúti, tengeri és légi szállító eszközöket, a szállítmányok fogadását és kezelését biztosító polgári képességeket;
- **DM2:** a Szövetség és a nemzetek tovább fejlesszék az együttműködésen és a megosztott igénybevételre alapuló megállapodásaikat a tengeri és a légi szállítási feladatok végrehajtásában a meglévő eszközök mind hatékonyabb és hatásosabb kihasználása érdekében;
- **DM3:** a NATO nemzetek növeljék a rendelkezésre álló saját stratégiai szállító kapacitásaikat (beszerzés, lízing, bérlés stb.), beleértve a különleges telepíthető szállítási és fogadási képességeket a NATO többnemzetű parancsnokságainak és a saját erők telepíthetőségének érdekében;
- **DM4:** a Szövetség és a nemzetek fejlesszék a katonai technikai eszközök szállíthatóságát, mind az eszközök tervezési fázisában, mind a meglévő eszközök átalakításával, ha ez lehetséges;
- **DM5:** a Szövetség és a nemzetek keressék azokat a megvalósítható lehetőségeket, amelyek többnemzetű tulajdonlás vagy lízing szerződés alapján biztosítják a rövid telepítési idejű erők tengeri vagy légi szállítását.

A felsoroltakon túl még számos szövetségi és nemzeti követelmény miatt szükséges az MH alakulatai részére megfelelő nagytávolságú légiszállító kapacitás biztosítása. Ezek közül a csatlakozást követően kiemelkedő volt a NATO haderő-fejlesztési követelményekben (FP 2004: EG 4174) szereplő feladat, amely szerint: „*Magyarország hozzon létre 2005 végére hadászati légi- és tengeri szállító kapacitást (akár kereskedelmi szerződés igénybevételével is) a nemzeti erők (személyi és hadfelszerelés) szállítására a NATO felelősségi területén belül és azon túl egyaránt.*”

A fentiek egyértelműen igazolják, hogy a NATO csatlakozást követően már kiemelt feladatként jelentkezett a haderő mobilitási képességének, ezen belül is a haderő légiszállító képességének fejlesztése, a szükséges kapacitások biztosítása. Tanulmányomban a Magyar Honvédség ezen követelmény rendszernek történő megfelelését vizsgálom azzal a céllal, hogy rámutassak a pozitív és negatív tendenciákra és felvázoljam az általam követendőnek tartott jövőbeni megoldási lehetőségeket.

<sup>2</sup> DCI – Defence Capability Initiative

<sup>3</sup> DM – Deployability and Mobility

## **1. A NATO CSATLAKOZÁSTÓL A STRATÉGIAI LÉGISZÁLLÍTÁS ÁTMENETI MEGOLDÁS (SALIS<sup>4</sup>) SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSÉIG TERJEDŐ IDŐSZAK SAJÁTOSSÁGAI**

A rendszerváltozást követően a Magyar Honvédség nemzetközi szerepvállalása már a NATO csatlakozás előtt elkezdődött, de a délszláv válság békés rendezésének végrehajtását biztosító erők (IFOR)<sup>5</sup> átvonulása, illetve a saját erők mozgatása során 1996-ban még légiszállítási igény nem merült fel.

1999-től azonban már a KFOR<sup>6</sup> állomány kiszállítása, állományváltásának végrehajtása szükségessé tette a személyszállítások légi úton történő megszervezését. Az akkori igényeket a Magyar Honvédség hadrendjében lévő AN 26-os szállító repülőgépekkel végre tudta hajtani a honvédség. Az ebben az időszakban meglévő 5 db 2002-2003-ban felújított AN-26 teherszállító repülőgépeinek kapacitása rendkívül intenzíven volt kihasználva. Ez az eszköz elsősorban taktikai (kistávolságú) szállításokra alkalmas, 2000 km-es hatótávolsága és 1000 km-re mintegy 5 tonnás szállítóképessége csak szűk körű alkalmazását teszi lehetővé. Koruk és állapotuk alapján a gyártó előírásai szerint még egy nagyjavítással, hasonlóan intenzív használat mellett 2010-2012-ig tervezték az alkalmazásukat. Ez a géptípus a NATO/EU vezette műveletek esetében a várható alkalmazási területek földrajzi távolsága (3-6000 km) figyelembevételével korlátozottan alkalmas a személyi állomány és a hadfelszerelés légi szállítására. A raktér méretei alapján például UAZ típusú terepjáró személygépkocsinál nagyobb haditechnikai eszközök nem szállíthatók benne. [2]

---

<sup>4</sup> SALIS: Strategic Airlift Interim Solution

<sup>5</sup> IFOR: Implementation Force (Biztosító Erők)

<sup>6</sup> KFOR: Kosovo Force (Kosзовóban tevékenykedő, a NATO parancsnoksága alatt működő nemzetközi békefenntartó haderő)

Amint az látható, a NATO csatlakozást követően már nagyobb távolságokra a saját eszközzel történő légiszállítás nem volt kivitelezhető, így a KFOR állományváltás légi úton történő végrehajtását a vezérkarfőnök engedélye alapján már a MALÉV által biztosított charter-járatokkal bonyolították le. Néhány szállítás alapján is megállapítható volt, hogy missziós területen lévő állomány váltására a légi úton történő kiszállítás a leggyorsabb és legkényelmesebb változat, így annak folyamatos fejlesztése jogos igényként merült fel.

2001-2008 között az előző évhez hasonlóan, a magyar KFOR kontingens állományváltását már légi úton, a MALÉV-től bérelt charter-járatokkal hajtották végre. Azonban a tapasztalatok alapján hosszabb távú megállapodás keretében kívánták lebiztosítani a szükséges légiszállító kapacitást. Ennek érdekében a 2002. évi KFOR állományváltás már közbeszerzési eljárás keretében lett előkészítve. A meghívásos eljárás során továbbra is a MALÉV lett megbízva az MH légiszállítási feladatnak végzésével, amelyet Koszovó vonatkozásában önállóan 2008-ig végzett.

A vizsgált időszakban a hazánkhoz hasonló nagyságú vagy hozzájuk hasonló helyzetben lévő NATO/EU tagországok is törekednek stratégiai légi szállítóképességeik megteremtésén vagy növelésén. Lengyelország 2000-ben határozta el CASA (CN-235) típusú spanyol szállító repülőgépek beszerzését, valamint 6 db használt C-130-as repülőgépet is vásárolt. Románia 1997-től kezdve vásárolt használt, C-130 típusú gépeket (5 db-ot), amelyekkel NATO körökben nagy elismerést aratva, önállóan szállította ki Afganisztánba az ottani békefenntartó műveletbe felajánlott zászlóaljját. Dánia 3 db korszerű megnövelt kapacitású C-130J típusú repülőgépet vásárolt. Szintén ugyanebből a típusból rendelt 6 db-ot

Portugália. A katonai szállító repülőgépek európai piacán a legnagyobb megrendelést az AIRBUS cég kötötte 7 nyugat-európai NATO tagállammal 180 db A400M típusú, kifejezetten katonai követelmények alapján kifejlesztett gép szállítására.[3]

Magyarország vonatkozásában a NATO csatlakozást követően **stratégia légiszállítási** feladat az iraki szerepvállalás keretében felmerülő légiszállítási igények kielégítése érdekében jelent meg először. A 2003-ban új feladatként megjelenő, az iraki kontingens előkészítő részlege technikai, anyagi eszközei valamint személyi állománya kiszállításának végrehajtása bérelt, AN 124 típusú teherszállító repülőgépekkel történt Taszár Bázis reptérről. Ez a helyzet mérföldkő volt a katonai légiszállítási feladatok végrehajtásának tervezése során. Világossá vált ugyanis, hogy a MALÉV a közepes távolságú, elsősorban állományváltási és kisebb mennyiségű anyagszállítási feladatokon túl nem képes a stratégiai légiszállítási feladatokban részt venni, így ezen a területen új megoldásokat kellett a Magyar Honvédségnek keresni. 2004-2005-ben több nagytávolságú légiszállítási feladatot a NATO által működtetett légihidak igénybevételével, illetve az egyes NATO tagországok által biztosított repülőgépekkel lehetett csak megoldani.

A szükséges légiszállítási kapacitás lebiztosítása érdekében a Magyar Honvédség közbeszerzési eljárás keretében olyan nemzetközi szállítmányozó cég kiválasztására törekedett, aki képes volt a stratégiai szállítási igényeket a szerződésben meghatározott feltételekkel kielégíteni. A kiírt tendert a Dán DFDS szállítványozó vállalat nyerte el, így a 2006. első félévében a magyar ISAF (MH Könnyű Gyalog Század) kontingens légi úton történő állományváltása már a Dán DFDS szállítványozó közreműködésével lett

végrehajtva. Szintén a DFDS szerződés alapján valósult meg az MH KGYSZD megerősítéséhez szükséges 6 db BTR 1 db AN-124 típusú repülőgéppel történő kiszállítása.

Az eddig ismertetett légiszállító képességek azonban nem jelentettek teljes körű megoldást, kiváltképp annak fényében, hogy a rigai csúcson (2006. november 28.-29.) a NATO főtitkár bejelentette a prágai csúcson kezdeményezett NATO Reagáló Erők (NRF<sup>7</sup>) elérték teljes készenlétüket. A nemzetek által felajánlott erők (mintegy 25.000 fő) készen állnak a NATO által meghatározott feladatok végrehajtására távol az anyaországtól is. Ez a feladat azonban megbízható légiszállító képesség rendelkezésére állását igényelte, amivel a nemzetek jelentős része nem rendelkezett. A stratégiai szállító kapacitási hiányok ellensúlyozására közös megegyezés született, hogy a jelentkező költségeket a NATO közös költségvetéséből finanszírozzák, ha az alakulatok bevetésre kerülnek. Ezen elkötelezettség mellett a nemzetek hangsúlyozták, hogy a költségek közös biztosítása nem jelent megnyugtató megoldást, mivel a tagországok nem rendelkeznek elegendő stratégiai szállító kapacitással. Így a követelményeknek való megfelelés új megoldások keresését kényszerítette ki[5].

## 2. A SALIS SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSÉNEK JELENTŐSÉGE

A nem megfelelő szállító repülőgéppark és a NATO által megfogalmazott követelményeket figyelembe véve 2001-ben hét európai állam<sup>8</sup> közös fejlesztési programba kezdett, hogy létrehozzanak egy új generációs európai szállító repülőgépet, az Airbus 400M-et. Az előzetes

<sup>7</sup> NATO Reaction Force – NRF

<sup>8</sup> Belgium, Franciaország, Luxemburg, Nagy-Britannia, Németország, Spanyolország és Törökország

tervek szerint az A400M<sup>9</sup> repülőgépek rendszerbeállítását 2010-re tervezték. A program megvalósulásáig azonban nélkülözhetetlen volt a stratégiai mobilitási képesség megteremtésére. A légiszállítás területén hazánk már a Prágai Csúcsértekezleten aláírta a Szándéklevelet (Letter of Intent-LOI) a közös erőfeszítéseket tevő országokhoz történő csatlakozásra, majd 2004. június 28-án a vonatkozó Egyetértési Nyilatkozatot (MOU) is a NATO védelmi minisztereinek találkozásán. Hazánk a kezdetektől aktív tagja volt a németek által vezetett – a közös megoldás kidolgozására létrehívott – NATO Felsőszintű Légiszállítási Csoportnak.

A csoport célja az volt, hogy megfelelő – a túlméretes katonai eszközök szállítására is alkalmas – légiszállító kapacitást kössön le a polgári piacon, amely a szükséges időben garantáltan rendelkezésre áll a gyorsan telepíthető NATO és EU erőik bevetéséhez, és emellett szükség esetén egyes nemzeti célú nagytávolságú szállításokra is felhasználható. Ez a megoldás átmeneti időre – az akkori tervek szerint 2012. decemberéig – volt érvényes, amíg a tagországok saját katonai szállítórepülőgép flottáik fejlesztésével növelni tudják a műveletek végrehajtásához szükséges nagytávolságú légiszállító kapacitásaikat. A csoport tagjai közül 15 tagország a NATO Fenntartási és Ellátási Szervezetén (NAMSO<sup>10</sup>) belül 2004. december 9-én létrehozta a Stratégiai Légiszállítás Átmeneti Megoldás Partnerségi Bizottságot (SALIS PC<sup>11</sup>), amely

megbízta a tagok nevében a NAMSO végrehajtott ügynökségét (NAMSA) a nemzetközi beszerzési tender kiírásával. A Partnerségi Bizottság tagjai a következő nemzetek voltak: Kanada, Csehország, Dánia, Finnország, Franciaország, Németország, Magyarország, Luxemburg, Hollandia, Norvégia, Lengyelország, Portugália, Szlovákia, Szlovénia és Nagy-Britannia.

A nemzeti igények koordinálására és a vállalkozóval történő kapcsolattartásra, létrehozták a Stratégiai Légi Szállítást Koordináló Részleget (SALCC), amelyet Eindhovenben az Európai Mozdulás Koordináló Központ (MCCE) épületében helyeztek el.

A pályázat nyertese a külön erre a feladatra specializálódott orosz és ukrán légiszállító vállalatok által létrehozott Ruslan-SALIS Gmbh lett, amellyel a NAMSA 3 éves szerződést kötött. 2009-től a légiszállítási szükségletek függvényében ennek folyamatos meghosszabbítását tervezték. A SALIS szerződés 2006. január 31-től az alábbi lehetőségeket biztosította a csatlakozók részére:

- 2 db AN-124, garantált rendelkezésre állását 72 órán belül, készenlétben a Lipcsei bázis repülőtéren;
- 2 db AN-124, 6 napos készenléti idővel;
- 2 db AN-124, 9 napos készenléti idővel.

Magyarország már az első évben élt a SALIS szerződés lehetőségével és 2006 nyarán az MH Tartományi Újjáépítő Csoport (PRT) kitelepítésének tervezésénél ezzel számolt. A 2006. augusztusában és szeptemberében végrehajtott légi szállítások igazolták a szerződésből adódó előnyöket (garantált rendelkezésre állás, fix költség). A PRT mintegy 300 tonna anyaga lett kiszállítva légi úton 45 repülési óra felhasználásával.

A további magyar részvétel a garantált rendelkezésre állást biztosító SALIS szerződésben szakmailag indokolt, hiszen a

<sup>9</sup> Az Airbus 400M program kapcsán fontos megjegyezni, hogy az új repülőgép természetesen nem veheti fel a versenyt az amerikai, az orosz vagy az ukrán légierő „szupernehéz” szállító repülőgépeinek teljesítményével, ez azonban nem is volt cél.

<sup>10</sup> NATO Maintenance and Supply Organisation

<sup>11</sup> Strategic Airlift Interim Solution Partnership Committee

saját erők – NATO vagy EU műveletekben jelentkező – stratégiai szállítási szükségleteit nagyobb biztonsággal garantálja, mint a mindenkorai szabadpiac. A másik nagy előnye, hogy a garantált rendelkezésre állási szerződés keretein belül viszonylag kis befektetéssel komoly segítséget nyújt a NATO és az EU nagytávolságú szállítási kapacitáshiány csökkentéséhez.

A jelenlegi 14 nemzet közötti Egyetértési Megállapodás, illetve az NSPA és RUSLAN SALIS GmbH között megkötött garantált rendelkezésre állási szerződés 2016 végéig van érvényben, amely 2013-tól Il-76 és An-225 típusú teherszállító repülőgépek bérlését is lehetővé teszi. Hazánk részére 2006-2010-ig összesen 59 óra állt rendelkezésre, 2011-ben és 2012-ben újfajta szerződés keretében 24,6 óra lett a keretünk. A program keretében 2013-tól Magyarország már csak 8,5 repülési órát vállalt évente, elsősorban takarékosági okok miatt. Természetesen a kereten felül további repülési óra vásárolható, amely függvénye a rendelkezésre álló szabad kapacitásnak (nem garantált), így ez a lehetőség kritikus helyzetekben nem releváns.

### 3. A STRATÉGIAI LÉGISZÁLLÍTÓ KÉPESSÉG PROGRAM JELENTŐSÉGE

A SALIS program jelentőségét nem elvitatva az alkalmazás kezdetén már felmerültek olyan hiányosságok, amelyek igényelték újabb stratégiai légiszállító képességek kialakítását. A polgári gépek alkalmazása – bár teherszállításra rendkívül hatékony megoldást jelentenek – számos vonatkozásban nem nyújtott és ma sem nyújt hosszútávon is megfelelő megoldást. Az AN 124 például személyszállításra, illetve kisebb, vagy kifejezetten katonai gépek fogadására kiépített repülőtereken való leszállásra nem alkalmasak. A SALIS együttműködés legnagyobb befizetői,

Németország, Franciaország és Nagy-Britannia nagyobb számban rendszeresítik az A-400M típusú, kifejezetten katonai szállítási célokra az EADS (AIRBUS) konszern által kifejlesztett szállítórepülőgépeket, így a SALIS hosszú távú működésére a szerződést aláíró katonai vezetés akkor nem látott esélyt.

Az új lehetőség megteremtését egy közös kezdeményezés adta. Hosszú tárgyalások, egyeztetések eredményeként a NATO-n és Európai Unió belüli meglévő nagytávolságú (stratégiai) légiszállítási képességhiány csökkentésére a NATO Stratégiai Légiszállító Képesség (SAC<sup>12</sup>) Irányító Testületének ülésén bejelentették, hogy hazánk Pápa Bázisrepülőtéren történő állomásoztatással egyidejűleg megfontolja a 15 NATO tagállam és Svédország által többnemzeti alapon beszerzésre tervezett 3 db C-17 típusú szállítórepülőgép hazai regisztrációjának lehetőségét.

A SAC program segítségével, az egyetértési megállapodást (SAC MoU) aláíró nemzetek 3db C-17 típusú szállító repülőgépet vásároltak. A gépek jelenleg is Pápa bázison, magyar lajstromzással üzemelnek. A nemzetek az MoU szerinti repülési órákig terjedően használhatják szállításra a gépeket, a koordinálást és az üzemeltetést a többnemzeti Nehéz Szállító Ezred (HAW<sup>13</sup>) végzi. Az MoU szerinti Magyarország évi 50 repülési órát vásárolt, ebből mintegy 8-10% kiképzési repülési idő.

A program egyik legnagyobb előnye a számunkra, hogy a bázis hazai elhelyezkedése szükségtelenné teszi az üres repüléseket és jelentős presztíznövekedést jelent az országnak is.

A gép katonai jellege, és kiváló különleges tulajdonságai kifejezetten műveleti területén történő alkalmazást tesznek lehetővé a

<sup>12</sup> SAC – Strategic Airlift Capability

<sup>13</sup> HAW – Heavy Airlift Wing,

rendelkezésre álló mintegy 77 tonna vagy 144 fő légi szállító kapacitással.

Eseti jelleggel a jelenlegi 50 órán felül további repülési óra is vásárolható, amely függvénye az elérhető szabad kapacitásnak. Az aktuális éves kapacitást befolyásolja, hogy 2014-ben megkezdődött a repülőgépek 5 évente esedékes teljes körű karbantartása<sup>14</sup>, ami azt eredményezte, hogy csökkent az egyes nemzetek által felhasználható éves repülési órakeret<sup>15</sup>. Az átvizsgálások közül a „D check” a legalaposabb, a repülőgép teljes szétszerelésével jár.

A program 2012-ben elérte a teljes műveleti készenlétet, az eddigi szállítási teljesítményt a 1. szánú táblázat adatai szemléltetik.

A program sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a teljes készenlét elérését követően szinte minden évben szinte maximálisan kihasználták a tagországok a kapacitást[6].

#### **4. A MAGYAR HONVÉDSÉG LÉGISZÁLLÍTÓ KÉPESSÉGE NÖVELÉSÉNEK TOVÁBBI LEHETŐSÉGEI**

##### ***Európai Mozgáskoordináló Központ***

Az eddig bemutatott légiszállító képességek kapacitásának maximális, költséghatékony kihasználása minden tagországnak és saját

<sup>14</sup> A világ összes kereskedelmi, privát és katonai repülőgépének részt kell vennie műszaki légialkalmassági ellenőrzéseken, amelyeket bonyolultság és tüzetesség tekintetében négy kategóriára oszthatunk:

- A check (500-800 repült óránként, 20-50 munkaóra, 1 éjszaka átfutási idő)
- B check (4-6 havonta, 150 munkaóra, 1-3 nap átfutási idő)
- C check (20-24 havonta, 6000 munkaóra, 1-2 hét átfutási idő)
- D check (5-6 évente, 50000 munkaóra, 2 hónap átfutási idő)

<sup>15</sup> Hazánk 2014-ben és 2015-ben 39,1 repülési órával rendelkezik.

szállítókapacitással rendelkező nemzetnek elemi érdeke.

Ezt megoldhatja természetesen önálló egyeztetések, megállapodások, kapacitás kiejánlás formájában is, de sokkal hatékonyabbnak mutatkozik, ha erre felkészült, megfelelő szakembergárdával rendelkező szervezet végzi el ezeket a feladatokat. Ezt felismerve 2007 júniusában 15 NATO és EU nemzet összefogásával megalakult az Európai Mozgáskoordináló Központ (MCCE<sup>16</sup>). Az új többnemzeti szervezet 2007. július 1.-től kezdte meg működését a hollandiai Eindhovenben. Az MCCE egy több szállítási módot (légi, vízi és szárazföldi) tömörítő koordináló központ, amely az egyes tagországok hadseregében meglévő, vagy az adott ország által a polgári piacról lebiztosított szállító kapacitásokat ajánlja ki a többi tagországnak hasznosításra. A hazánkhoz hasonló helyzetben lévő kisebb, szállítási igényekkel ritkábban jelentkező, valamint korlátozott erőforrásokkal rendelkező országoknak elemi érdeke a más országok által jutányos áron biztosított akár részkapacitások felhasználása is.

##### ***Légi szállítás, légi utántöltés és egyéb szolgáltatások cseréjéről szóló egyezmény***

A NATO és EU tagországok rendelkezésére álló katonai légiszállító kapacitás hatékony koordinálása további szabad kapacitásokat tesz elérhetővé. Ennek a szabadkapacitásnak cseréjére és elszámolására 2001-ben aláírták az Légi szállítás, Légi utántöltés és egyéb szolgáltatások cseréjéről (ATARES<sup>17</sup>) szóló egyezményt. A szabad kapacitások felhasználását, illetve a meglévő kapacitások optimális kihasználtságát 2007 óta az MCCE koordinálja.

<sup>16</sup> Movement Coordination Centre Europe

<sup>17</sup> ATARES - Air Transport & Air Refuelling and other Exchange of Services

**1. számú táblázat: A Stratégiai Légiszállítási Képesség Nehéz Légiszállító Ezred teljesítmény statisztikája (2009-2014) [8]**

Év	Küldetések	Bevetés	Repült órák	Utások	Teher (tonna)
2009	50	180	651	863	948
2010	144	665	2665	5295	5327
2011	200	725	2938	12 830	10536
2012	231	733	2928	16 484	9286
2013	253	861	3165	13 114	11.429
2014	251	842	2892	10 334	9 462
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>1129</b>	<b>4006</b>	<b>15 239</b>	<b>58 920</b>	<b>46 988</b>

Az ATARES-nek Magyarország 2009-ben lett teljes jogú tagja. Ennek révén közel 400 db különféle típusú légi jármű és számos más szolgáltatás érhető el, többnemzeti elszámolási rendszerben. Meg kell jegyezni azonban, hogy a rendelkezésre állás nem mindig garantált, különösen válság helyzetekben, amikor a felajánló országok saját kapacitása a saját szállítási követelmények kielégítésére sem elegendő. A szolgáltatások értékét a résztvevő nemzetek C-130 típusú szállítórepülőgép repülési óra ekvivalensre<sup>1</sup> számolják át és így tartják nyilván az egymás közötti tartozásokat vagy követeléseket, amelyeket 5 éven belül kell az ATARES alapján kiegyenlíteniük.

Hazánk részéről, amíg megfelelő légiszállító eszközzel nem rendelkezünk, addig pl. a SALIS megállapodásban meglévő, illetve a SAC (C-17) kezdeményezésben biztosított repülési óráink terhére vagy pl. chartergépek finanszírozásával tudjuk az adott szolgáltatást biztosító nemzet felé a tartozásunkat kiegyenlíteni. Felmerülhet még az AN-26 felajánlása is, de figyelembe véve kapacitásértékei, reális alapja nincs ennek a verzióknak.

<sup>1</sup> EFH: Equivalent Flying Hour

#### **Lift&Sustain program**

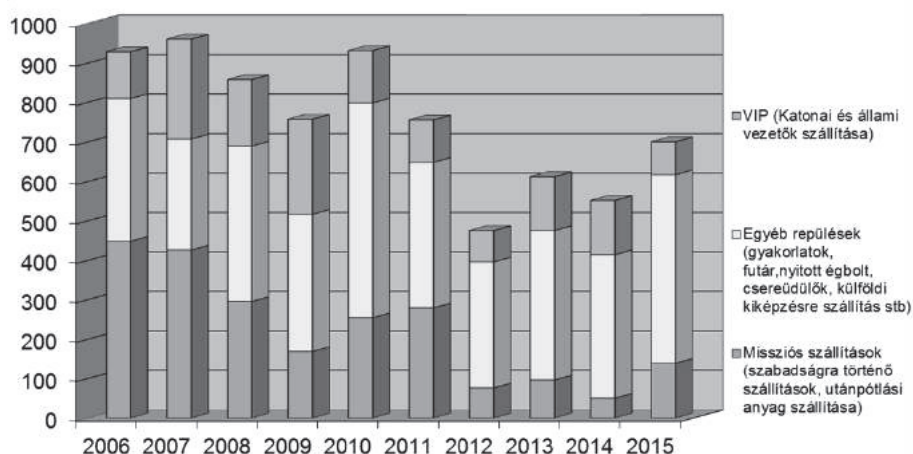
Az USA által az afganisztáni és iraki koalíciós erők részére létrehozott támogatási program. A program célja, hogy a koalíciós partnerek részére térítésmentesen biztosítson logisztikai támogatást. A program keretében – térítésmentesen igényelhető – szolgáltatások közé tartozik a stratégiai és taktikai légi szállítás is. Az eddigi tapasztalatok alapján megállapítható, hogy bár ingyenes szolgáltatásról van szó, így igénybevétele költséghatékony, azonban a nyújtott szolgáltatás színvonala nem minden esetben éri el az elvárt szintet (határidők, megbízhatóság, tervezhetőség).

#### **Saját szállítóképesség**

A hadműveleti- harcászati légiszállító képesség vonatkozásában saját eszközként a MH állománytáblájában elméletileg öt darab An-26 típusú repülőgép található a kecskeméti MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázison. An-26 típusú repülőgépek a honvédelmi tárca légiszállítási feladatainak – a repülőeszköz képességeire visszavezethetően – kevesebb, mint 10 %-át képesek végrehajtani. Számos olyan terület van azonban, ahol még hatékonyan tudják alkalmazni (1. számú ábra), feltételezve, hogy a megfelelő műszaki állapot fenntartása megvalósítható.



1. számú ábra: AN-26 repülőgépek hadművelési repülések repülő idő (óra) megoszlása (2006-2015) [9]



A repülőgépek legutóbbi nagyjavítása, vagy üzemidő hosszabbítása során egyidejűleg végrehajtották azok a műszaki korszerűsítések, amelyek az ICAO és EUROCONTROL előírásai

alapján feltételei az európai nemzetközi légiforgalomban való részvételnek. A hadrendben lévő repülőgépek üzemidő kondícióit a 2. számú táblázat szemlélteti:

2. számú táblázat: Az MH AN-26 típusú repülőgépparkjának paraméterei [9]

Rg. oldalszám	Gyártási idő	Műszaki korszerűsítés időpontja	Esedékes ipari javítás időpontja	Javításig hátralévő üzemidő
110	1980.01.24	2009.	A repülőgépek honvédelmi célra feleslegessé nyilvánítása és értékesítése tervezett	
405	1975.11.25	2009.		
406	1975.11.22	2007.		
407	1975.11.20	2008.	2015.12.31.	3 999
603	1976.01.04	2009.	2014.05.04.	4 277

Az An-26 típusú repülőgépek koruk és állapotuk alapján, a gyártó előírásai szerint – megfelelő ipari-nagyjavítási és üzemidő hosszabbítási, modernizációs munkákkal – hasonlóan intenzív használat mellett legalább 45 éves korukig (2021-25-ig) alkalmazhatóak, amely még legalább egy üzemidő hosszabbítást és egy ipari nagyjavítást foglalhat magába. A fajlagos költségek és a repülőgépek által biztosított szállítóképesség mérlegelését követően 2012-ben döntés született 3 db repülőgép

honvédelmi célra feleslegessé minősítéséről, majd értékesítéséről.

Az elmúlt években a polgári légitársaságok és szállítómányozók nagy energiát fordítottak arra, hogy a különböző nemzetközi missziók területén elérhető szolgáltatásokat biztosítsanak.

Egy konfliktushelyzet kialakulásakor azonban a művelési területre való eljutás bizonytalan. Gondot okoz ugyanis, hogy sok polgári légitársaság nem repül közvetlenül az

alkalmazási területre, illetve a megkövetelt leszállító berendezések hiánya esetén nem vállalják a szállítást. Ebből kiindulva a Magyar Honvédség sem jelentheti ki, hogy a saját szállítókapacitása teljes leépülése esetén a már bemutatott egyéb megoldások teljes mértékben biztosítani fogja az MH légiszállítási igényeit.

Egy új aspektust is látni kell, miszerint az AN-26-os repülőket a katonai feladatok mellett bizonyos kormányzati feladatokat is elláttak, amelyekre jelenleg már nincs mód. Ezt a problémát, valamint a MALÉV felszámolása révén az állam lehetőségeinek beszűkülése a probléma megoldására ösztönözte a döntéshozókat. A kitűzött cél az volt, hogy az MH szükségleteinek megfelelő katonai légiszállítási kapacitást, valamint a Kormány tagjainak, az állam- és közigazgatás felsővezetőinek, továbbá az Országgyűlés tisztségviselőinek, mint kiemelten fontos tevékenységet végzőknek minősített személyek biztonságos, gyors, megfelelő színvonalú és költséghatékony szállítását biztosítani lehessen. A szükséges szállítási kapacitás megszerzésének lehetséges módjait az elmúlt időszakban különböző munkacsoportok elemezték.

Ezen tevékenységek eredményeként olyan konstrukciót dolgoztak ki, amely lehetővé tette volna a Magyar Honvédség „expedíciós” jellegű, nagytávolságú teher- és személyszállítási feladatainak költséghatékonyabb ellátását, továbbá megoldást jelentett volna a kormányzati protokolláris és különleges (pl. katasztrófareagálási) szállítások terén is. A munkacsoport megállapítása alapján a jelenlegi eszközök (2 db üzemképes An-26 típusú repülőgép) megtartása mellett, optimálisan további 3 db új, vagy használt közepes sugárhajtású repülőgépre lenne szükség, amely 70-110 fő személy vagy 12-16 tonna teher szállítására alkalmas.

Ebben a kategóriában jelenleg az újonnan elérhető repülőgépek közül spanyol gyártótól a C-295 CASA, olasz gyártótól a C-27J Spartan típusok vehetők számításba, amelyek megfelelnek a katonai és műveleti alkalmazási követelményeknek is (3. számú táblázat).

A vizsgált katonai szállító repülőgépek hatótávolság, terhelhetőség, repülésbiztonság, málházhatóság szempontjából biztosítják a hadszíntéri, műveleti alkalmazhatóságot. Ezen katonai szállító repülőgépek beszerzése hosszú távon biztosítaná a szükséges és hiányzó katonai légi szállító kapacitást.

**3. számú táblázat: AN-26 alternatívájaként vizsgált géptípusok jellemzői [8]**

	C-27J olasz gyártású légcsavaros közepes szállító gép	BAe-146-200/AVRO RJ85 angol gyártású sugárhajtású közepes szállító gép	C-295 CASA spanyol gyártású légcsavaros közepes szállító gép	An-26 jelenleg hadrendben lévő szállító gép
Felszállósúly max.	30,5 tonna	42 tonna	23,2 tonna	
Hasznos terhelés	11,5 tonna	10- 12 tonna	9,2 tonna	5.5 tonna
Hatótávolság max.	5930 km	2900 km	4500 km	1.200 km
Utazósebesség	583 km/h	750 km/h	480 km/h	540 km/h
Utazómagasság	9145 m	10 000 m	9145 m	7.500 m
Utaslétszám	46 - 60	70-112	71	39
5000 km lerepülésének ideje / közbenső leszállások száma	8.5 óra / 0	6.4 óra / 1	10.4 / 1	9 óra / 5

A szakemberek nagy várakozással követték ezt a projektet, kiváltképp, hogy a Közbeszerzési Értesítőben 2013. 06. 05-én az ajánlati felhívás is megjelent. Azóta a projekt eredménytelenül zárul, beszerzés, vagy esetleg tartós lízing keretében megfelelő műszaki színvonalú repülőgép nem áll azóta sem a Magyar Honvédség rendelkezésére. [7]

#### **BEFEJEZÉS**

Összességében megállapítható, hogy a nagytávolságú légiszállítások terén a SALIS, a SAC, az A-400M és a nemzeti programok megvalósulása után a jelenlegi szorító kapacitáshiányok nagymértékben csökkenni fognak. Ezek azonban azon nemzetetek légiszállítási igényét nem tudják teljes körűen biztosítani, akik nem rendelkeznek saját, kifejezetten katonai célra kialakított légiszállító kapacitással. A katonai szállító repülőgépek üzemeltetésével számos olyan feladatot lehet végrehajtani, amelyek a bérelt polgári

repülőgépek igénybevétele esetén egyáltalán nem, vagy csak a katonai művelet sikerét veszélyeztető késlekedéssel valósítható meg. Rendkívül sürgős esetekben (pl. sebesült-, halottszállítás; létfontosságú lőszer, fegyverek vagy egyéb szükséges felszerelések szállítási igénye váratlan felmerülésekor; a személyi állomány kimenekítése esetén; természeti katasztrófa esetén történő segítségnyújtáskor) nincs idő hosszas beszerzési, igénylési vagy szerződés-aktiválási eljárásra, ilyenkor csak a saját szállító kapacitás kínál megfelelő megoldást.

A taktikai szállítóképesség hosszú távú nemzeti felelősségi körben történő fenntartása érdekében a Magyar Honvédség légiszállító kapacitása növeléséhez, megújításához, az ambíciószintekben szereplő feladatok teljes körű megoldásához nélkülözhetetlen lenne 4-5 db szállító repülőgépre az An-26-os leváltására, annak kategóriájában, de nagyobb hatótávolsággal és növelt teherbírással.

#### **IRODALOMJEGYZÉK:**

- [1.] Hegedűs Ernő főhadnagy: Légideszant — a légierő gyalogsága (a légideszant és a gyorsreagálású erők alkalmazásának harcászati elvei), ZMNE Hallgatói Közlemények (2003). VII.évf.3. sz. p.190-212.;
- [2.] Orosz Zoltán: Szállítórepülő alkalmazásának aktuális kérdései a magyar honvédség missziós feladat rendszerében, Szolnok, (2009)  
[http://www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2009\\_cikkek/Orosz\\_Zoltan.pdf](http://www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2009_cikkek/Orosz_Zoltan.pdf)
- [3.] Szászi Gábor: A Malév felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására; Repüléstudományi Közlemények 2012. évi 2. szám pp.1036-1045.;
- [4.] Szarvas László: Stratégiai Légiszállítási Képesség – egy új többnemzeti megoldás Nemzet és Biztonság 2008/7. szám, pp.60-76;
- [5.] Pogácsás Imre: A közös Szállító Repülőgép Program, HADITECHNIKA, Budapest, 2009. 4. szám, pp.: 20-23.;
- [6.] Vigh Attila: A Honvédelmi Minisztérium Fejlesztési És Logisztikai Ügynökség Anyagi-Technikai és Közlekedési Igazgatóság Közlekedési Osztály helye, szerepe a missziós logisztikai támogatás rendszerében. Hadmérnök III. Évfolyam 3. szám. pp.: 96-101.;

- [7.] Derzsényi Attila: Katonai légiszállítási képesség (logisztika előtt álló feladatok és azok lehetséges megoldásai) Hadmérnök IX. Évfolyam 1. szám. pp.: 40-56.;
- [8.] Az MH Katonai Közlekedési Központ éves szállítási jelentései (1996-2015);
- [9.] AN-26 Szállítórepülőszázad adatbázisa (2006-2015);