

KATONAI LOGISZTIKA

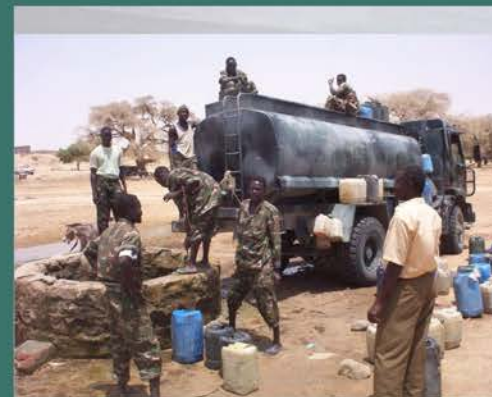
14. ÉVFOLYAM
2006. 1. SZÁM

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI FOLYÓIRATA

KATONAI LOGISZTIKA

14. ÉVFOLYAM

2006. 1. SZÁM



MEGJELENIK NEGYEDÉVENKÉNT

Szerkesztő Bizottság

Elnök Gáspár Tibor

Tagok Adorjáni István, Anda Árpád, Báthy Sándor, Bella András,
Csák Gábor, Hazuga Károly, Horváth János, Kasza Zoltán,
Kulcsár István, Rádli Tibor, Svéd László, Szarvas László,
Szenes Zoltán, Turcsányi Károly, Turi János

Lektori Bizottság

Elnök Turcsányi Károly

Tagok Báthy Sándor, Jároscsák Miklós, Kőszegvári Tibor,
Kende György, Németh Ernő, Ungvár Gyula, Tóth Rudolf

Szerkesztőség

Főszerkesztő Jároscsák Miklós

Felelős szerkesztő Tóth József

Felelős kiadó MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató
Parancsnokság

Készült: MH Központi Nyomdájában, 300 példányban.

ISSN 1588-4228

„Tactics is the art of the logistically possible”

„Harcászat a logisztikai lehetőségek művészete”

KATONAI LOGISZTIKA

TARTALOMBÓL

- Logisztika a stabilizáció időszakában
- Rendszeresítési folyamat változásának lehetséges útjai az új követelmények tükrében
- Együttműködési lehetőségeinek az Európai Védelmi Ügynökséggel
- Nemzetközi feladatokban résztvevő magyar katonai kontingensek logisztikai támogatása
- A légierő nemzetközi kötelezettségeiből eredő feladatai teljesítésének főbb logisztikai jellemzői
- „Béketámogatás 2005” ZMNE hallgatói zárógyakorlat logisztikai szemszögből
- Szemelvények a nemzetközi katonai folyóiratokból

2006

1

LOGISZTIKA A STABILIZÁCIÓ IDŐSZAKÁBAN

Gáspár Tibor¹

A tisztelt olvasók bizonyára emlékeznek a folyóirat 2005/1. számában megjelent hasonló beköszöntő írásra. Tavaly ilyenkor felvázoltam néhány fontos feladatot 2005 évre. Nézzük mit sikerült elvégeznünk ezekből.

A szabályozás területén nem sikerült áttörő sikert elérni. Néhány fontos területen viszont sikerült a szabályozókat korszerűsíteni (például a beszerzések, inkurrencia kezelés, stb.), de több lényeges kérdés (például gazdálkodás szabályozása, a szakirányítás rendje, stb.) szabályozása erre az évre maradt.

A Befogadó Nemzeti Támogatás területén a HM Gazdasági Hivataltól átvett feladatokat sikeresen beillesztettük az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTP) feladatrendjébe, az időközben felmerült feladatokat eredményesen megoldottuk.

Több kedvező kísérlet történt a személyi felszerelés ellátás javítására is. *Kidolgozásra kerültek* az új ellátási elvek, amelyek 2006 tavaszán bevezetésre kerülnek. A beszerzések elhúzódása miatt az ellátásban szinte folyamatosan zavarok voltak.

A tervezésben meghonosodott a **Védelmi Tervező Rendszer** alkalmazása, ami egyik oldalról több munkát okoz a logisztikai tervezőknek, a másik oldalról viszont rögzítve vannak a feladatok.

Teljes egészében kialakult az ellenőrzések rendszere a logisztika területén.

Végrehajtottunk egy nagy *szervezeti korszerűsítést* a központi logisztikai tagozatban. Az **MH Harcanyagellátó Központ** bázisán létrejött az **MH Veszélyes Anyag Ellátó Központ**. Ez az ellátó központ kezeli a Magyar Honvédség *lőszer, robbanóanyag és üzemanyag* készleteit, az összes *veszélyes* anyagot.

¹ Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy, a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság parancsnoka.

Tovább folytattuk a többi anyagnemhez tartozó szakanyagok tárolási feltételeinek vizsgálatát. Több vizsgálat, *tanulmány* készült el a **Központi Logisztikai Bázis – Logisztikai Ellátó Központ** témakörben.

Ezek voltak azok a feladatok, amelyeket én tavaly külön kiemeltem a 2005 év feladatai közül. Természetesen ezen kívül is történt néhány nagyon fontos esemény 2005 évben. Ezek közül a következőket kívánom kiemelni.

Megítélésem szerint a legfontosabb eredmény az elmúlt évben az volt, hogy a *logisztikai rendszer* a nehézségek, átszervezések ellenére is *megőrizte működőképességét*. Folyamatosan biztosítottuk a Magyar Honvédség csapatai *kiképzéséhez, missziós feladataik ellátásához, a napi élethez* szükséges anyagi javakat, technikai eszközöket és szállítási feladatokat.

A költségvetés biztosította lehetőségek *maximális kihasználásával, folytattuk a felvállalt képességek kialakítását, a haditechnikai fejlesztéseket*. Jelentős eredményeket értünk el a gépjárműpark, a híradó és informatikai berendezések, a vegyvédelmi védőfelszerelések beszerzése, a víztisztító alegységek felszerelése, valamint a stratégiai szállítások szerződésekkal történő biztosítása területén.

Eredményesen folytattuk a NATO-konform *termékazonosító rendszer kiépítését* a tárca ellátási rendszerébe kerülő, illetve hosszú távon (5 éven túl) a rendszerben maradó termékek **NATO Kodifikációs Rendszer** szerinti kodifikációját (átkodifikációját).

Folytatódott a *katonai meteorológiai szolgálat* egységének megteremtése, a minőségi fejlesztések megvalósítása a szövetségi tagsággal járó kötelezettségek teljesítése érdekében, a szövetségi műveletekben részt vevő meteorológiai csoportok szervezetének kialakítása. Hosszas előkészületek után sikerült együttműködési megállapodást kötni az **Országos Meteorológiai Szolgálattal** a katonai meteorológiai szolgálat működéséhez szükséges információk biztosítása, valamint a további közös fejlesztések tárgyában.

Nagy érdeklődéssel vettünk részt a **Párbeszéd 2005** rendezvény sorozat feladataiban. Az **MH ÖLTP** szervezésében végrehatott **67 állománygyűlés** felszínre hozott több, olyan problémát, amelyek megoldása nem jár különösebb anyagi teherrel, de nagyban elősegítheti a személyi állomány jobb közérzetét, javíthatja a munkavégzés feltételeit.

Az előttünk álló év a stabilizáció éve lesz. Ezen belül nagyon sok, jelentős feladatot kell megoldanunk. Ezekből a következőket szeretném kiemelni.

*Folyamatosan fenn kell tartani a Magyar Honvédség logisztikai támogatását, biztosítva ezzel a csapatok készenlét fenntartása és fokozása logisztikai feladatait, a kiképzés mindenoldalú biztosítását és a missziós feladatok ellátását. Kiemelten kell kezelni és mindent meg kell tenni a NATO reagáló erők (NRF) váltásaiba felajánlott elegységek, valamint külföldi **békemissziós feladatokban** résztvevő katonai szervezetek **logisztikai biztosítása színvonalának** megtartása érdekében.*

Végre kell hajtani a **haditechnikai fejlesztések** érdekében betervezett feladatokat, az ezekhez kapcsolódó beszerzéseket, csapatpróbákat és rendszeresítési eljárásokat. A felajánlott katonai szervezetek képességei eléréséhez szükséges fejlesztési feladatok kapnak elsődleges prioritást.

*Jelentős előrelépést kell elérni a szabályzó rendszer korszerűsítése területén is. Meg kell újítani a gazdálkodási szabályzókat, a missziós ellátáshoz kapcsolódó logisztikai előírásokat, az MH új **Szolgálati Szabályzatával** összhangban a szakági szabályzókat, hogy csak a legfontosabbakat említsem.*

*Kiemelten kell kezelni a **Gripen fogadásával kapcsolatos feladatokat**, a repülőgépek átvételét, folytatni kell az új **3D radarok** telepítését és rendszerbe állítását. Be kell vezetni ezen eszközök logisztikai kiszolgálásának új rendszerét.*

Folytatni kell a **BTR Modernizációs Programot** a felajánlott két lövész zászlóalj igényei kielégítésének elsődlegességével, a harcászati **URH rádiók** kiadását a csapatok részére.

Meg kell kezdeni a **helyőrségi logisztikai támogató rendszer** működésének a felülvizsgálatát, javaslatot kell kidolgozni a hatékonyabb működési rendre.

Be kell fejezni a **Logisztikai Ellátó Központ** koncepció kidolgozását és meg kell kezdeni a jelenlegi **Ellátó Központok** integrációját.

A **miniszteri biztos** feladatszabása alapján folytatni kell a **felhalmozódott inkurrens hadfelszerelések** előírások szerinti kezelését, kiemelten a **devecseri és recski** raktárak kiürítését, valamint a veszélyes anyagok megsemmisítését.

Befejezésül megköszönöm a Magyar Honvédség teljes logisztikai állományának 2005 évben végzett áldozatos és eredményes munkáját. Kívánom, hogy a 2006 év is hasonló eredményeket hozzon és kérem Önöket, hogy közös sikerünk érdekében mindenki a saját beosztásában végezze el becsülettel a rábízott feladatokat.

LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

A RENDSZERESÍTÉSI FOLYAMAT VÁLTOZÁSÁNAK LEHETSÉGES ÚTJAI AZ ÚJ KÖVETELMÉNYEK KIHÍVÁSAINAK TÜKRÉBEN¹

Briák Ottó²

A Magyar Honvédség haditechnikai eszközei és anyagai napjainkra alapvető változásokon mennek keresztül. A változás legfőbb mozgatója, hogy ezen eszközök döntő többsége a 60-as, 70-es évek során került a honvédség arzenáljába, így az azóta eltelt 30-40 év nem múlt el nyomtalanul felettük. Régi fényük igencsak megkopott, műszaki állapotuk leromlott, az általuk képviselt műszaki színvonal már nem felel meg a korszerűség követelményeinek. Rendszerbe kerülésük óta megjelent az azonos rendeltetésű és típusú eszközök többszörösen új generációja, így az erkölcsi kopásuk csak megerősítette a fizikai kopás és az alkalmazhatóság amúgy is plasztikusan mutatkozó erodáló hatását. Ez a folyamat kiegészül azokkal a követelményekkel, amelyek egy új típusú szövetség haditechnikai rendszeréhez való illeszkedés követelményeiben jutnak kifejezésre.

Ilyen körülmények között valószínűleg elkerülhetetlen lesz a közeli jövőben a honvédség alapvető technikai eszközeinek tömeges cseréje és ennek során az eszközök modernizációja.

Ez egy objektív folyamat, amelynek mindenképpen be kell következnie, mivel az alapkérdés nem a „*modernizáljunk, vagy ne modernizáljunk*”. Még csak nem is az, hogy van-e rá pénzünk, vagy nincs. *Ha ugyanis az országnak szüksége van hadseregre* – márpedig ezzel ellentétes és tegyük hozzá: mérvadó vélemény, vagy döntés még nem született – *akkor annak felszerelése meg kell, hogy feleljen a várható alkalmazás, az Alkotmányban és a törvényekben meghatározott feladatrend és nem utolsó sorban a szövetségi elvárások köve-*

¹ Ez a tanulmány a Katonai Logisztika folyóirat 2005. évi pályázatán I. díjban részesült.

² Briák Ottó nyá. ezredes, a HM Kabinetfőnök, helyettes államtitkári főtanácsadó, controlling munkacsoport vezető.

telményeinek. Ebben a követelményrendszerben a finanszírozhatóság foka nem a modernizálás szükségességét, hanem annak megvalósítható ütemét kérdőjelezheti meg.

A fentieknek megfelelően és azokból következően a közel jövőben napirendre fog kerülni az új haditechnikai eszközök nagyobb mennyiségének beáramlása a Magyar Honvédségbe. ***A Magyar Honvédség rendszerébe haditechnikai eszköz és anyag*** – a velük szemben minőségben, alkalmazásban, üzemeltetésben és logisztikai támogatásban jelentkező speciális követelmények miatt – ***csak szigorúan meghatározott eljárásrend szerint lefolytatott eljárás útján, egyértelműen meghatározott követelményrendszer teljesülése esetén kerülhet. A folyamat két kulcskifejezése a szigorúan kötött ügyrend és az egyértelműen meghatározott követelményrendszer.***

Ennek hangsúlyozása különös fontossággal bír a rendszeresítési folyamat szempontjából. Ha ugyanis a folyamat továbbfejlesztésének lehetőségeit kutatjuk, e két folyamatelem helyzetértékelését kell elvégezni és annak megállapításaiból kiindulva meghatározni a fejlesztés lehetséges irányait. Ez már csak azért is indokolt lehet, mert a rendszeresítés, továbbá a hozzá szorosan kapcsolódó eljárások időrendje, feladattartalma, az eljárás szervezeti rendszere mindenkor a jogi és gazdasági környezet által motiváltan kerül meghatározásra és ez a társadalmi környezet határozza meg a fejlesztés lehetőségeit.

A rendszeresítés és az azt megelőző eljárások fentiek szerint kötött rendje mindig azt a célt szolgálta, hogy a honvédség alkalmazásába csak olyan haditechnikai eszközök és anyagok kerüljenek, amelyek megfelelnek a szigorú katonai követelményeknek. ***A rendszeresítés tehát a technikai eszközök tekintetében egy rendszerkapu, egy olyan szűrő, amelyen át csak meghatározott szempontok szerint kialakított követelményeknek megfelelő termékek kerülhetnek be egy emelt szintű használati igényeket támasztó, bonyolult, sok összetevős rendszerbe.*** Ebből a nézőpontból tehát nagyon nem mindegy, hogy ez a szűrő mit enged át és mit nem, továbbá az sem közömbös, hogy a szűrőn, vagy a szűrő mellett vannak-e olyan rések és hézagok, amelyeken keresztül a szűrő szigorú követelményrendszerét megkerülve, annak nem megfelelő termékek is bekerülhetnek a rendszerbe. ***Ebben a hasonlatban a szűrő sűrűségét, szűrőképességét, szövetének egyenszilárdságát a rendszeresítési tevékenység szakmai követelményrendszere, a szűrőn történő átbocsátás, vagy annak megkerülhetőségének útját a rendszeresítés eljárásrendje adja.***

Vizsgáljuk meg tehát a szűrő e két alapjellemezőjének jelenlegi állapotát. Logikailag a folyamat úgy jellemezhető, hogy *az alkalmazóban megfogalmazódik az igény* arra, hogy a számára előírt feladatok végrehajtásához meghatározott képességekkel rendelkező anyagokra és eszközökre van szüksége. Ennek az igénynek elvileg eszközképességet és nem konkrét eszközt kellene tartalmaznia. Tehát azt, hogy szüksége lenne egy olyan haditechnikai eszközre, amely meghatározott – és itt a szükséges tulajdonságok lehetőleg teljes körének felsorolása következik – képességekkel rendelkezik. Ezt követően egy *interaktív piackutatásnak* kellene következnie, amelynek során az elvi képességek követelmények konkrét eszközökben öltenenek testet. Ez azoknak az eszközöknek a nomenklatúrája, amelyek képesek teljesíteni az alkalmazóban korábban megfogalmazódott elvárásokat. A folyamat interaktivitását az adja, hogy a kutatás során nem csak a követelményeket teljesítő konkrét eszköz keresése folyik, hanem a piacon meglévő valós tulajdonságokkal rendelkező eszközök is visszahatnak a követelményekre, a követelmények prioritásai nyomán létrejövő kompromisszumok útján alakítják is azt.

Ezután egy *mérlegelési, kiválasztási szakasznak* kellene következnie, amelyben a szóba jöhető eszközök jellemzőinek vizsgálata alapján megtörténik a célnak minden szempontból leginkább megfelelő eszköztípus kiválasztása. Ez egy összetett folyamat, amely magába foglalja az alkalmazó igényeinek fixálását, figyelembe véve az általa ideálisnak tartott tulajdonságokat, az azokat ténylegesen megvalósító és a piacon konkrétan hozzáférhető valós eszközök képességeit, valamint az ár és pénzügyi forrásviszonyokat. Magába foglalja a fejlesztés, beruházás műszaki és gazdasági tervezését, továbbá a beszerzési eljárást, amelyben végül is eldől az, hogy összességében melyik eszköz teljesíti leginkább a katonailag, műszakilag és gazdaságilag is összehangolt követelményeket.

A beszerzési folyamattal párhuzamosan zajlik a rendszeresítés jogi eljárása, amelyben egy arra felhatalmazott grémium javaslata alapján, végül a miniszter határozatban mondja ki, hogy a kiválasztott eszköz a Magyar Honvédség haditechnikai rendszerének része. A határozat alapján lehet az eszközt formálisan is használatba venni, ennek alapján válik az állománytáblák részévé, ennek alapján lehet a működésére, fenntartására, javítására és minden, a logisztikai támogató tevékenységek körébe tartozó feladatára költségvetést tervezni.

A *követelményrendszer* durva szűrőjét azok az alapkövetelmények adják, amelyeket minden, a rendszerbe bekerülő eszköznek teljesítenie

kell. Ennek megfelelően ezeknek a követelményeknek olyan általános elvárásokat kell megfogalmazniuk, amelyekbe minden típusú, fajtájú, célú, és képességű eszköz belefér.

Ezek a következők lehetnek:

- **Az eszközök feleljenek meg** a meghatározott katonai feladat végrehajtásának.
- **A kor elérhető legmagasabb szintű** műszaki, technikai, technológiai eredményeit reprezentálják.
- **Kompatibilisak legyenek** a szövetségi államokban használatban lévő, azonos rendeltetésű eszközökkel. Velük megvalósítható legyen az együttműködés és a kommunikáció. Logisztikai támogatása feleljen meg a közös elveknek.
- **Kezelésük**, az eszköz szolgáltatásaihoz mérten a lehető legalacsonyabb képzettséget igényelje.
- **Alkalmazásuk** év, napszak és időjárás független legyen.
- **Életciklusuk**, rendszerben tartásuk gazdasági műszaki feltételrendszere tervezhető, ehhez kapcsolódó működési és fenntartási igényei az alkalmazók által kielégíthetők legyenek.
- **Gyártójuk hosszú távon rendelkezésre álljon**, az általuk nyújtott szolgáltatások kapacitásában és minőségben, valamint béke és háborús időszakban egyaránt biztosíthatók legyenek.
- **Bekerülési értékük**, vételáruk arányos legyen a konstrukciók képességeivel, életciklus költségeik feleljenek meg az alkalmazók anyagi-pénzügyi lehetőségeinek, és összemérhetők legyenek az eszközök nyújtotta szolgáltatásokkal.

A fentiekén túlmenően még számos követelményt lehetne megemlíteni, azonban azok valamilyen módon már származtathatók a felsoroltakból.

A követelményrendszer következő lépcsőjét ***az alkalmazók által meghatározott speciális elvárások adják***. Ez differenciált szervezeti keretek között, számos egyedi igény megjelenítésével történik. Ebben az alkalmazónak a jelenlegi rendszerben meglehetősen nagy szabadságfoka és – fogalmazhatunk úgy is, hogy – szinte egyeduralkodó helyzete van.

Némi sajátosságot visz a rendszerbe az, hogy a szó szerinti alkalmazó és a biztosító funkciókat ellátó szervezetileg elkülönül egymástól. A kettőjük interaktív kapcsolatából kialakuló követelményrendszer már magán hordozza az alkalmazhatóság, a rendeltetésszerűség, a piaci valóság, a műszaki, jogi és gazdasági elérhetőség bonyolult egyensúlyán alapuló kompromisszumát. Ez rendjén is van. Észre kell azonban venni, hogy *a követelményrendszer feldolgozásának végeredménye az esetek nagy hányadában nem egy képesség nomenklatúra, hanem konkrét eszköz, vagy jobb esetben konkrét eszközök felsorolása.* Nem lenne ez végzetes probléma, ha nem volna közbeszerzési törvényünk, amely nem engedélyez olyan műszaki követelményrendszer meghatározást, ami nyíltan, vagy burkoltan egy, vagy néhány termék látens favorizálását jelenti. Ez ugyanis sérti a verseny-semlegességet, amelyet e törvény alaprendeltetésénél fogva hivatott szolgálni. Ez az ellentmondás azután a közbeszerzési eljárásrend számos sajátos alkalmazását vonja maga után a beszerzés során. *A praktikák és ellenpraktikák száma szinte végtelen, amelyekben a közbeszerzési törvény³ hatályba lépése óta folyamatosan versenyt fut egymással a szabályozás és az annak hézagait kihasználó találgatásosság.* Ez a verseny még nem lefutott és így változatlan vehemenciával ma is folyik.

A követelményrendszer kialakításának következő, számba vehető problémája az alkalmazói igények és a gazdaságosság szempontjainak ellentmondása. Ez abban az összefüggésben érhető tetten, amelyben az alkalmazó igyekszik keresztül hajtani az általa megálmodott eszközszolgáltatások teljesülését a valós eszközökön – és itt az ellentmondás – kerül, amibe kerül. *Úgy fogalmazhatjuk meg az alkalmazó hozzáállását az ügghöz, hogy ő az eszközképességek megvalósulásában érdekelt és ez az érdekeltiség nem költségérzékeny.*

Mi következik ebből? A biztosító logisztikai szervezet körülnéz a piacon és megállapítja, hogy pontosan olyan tulajdonságokkal rendelkező eszköz ott nem található. Vannak azonban olyanok, amelyek a képességekvetelmények 70-90 %-át tudják teljesíteni. Ezt az alkalmazó vagy elfogadja, vagy nem. Ha elfogadja, létrejön a kompromisszum az álmok és a valóság között és a probléma nem probléma többé. Akkor van baj, ha az alkalmazó ragaszkodik az eredeti követelményrendszerhez. Mivel ebből a szempontból őt felülbírálni nem célszerű (ekkor ugyanis minden későbbi alkalmazási problémának már előre meg van

³ A 2005. évi CLXXII. törvénnyel módosított 2003. évi CXXIX. törvény. A módosítás hatályba lépett: 2006. január 15.

az oka és magyarázata: „*én mondtam, hogy nem megfelelő az eszköz!*”), marad az egyedi fejlesztés útja. Ez pedig azt jelenti, hogy *egy már gyártásban lévő technológizált, a fejlesztési költségeket minden más vevőre is ráosztó termék helyett egy speciálisan az alkalmazó részére, egyedi eljárásban kifejlesztett terméket fogunk megvenni, amelynek az összes – nem kevés – fejlesztési és gyártási költsége, bennünket fog terhelni, hiszen ezt csak és kizárólag nekünk fejlesztik és gyártják.* Ez a „*polcraól levehető*” termékkel szemben, jelentősen magasabb árat jelent. Ezért törekedni kellene arra, hogy az alkalmazói követelményeket közelítsük a már meglévő gyártmányok képességeihez.

Az előzőekben részletezett költségérzékenység javítására több évtizede létezik olyan közgazdasági módszer, amelynek alkalmazásával a funkciók és a költségek optimuma beállítható. Ez *az értékelemzés, amely a funkcióköltségek vizsgálatával képes megtalálni a képességek, az ezt biztosító technikai megoldások, és az ehhez tartozó költségek olyan optimumát, amely e három alapvetés kompromisszumán nyugszik. Ez a kompromisszum azt eredményezi, hogy a költségek lehetséges minimumán valósuljanak meg a képességek követelmények.*

Annak ellenére, hogy ezt a módszert a nálunk fejlettebb gazdálkodás-szemlélettel rendelkező hadseregek általánosan és kiterjedten alkalmazzák, nálunk ez a módszer – ami a gyakorlati használatát illeti – még gyerekcipőben jár. Pedig *ahol ezt a módszert a legszélesebb körben alkalmazzák, azok éppen a leggazdagabb országok.* Az amerikai hadseregben például meghatározott összeghatár feletti beszerzés, illetve a beruházások egésze pénzügyileg addig nem is tervezhető, amíg a megfelelő értékelemző folyamatokon nem ment keresztül. Például az amerikai holdkomp megalkotása során 11 értékelemzési folyamaton ment át, amelyekben milliméterekre, grammokra és dollárcentekre kiértékeltek a térfogat, a súly, a hajtóerő, a technológiai megoldások és a költségek egymáshoz viszonyított arányait.

Mindezek alapján – különös tekintettel a romló költségvetési helyzetre – célszerűnek tartanám megfontolni e módszer általános bevezetésének megszervezését.

A követelményrendszer megalkotásának mintegy folytatásaként kell szólni arról a folyamatról, amelyben *a rendszeresített és beszerzett eszközről, annak alkalmazásához szükséges adatairól, a logisztikai szervezeti elemek tájékoztatják az alkalmazót.* A nagy kérdés itt az, hogy *milyen adatok kerüljenek bele ebbe az információs kosárba.* Rendező elvként talán azt volna célszerű figyelembe venni, hogy min-

den olyan adatot meg kell ennek során adni, amely szükséges ahhoz, hogy az eszköz működése, fenntartása, javítása, tárolása, szállítása, a rendszerből történő majdani kivonása ezt követő megsemmisítése, vagy hasznosítása végrehajtható legyen. Ráadásul ennek az adathalmaznak olyan részletezettségűnek kell lennie, hogy a személy, vagy szervezet függősége teljességgel kizárható legyen. Azaz minden alkalmazó és a logisztikai támogatás minden eleme számára egyértelmű és mindenkor felhasználható legyen.

Ezek a követelmények egyben azt is jelentik, hogy ***az adathalmaznak minden eszközre vonatkozóan egységes struktúrájának, számszaki jellemzőinek azonos adatokból, egységes algoritmus szerint számítottak kell lennie.*** Ezek együttesen képesek ugyanis biztosítani a rendszeresítési adatok objektivitását, ezen keresztül azt, hogy az adatokhoz kapcsolódó feladatok a rendszeresítő szándékai szerint kerüljenek végrehajtásra.

Készülnek a bekerüléskor az eszközökhöz használati és kezelési utasítások, amelyek alkalmasak a kezelők tájékoztatására. Azt viszont ***csak igen foghíjasan biztosítják ezek az adatok, hogy azok alapján a logisztikai támogatás minden eleme részleteiben és teljes körűen egzaktt információkkal alátámasztott legyen.***

Csak jelzés értékkel szeretném itt felvetni, hogy a bekerülő új eszközökről nem készül kellő részletezettségű készletkimutatás. Ugyancsak leegyszerűsítettek a technikai, kiszolgálási, javítási, tárolási, üzemeltetési, élettartam, a kapcsolódó kiképzési követelmények, a környezetvédelmi és munkabiztonsági, a szállíthatósági, a pénzügyi-számviteli, és a dokumentáció igény adatok. Szintén korlátozottan állnak rendelkezésre adatok arról, hogy az eszközök milyen környezetre veszélyes anyagokat tartalmaznak, azoknak mik a kötelezően betartandó kezelési szabályai, továbbá nem minden szakágnál szólnak indokolt részletességgel ezek az utasítások a kezelő, kiszolgáló és javító állomány előírt ruházatáról, a szükséges szerszámzatról, műszer igényről, a környezetet terhelő sugár, zaj, rezgés és kémiai hatásokról. Ezek jelentős része meg sem jelenik a kezelési utasításokban, más része nagyon jelentős leegyszerűsítéseket tartalmaz. Egészében ***ezek a „szabályzatok” kifejezetten arra a célra készültek, hogy a működtetés szükséges adatait közölje a kezelőkkel.***

Kétségtelen, hogy ezek kellő részletezettségű kidolgozása rengeteg munkával jár és erre, egyre kevésbé vannak kapacitások. Látni kell azonban, hogy ezek nélkül az adatok és az ezek rendszerbe szerve-

zéséből kialakított adatbázisok nélkül, az üzemszerű működtetés a technikai és a logisztikai támogatás csak korlátozott mértékben – közelebbi kifejezéssel – csak szükségszerű, azaz minimális szinten és színvonalon lesz megvalósítható. Ez már a régi „katonaálló” konstrukciójú eszközöknél is idő előtti öregedést, a szükségesnél gyakoribb javítási igényt, csökkenő szolgáltató képességet generált. ***A jelen és különösen a jövő precíziós, és a szabályszerű kiszolgáló tevékenységre sokkal érzékenyebb berendezései esetén azonban, szinte biztos, hogy a jelenlegi információ ellátottsági helyzet nem lesz tartható.*** Ráadásul ennek a teljességre törekvő adatbázisnak az összeállítása nem is jelentene olyan mértékű többletmunkát, mint amilyen arányban növelhető lenne általa a működtetés, a technikai kiszolgálás és a logisztikai támogatás színvonala és ezzel az eszközök élettartam hosszabbodása, életciklus költségeinek csökkenése, vagy éppen szolgáltatásai kihasználhatóságának határfoka. ***Az adatrendszer tartalmának meghatározása, felépítése egységes rendszerbe szervezése jelent egyfajta alkotó igényű tevékenységet, azonban az adatbázis feltöltésének feltételei már ma is adottak, összegyűjtésük pedig nem igényel külön erőfeszítést.*** Létezik a beszerzési szerződések rendszeresítési záradéka, hatályban van az ennek alkalmazására vonatkozó HM utasítás⁴. Ennek értelmében ***a beszállítók ezen záradék szerint vállalják azt, hogy minden olyan adatot szolgáltatnak, amely a rendszerítés teljes körű végrehajtásához szükséges. Csak megfelelő igényt kellene támasztani feljük, különösen annak fényében, hogy ezek az adatok a gyártóknál kellő részletezettséggel rendelkezésre állnak.***

Ha tovább lépünk a helyzetértékelésben, akkor ***a következő lépés magának a rendszeresítési folyamatnak a vizsgálata,*** amelynek során kikristályosodik a döntés arról, hogy egy eszköz beletartozzon-e a Magyar Honvédség arzenáljába, vagy sem. Azt előre kell bocsátani, hogy ***a rendszeresítési követelményrendszernek való megfelelés elbírálása mindenkor felelősségteljes, sok összetevős szakmai feladat. Súlyát az adja, hogy a jó, vagy rossz döntés hatása csak évtizedekben mérhető. Ezért nem mindegy, hogy a döntés előkészítés és a döntési folyamat tartalmi, ügyrendi követelményeit magába foglaló szabályrendszer megfelel-e a szakmai és jogi környezet által meghatározott feltételeknek.***

⁴ A beszerzési szerződések termékkodifikációs záradékának alkalmazásáról szóló 90/2003 (HK.24.) HM utasítás

A rendszeresítés eljárásrendjét jelenleg HM utasítás⁵ szabályozza. Az ennek alapján lebonyolított rendszeresítési eljárások a korábbi eljárási hibák számos elemeit kiküszöbölték. Ugyanakkor a szakmai koncepcióváltás, az új helyzethez igazodó, a megszokottól szükségszerűen eltérő, de a régi eljárások adaptálható elemeit is magába foglaló szabályrendszer alkalmazásának megfogalmazását még nem tartalmazza. A probléma lényege az, hogy a közbeszerzések mind kiterjedtebb alkalmazása, valamint a korszerű rendszeresítési igények változásai napjainkra már meghaladták a korábbi szabályozás kereteit. Mindezt olyan mértékben, hogy ebben a folyamatban mindinkább ***kirajzolódik a közbeszerzési és a rendszeresítési szabályok olyan mértékű összehangolásának igénye, amely az eddigi rendszertől minőségileg is eltér.***

Tovább elemezve a rendszeresítési folyamatot, egy ***XV. századi filozófus, Hobbes*** által felvetett problémával találjuk szemben magunkat. Az említett filozófus az emberek közti meg nem értés okait kutatva, arra a következtetésre jutott, hogy annak alapja az, hogy ***az emberek azonos szavak alatt nem azonos fogalmakat értenek, vagyis a kimondott azonos szavak hallatán az egyes emberekben társadalmi helyzetük, szocializációjuk, személyiségjegyeik, fizikai és szellemi állapotuk különbözősége miatt más-más képzetek jelennek meg.***

Ennek kiküszöbölésére találta ki a modern jog a szabályozókban az ***„értelmező rendelkezés”***-eket. Annak ellenére, hogy ezek a rendszeresítés vonatkozásában is megtalálhatók, fehér foltjaik miatt nem szolgálhatják az egységes értelmezés céljait. Ebben a vonatkozásban ***a rendszeresítés sajátos szókincsében keverednek, vagy analógiaként kerülnek alkalmazásra a rendszeresítés, a rendszerbe állítás, és a rendszerbe vonás kifejezések.*** Hasonlóan minden magyarázat nélkül használjuk a haditechnikai eszköz, hadianyag, hadfelszerelési anyag fogalmakat is. Ez utóbbiak értelmezésében viszonylag könnyű dolgunk van. Mindössze fel kell ütnünk a Hadtudományi Lexikont és ott, rövid keresgélés után megtalálhatjuk mindhárom fogalom magyarázatát. Kérdés, hogy a rendszeresítési folyamat szereplői is ezt értik-e alattuk, vagy tudják-e és ha igen honnan azt, hogy a rendszeresítés vonatkozásában használt, ezen szavak, e lexikon értelmezésében használatosak.

Nehezebb a helyzet a rendszeresítési folyamat említett műszavai-val, mivel ezek értelmezése egyben rendszertechnikai elhatárolásokat is

⁵ A haditechnikai eszközök és hadfelszerelési anyagok rendszerbe (szervezetbe) állításáról és kivonásáról szóló 47/ 2001.(HK. 13.) számú HM utasítás.

jelent. *Egyéni megítélésem szerint a rendszeresítési eljárás, a rendszeresítés, a rendszerbe állítás és vegyük hozzá, csak a folyamatjelleg hangsúlyozása érdekében a rendszerben tartás fogalmát is, a rendszeresítési folyamat egymást követő, egymásból következő, egymáshoz meghatározott sorrendben kapcsolódó elemei. Ebben a gondolatrendszerben:*

- **A rendszeresítési eljárás** egy döntés-előkészítő, szabályozott eljárási folyamat, amelynek célja a rendszeresítési határozat meghozatalának előkészítése.
- **A rendszeresítés** a rendszeresítési eljárást lezáró jogi aktus, amelyben megtörténik a rendszeresítendő hadfelszerelési anyagnak az MH szervezeteinél történő alkalmazását elrendelő határozat meghozatala és a döntés közzététele.
- **A rendszerbe állítás** a rendszeresített hadfelszerelési anyagoknak a haditechnikai ellátó rendszerében való fizikális megjelenését jelenti. Tartalmazza az érintett eszköz beszerzését, a rendeltetésszerű alkalmazásához szükséges mindenoldalú biztosítás feladatainak végrehajtását.
- **A rendszerben tartás** a rendszerbe állított hadfelszerelési anyagok folyamatos működtetéséhez és alkalmazásához szükséges biztosítási tevékenységek összessége, a rendszerbe állítás időpontjától a rendszerből való kivonás elrendeléséig.

A fenti meghatározások a mai szóhasználatban nem tekinthetők általánosan elfogadottnak. Nyilván lehetnek ezzel összefüggésben ettől eltérő álláspontok is, így *lehet vitatni is ezt a folyamatmegosztást*. Magam azért határoztam meg így a fogalom tartalmakat, mert így lehetőség van arra, hogy a továbbiakban felvázoljam a rendszeresítési és a beszerzési folyamat integrálásának egy olyan lehetséges változatát, amely megkísérli feloldani az előzőekben elemzett ellentmondásokat.

Összegezve a helyzetértékelés megállapításait, azt mondhatjuk, hogy a rendszeresítés szakmai követelményrendszere és eljárásrendje együttesen egy szabályozott, összetett rendszert alkot. Ez a rendszer alapvetően működőképes és gyakorlatilag működik is.

Az ennek során zajló folyamatok mélyebb vizsgálata azonban azt mutatja, hogy a rendszer több rejtett törésvonalat tartalmaz, amelyek az eljárásrendben és annak tartalmi megfelelőségének szakmaiságában bizonytalanságokat, esetlegességeket és formalitásokat eredményezhet-

nek. *A rendszer alapvető hibájának tekinthető, hogy az annak lebonyolítása során jelentkező összes esetvariánsra vonatkozóan nem tartalmaz előírásokat.* Így a felvázolt folyamatrend egy ideális, ámde hiányos feltételrendszer meglétére alapozódik. A helyzetet csak bonyolítja az a tény, hogy a hiányosságok a szabályozásból nem nyilvánvalóan derülnek ki. Sőt a rendszer maga, folyamatosan működik.

A továbblépés útja ezért elsősorban nem az alapvető tendenciák megváltoztatása, hanem a rendszer lényegi elemeinek megtartásával, azok olyan kiegészítése, átstrukturálása, egymáshoz való viszonyuk megváltoztatása, egyes részeinek újra gondolása és néhány esetben új rendszerelemek beville lehet, amelyek biztosítják azt, hogy a működőképesség megtartásával kiszűrjük a redundáns, vagy az esetleges elmentmondásokat hordozó folyamatokat. Ennek szakterületeit – értelemszerűen – a helyzetértékelés fő megállapításai adhatják.

A tartalmi, szakmai követelményrendszer kialakítása gondolkörében ez az alkalmazási igény és a közbeszerzés kötöttségei közti hatékonyabb harmonizáció megteremtésében, az alkalmazói igényeknek, az azok kielégítését biztosító, a piacon ténylegesen meglévő eszközök szolgáltatásaihoz való közelítésében, az új típusú eszközök rendszeresítését megelőzően a funkcióköltségek optimalizálásában, a rendszeresítési folyamatban az új eszközökről olyan adatbázis kialakításában jelölhető meg, amely az eszköz élettartamának valamennyi lehetséges eseményére tartalmaz az ott szükségessé váló döntésekhez egzakt adatokat.

Ugyanez az eljárásrend vonatkozásában a beszerzési és a rendszeresítési eljárás döntési és végrehajtási folyamatai olyan összehangolását jelenti, amely lehetővé teszi mindkét folyamatrendszer autonómiájának és szuverenitásának fenntartását.

A szakmai tartalmi követelményrendszer kialakításának újragondolásában viszonylag egyszerűbb a helyzetünk, mivel itt „*csak*” rossz beidegződéseket, esetenként szokásjogokat kell megváltoztatni. *A lényeg marad: arra felhatalmazott és alkalmas szakember gárdának meg kell határozni azt, hogy milyen eszközökre van szüksége ahhoz a Magyar Honvédségnek, hogy a részére meghatározott feladatokat képes legyen ellátni.*

Ezt első helyen a „*nulla bázis*” elvén, kizárólag a katonai-szakmai követelményrendszer alapján kell megtenniük. A második, harmadik és a sokadik körben azonban ezt az igényt modulálni kell a megvalósíthatóság, és a gazdaságosság követelményeivel. Nos e második, harmadik

és sokadik kör tartalma igényelne az új helyzetben némi módosítást és mindezt úgy, hogy az első helyi követelmény nem szenvedhet csorbát.

Fel kell hívni azonban a figyelmet arra, hogy e változások esetleges megfontolása sokéves, ámde működő napi gyakorlatot szándékoz-
nak módosítani, vagy kiegészíteni. Ezt hihetetlenül megnehezítheti az ember természetes ragaszkodása a megszokotthoz és a begyakorlott rutinhoz, továbbá félelme a változástól, és az ismeretlentől. Ezért a gyors, fordulatszerű változások bekövetkezésének esélye viszonylag kicsi. Ennek ellenére érdemes és szükségszerű volna ezeket legalább megkezdeni és idővel tudatosan, következetesen végig vinni.

Mit jelenthet ez a gyakorlatban?

Viszonylag evidenciának tűnik, hogy *az alkalmazó képességigényeket és ne azokat kielégítő eszköztípusokat határozzon meg*. Az egy más kérdés, hogy már az igénytámasztás korai szakaszában is, konkrét eszközökben jelennek meg ezek a képesség igények. Nem lenne ez végzetes probléma, ha ez a módszer nem szűkítené be a képesség-meghatározást az adott eszköz, vagy néhány eszköz tulajdonságaira. Nem beszélve ennek arról a hatásáról, hogy a konkrét eszközhöz, vagy eszközökhöz való ragaszkodás meglehetősen problémássá teheti a közbeszerzési eljárás lebonyolítását is. Az is igaz, hogy kizárólag az eszközök elvárt képességeinek meghatározása, az eddigieknél nagyobb szakmai felelősséget rakna *a beszerző szervezetek* vállára. Ebben az esetben ugyanis *nekik kellene piackutatással feltárni azt, hogy a képesség követelmények mely eszközökben ölthetnek konkrétan testet, majd az ezek közti választás lehetőségét fel ajánlani az alkalmazónak. Elvileg ebbe a szakaszba volna célszerű beépíteni a különféle típusok kiválasztásához szükséges vizsgálatokat, bemutatókat, próbákat, és ebben a fázisban kellene megoldani a szóba jöhető eszközök műszaki versenyeztetését is*. Így alakulhatna ki az a néhány eszköztípus, amely azután a közbeszerzésben megmérkőzhetne egymással.

E gondolatkísérletet továbbfejlesztve – figyelembe véve a szinte azonos szakmai tartalmat – *ez a szakasz beépülhetne a közbeszerzés ajánlatkérésébe, illetve az ajánlatok elbírálásának feladataiba*. Kérdés, hogy a közbeszerzési törvény szigorú időbeli korlátai mennyiben biztosítanak lehetőséget a szakmailag indokolt, de esetleg időben elhúzódó kiválasztási folyamatra. Amennyiben azonban ennek a megoldásnak az előnye – nevezetesen az, hogy ez által valóban a katonai alkalmazási (műveleti) igényeket a legjobban kielégítő eszköz kerülhet megalapozottan és bizonyítottan kiválasztásra – megéri, érdemes akár a

közbeszerzési törvény ilyen irányú módosítását is megcélozni. **Egy azonban biztos: ebben a folyamatban nem szabad konkrét eszközökben gondolkodni, annak az ajánlatok sokféleségéből, a műszaki képességek és szakmai szolgáltatások versenyéből kell kialakulnia.**

A következő követelménycsomag a gazdaságosság kérdésének a jelenleginél jobb hatásfokkal történő kezelése. Ennek lényege, hogy a rendszeresítendő eszközök típusát ne kizárólagosan a rendelkezésre álló források kényszere határozza meg. Kétségtelen, hogy a legfőbb meghatározó tényező az igény-kielégítésben a rendelkezésre álló pénzügyi keretek nagysága. Ezen belül azonban egyáltalán nem mindegy, hogy e keretből milyen és mennyi eszközképeséget tudunk biztosítani.

A pénzügyi lehetőségeket rendszerint meghaladó képességek követelményeket *extenzív, vagy intenzív módszerek alkalmazásával tudjuk összhangba hozni egymással. Extenzív módon* úgy, hogy addig csökkentjük a harcászati-technikai követelményeket, vagy az eszközök mennyiségét, amíg azok bele nem férnek a forráskeretekbe. *Ez ma általánosan alkalmazott megoldás, amelynek egyetlen, de annál nagyobb hibája, hogy azt feltételezi, hogy az elgondolt követelményrendszer a lehetséges követelmények optimuma, tehát, ha ennek nincs meg a pénzügyi fedezete, akkor a csökkentett forrásokhoz csak és kizárólag a csökkentett követelményrendszerrel lehet eljutni.*

Nem is lenne ezzel az elvvel baj, ha a követelményrendszert egy széles, közel teljes körű piacismeret támogatná, illetve, ha az elvárt tulajdonságok *értékelemzések* sorozatán mennének át, amely optimalizálná az eszközképeségekhez tartozó költségeket, ezen belül megszüntetné az alul és felülteljesített funkciókat, illetve csak a szükséges és elégséges funkciókra koncentrálna.

A fentiek közül *a piacismeret* nem igazán érdemes minősíteni. Sajnos minősíti ezt önmagában az a piaci adatbázis, amely akár az alkalmazónál, akár a szakágaknál, akár a beszerző szervezetnél rendelkezésre áll. A kritika helyett ezért célszerű volna azon gondolkodni, hogy a Magyar Honvédség fejlesztési irányai vonatkozásában, a haditechnikai eszközökkel, hadfelszerelési anyagokkal való ellátási folyamat szereplőinél milyen módon lehetne felállítani *egy viszonylagos teljességre törekvést tükröző adatbázist*. Nem kellene ennek a haditechnikai arzenál minden szegmensét tartalmaznia, csak azokat, amelyek a haderőnk fejlesztésének fő irányába esnek.

Ennek az adatbázisnak kettős előnye lenne. *Egyrészt a követelményekre vonatkozó döntést előkészítő katonai szakemberek tájékozottak lennének arról, hogy milyen képességek követelményekben gondolkodhatnak. Másrészt, viszonylag könnyen megítélhetővé válna, hogy milyen képességű eszközöket volna célszerű „polcra levett” termékekkel és melyeket egyedi fejlesztéssel biztosítani.*

Ha ehhez szakmailag és rendszertechnikailag is hozzá kapcsoljuk az értékelemzés műszaki-közgazdasági folyamatát, úgy arra is választ kapunk, hogy milyen eszközképességeket célszerű és gazdaságos mindenképpen meghatározni és melyeket célszerű módosítani, vagy elhagyni úgy, hogy az eszköz feladat-teljesítő képessége ne változzon. Ezzel a módszerrel ahhoz is kaphatunk egzakt adalékokat, hogy gazdaságilag indokolt, vagy megéri-e a követelményeket konstansnak tekintve egyedileg fejleszteni, vagy bizonyos kompromisszumok árán a követelményeket már meglévő eszközök képességeihez konvergálni. *E folyamatban az eszközfunkciók és a költségek állandó mérlegelésével, igen finom egyensúly alakítható ki a feltétlenül indokolt eszköz képességek és azok költségei között.*

E két döntéstámogató módszer alkalmazásával elérhető, hogy a szűkös forrásokból a lehető legtöbb képességet hozzuk ki, a feladatokban a megalkuvások lehető legalacsonyabb szintjén.

Ezek volnának tehát az intenzív módszerek, amelyek tartalmukat tekintve nem feltétlenül járnak a feladatokban, vagy az eszközképességekben mennyiségi, vagy minőségi visszalépésekkel. Ezért, ha mindezt végig csináltuk és még mindig nem férünk bele a pénzügyi keretekbe, jöhetnek az extenzív módszerek. Ha azonban erre sor is kerül az intenzív módszereket követően, azok volumene és a feladatokra gyakorolt hatása, nagyságrenddel kisebb lesz, mint e módszerek nélkül.

A rendszeresítés lehetséges fejlesztésének következő eleme egy olyan egységes rendszeresítési adatbázis létrehozása, amely az eszköz teljes életciklusán át biztosítja az alkalmazónak és a fenntartónak azt, hogy minden tevékenysége tételes adatokon, egzakt, objektív információkon nyugodjon. Ez lehetővé teszi az alkalmazás, a fenntartás és üzemeltetés, valamint a rendszerből való kivonás feladatai anyagi technikai biztosításának optimális megszervezését, költségeinek tervezhetőségét.

Ennek érdekében a pályázathoz csatoltan kialakításra került egy rendszerezett adatstruktúra, amely az eszközhöz kapcsolódó tevékeny-

ségek minden olyan adatát tartalmazza, amely azok ellátásához, bármilyen helyzet kialakulása esetén szükséges lehet.

Az adattárház a következő struktúrában tartalmazza a fentieket:

ADATCÍM ÖSSZESÍTŐ

1. AZONOSÍTÓ ADATOK

- 1.1. TÍPUSSZÁM I.
- 1.2. MEGNEVEZÉS I.
- 1.3. NSN⁶ AZONOSÍTÓ
- 1.4. A GYÁRTÓ AZONOSÍTÓ ADATAI
- 1.5. A SZÁLLÍTÓ AZONOSÍTÓ ADATAI
- 1.6. A RENDSZERESÍTÉSI HATÁROZAT SZÁMA
- 1.7. A RENDSZERESÍTÉSI HATÁROZAT HATÁLYBALÉPÉSI DÁTUMA
- 1.8. A RENDSZERBEÁLLÍTÁS IDŐPONTJA
- 1.9. FŐANYAG FELELŐS
- 1.10. ANYAG FELELŐSÖK

2. MENNYISÉGI ADATOK

2.1. SZÁLLÍTÁSI KÉSZLET ADATOK

- 2.1.1. Szállítási készlet összesített mennyiségi adatai
- 2.1.2. Szállítási készletjegyzék

2.2. PÉNZÜGYI ÉS SZÁMVITELI ADATOK

- 2.2.1. Bekerülési érték
- 2.2.2. Módszertani számítások

⁶ NSN : NATO Stock Number, NATO Raktári szám.

2.2.3. Könyvviteli dokumentációk

2.2.4. Amortizációs adatok

3. A FENNTARTÁS ÉS TECHNIKAI KISZOLGÁLÁS ADATAI

3.1. TECHNIKAI KISZOLGÁLÁSI ADATOK

3.1.1. Normatív ellenőrzések és hibamegelőző javítások

3.2. JAVÍTÁSI ADATOK

3.2.1. Javítási kategóriák

3.3. ÜGYRENDI ELŐÍRÁSOK

3.3.1. Garanciális idő a komplett rendszerre, eszközre

3.3.2. Garancia érvényesítése

3.3.3. Szavatossági idő a komplett rendszerre

3.4. TÁROLÁS ADATOK

3.4.1. A tárolás előírt (megengedett) módjainak megnevezése

3.4.2. A tárolás klimatikus feltételei

3.4.3. Tárolási helyigény

3.4.4. Egymásra rakható egységek száma

3.4.5. Megengedett tárolási idő

3.4.6. A tárolás biztonsági követelményei

3.4.7. Tűzbiztonsági besorolás

3.4.8. Tárolási költség összetevői

3.4.9. Konzerválási követelmények

3.5. MÉRÉSÜGYI BIZTOSÍTÁS

3.5.1. Hitelesítési adatok

3.5.2. Kalibrálási adatok

4.4. ÜZEMELTETÉSI ADATOK

- 4.1. A KEZELŐSZEMÉLYZET ADATAI**
- 4.2. ENERGETIKAI ADATOK**
 - 4.2.1. Energia igény
 - 4.2.2. Leadott teljesítmény adatok
- 4.3. ÜZEMELTETÉSI KÖLTSÉGNORMÁK**
 - 4.3.1. Állandó költségek
 - 4.3.2. Változó költségek
 - 4.3.3. Közvetlen üzemeltetési költségek
- 4.4. ÜZEMELTETÉSI NORMAIDŐK**
 - 4.4.1. Megengedett folyamatos üzemidő és ciklikussága
 - 4.4.2. Üzemkész állapotba helyezés normaideje
 - 4.4.3. Bontási normaidő
- 4.5. AZ ÜZEMELTETÉS HELYE ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI**
 - 4.5.1. Szabad tér
 - 4.5.2. Zárt terű építmény
 - 4.5.3. Különleges építmény (Védett objektum)
- 4.6. ÉLETTARTAM ADATOK**
 - 4.6.1. Élettartam adatok a rendszer egészére
 - 4.6.2. Élettartam adatok a rendszer elemeire, hordozóira, felépítményeire és azok önálló fő darabjaira, egységeire
- 4.7. KIKÉPZÉS, OKTATÁS**
 - 4.7.1. Az oktató (parancsnoki) állomány szakmai követelményei
 - 4.7.2. A kezelő állomány szakmai követelményei
 - 4.7.3. A javító állomány szakmai követelményei

4.7.4. Kiszolgáló állomány

4.8. KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS MUNKABIZTONSÁGI ADATOK

4.8.1. Környezetterhelési adatok (sugárzás, zaj, rezgés, fény, hő stb.)

4.8.2. Az eszközben található veszélyes anyagok és készítmények adatai

4.8.3. A kezelő állomány védő és munkaruházatára vonatkozó adatok

4.8.4. A kiszolgáló állomány védő és munkaruházatára vonatkozó adatok

4.8.5. A javító állomány védő és munkaruházatára vonatkozó adatok

4.8.6. A kezelő állomány orvosi felülvizsgálati és alkalmassági vizsgálatának gyakorisága beosztások szerint

4.8.7. A veszélyes anyagok kezelésének szabályai

5. MŰSZAKI TECHNIKAI ADATOK

5.1. FIZIKAI PARAMÉTEREK

5.1.1. Üzemi készlet befoglaló mérete

5.1.2. Üzemi készlet súly adatok

5.1.3. Málházott készlet befoglaló mérete

5.1.4. Málházott készlet súlya

5.1.5. Terhelhetőségi adatok

5.2. SZÁLLÍTHATÓSÁGI ADATOK

5.2.1. Szállító (vontató) eszközök megnevezése

5.2.2. Az önjáró képességet biztosító adatok

5.2.3. Hordozható (személyhez kötött) adatok

5.2.4. A szállítás biztonsági követelményei

5.3. DOKUMENTÁCIÓK

5.3.1. Műszaki leírás

5.3.2. Kezelési utasítás

5.3.3. Karbantartási (technikai kiszolgálási) utasítás

5.3.4. Javítási utasítás

5.3.5. Alkatrész- és anyagjegyzék (összesített és elemenkénti)

5.3.6. Szállítási, málházási utasítás

5.3.7. Tárolási utasítás

5.3.8. Konzerválási (tartós tárolásba helyezési) utasítás

5.3.9. Teljességi jegyzék

5.3.10. Infrastrukturális tervdokumentációk

5.3.11. Kiképzési dokumentáció

5.3.12. Veszélyes kategóriába sorolt (környezetszennyező) anyagok jegyzéke

5.3.13. Veszélyes anyagok kezelésének szabályai

5.3.14. Mérésügyi dokumentáció

6. INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNY ADATOK

6.1. A RENDELTETÉS SZERINTI HASZNÁLATBA VÉTELHEZ ÉS ÜZEMBEN TARTÁSHOZ SZÜKSÉGES LÉTESÍTMÉNYEK

6.1.1. Épület(ek)

6.1.2. Műtárgyak

6.1.3. Közművek

6.2. A KOMMUNIKÁCIÓS RENDSZER ADATAI

- 6.2.1. Megnevezések
- 6.2.2. Követelmények
- 6.2.3. A meglévő dokumentáció megnevezése
- 6.3. AZ ŐRZÉSVÉDELMI ÉS BIZTONSÁGI RENDSZER**
- 6.3.1. Megnevezés
- 6.3.2. Követelmények
- 6.3.3. A meglévő dokumentáció megnevezése

7. ÉLETCIKLUS ADATOK

7.1. GARANCIÁLIS (SZAVATOSSÁGI) JAVÍTÁSOK ADATAI

- 7.1.1. Garancia (szavatosság) körébe tartozó javítások
- 7.1.2. Önálló garanciával (szavatossággal) rendelkező fődarabok javítása

7.2. TECHNIKAI KISZOLGÁLÁSOK ADATAI

- 7.2.1. Időintervallumok
- 7.2.2. Teljesített üzemelést jellemző paraméterek
- 7.2.3. A technikai kiszolgálás fajtái
- 7.2.4. A végrehajtott feladatok dokumentálása
- 7.2.5. A minősítés követelmény adatai
- 7.2.6. Végrehajtó szervezetek meghatározása

7.3. TERVSZERŰ JAVÍTÁSOK ADATAI

- 7.3.1. Időintervallumok
- 7.3.2. Teljesített üzemelést jellemző paraméterek
- 7.3.3. A javítási szintek adatai
- 7.3.4. A végrehajtott javítások dokumentálása

- 7.3.5. A minősítés követelmény adatai
- 7.3.6. A javító szervezetek meghatározása
- 7.4. RENDKÍVÜLI JAVÍTÁSOK ADATAI**
- 7.4.1. A javítások időpontja
- 7.4.2. A teljesített üzemelést jellemző paraméterek
- 7.4.3. A hiba leírása
- 7.4.4. A javításhoz felhasznált alkatrészek
- 7.4.5. A minősítés követelmény adatai
- 7.4.6. A javító szervezetek meghatározása
- 7.5. TÁROLÁSBA HELYEZÉS ADATAI**
- 7.5.1. A tároló szervezet megnevezése
- 7.5.2. A tárolásba helyezés időpontja
- 7.5.3. A tárolási teljesített üzemelést jellemző paraméterek
- 7.5.4. Az alkalmazandó konzerválás típusa
- 7.5.5. A konzerválás lejáratási időpontjai
- 7.5.6. A tároló hely típusa
- 7.6. A MŰSZAKI MINŐSÍTÉS ADATAI**
- 7.6.1. A hadihasználhatóság feltételeinek adatai
- 7.6.2. A korlátozottan hadihasználhatóság feltételeinek adatai
- 7.6.3. Az üzemképtelenség feltételeinek adatai
- 7.6.4. A nem javítható állapot feltételeinek adatai
- 7.7. SZÁMVITELI ADATOK**
- 7.7.1. Nettó érték
- 7.7.2. Az érték megállapítás időpontja
- 7.7.3. Az értéknövelő felújítási munkák ellenértéke

7.8. IGÉNYBEVÉTELI ADATOK

- 7.8.1. Az igénybevételt jellemző paraméterek megnevezése
- 7.8.2. A teljesítés összesítő adatai

7.9. A MÉRÉSÜGYI BIZTOSÍTÁS ADATAI

- 7.9.1. A kalibrálás adatai, értékei és időintervallumai
- 7.9.2. A hitelesítés adatai, értékei és időintervallumai
- 7.9.3. A végrehajtó szervezetek meghatározása

Az adattárházhoz kapcsolódik egy kidolgozott nyilvántartási rendszer és az annak feltöltését szolgáló adatszolgáltatási űrlap struktúra is, amely azt mutatja meg, hogy milyen adatszolgáltatás nyomán milyen tartalmú és formátumú nyilvántartások és kimutatások készüljenek. *Az adatszolgáltató űrlapok a beszerzési szerződések rendszeresítési záradéka működtetésének eszközei, amelyek bemutatják azt az opcionális adatstruktúrát, amelyet a beszerzéskor a szállítónak, vagy a gyártónak biztosítania kell.* A nyilvántartási adattáblák felhasználója az üzemeltető és az alkalmazó.

Az adattárház kiegészül egy adatértelmező katalógussal⁷, amely tartalmazza minden, az adattárházban szereplő adat értelmezését, azok számítási algoritmusát, nevesített, vagy optimális gyári értékét. ***E katalógus biztosítja azt, hogy minden adatot minden felhasználó azonos tartalommal értelmezzen.*** E két gyűjteményből volna célszerű kiválasztani mindazokat az adatokat, amelyekkel a rendszeresítendő eszköz teljes életciklusának, minden tevékenységfajtája leírható, vagy jellemezhető. ***Az értelmező katalógus teljes terjedelmében, az adattárház az adott eszközre jellemző adatokkal szerkesztve kerülhetne az alkalmazóhoz és az üzemeltetőhöz, aki ezután a rendszerben tartás egész ideje alatt, minden, számára előírt tevékenységhez, teljes körű adatforrásként használhatná.***

Ezt követően érkeztünk el a rendszeresítés legfőbb kérdéséhez: a folyamatrend problematikájához. Ezen a területen nem kevesebbet kellene megoldanunk, mint azt, hogy a beszerzés és a rendszeresítés döntési folyamatait összehangoljuk az új követelményekkel. Ennek

⁷ Mindkét katalógus a nyertes tanulmány mellékleteként már elkészült.

lényege az, hogy a rendszeresítési folyamatban egyrészt biztosítsuk a nemleges döntés elvi lehetőségét, másrészt ez a nemleges döntés ne tegye feleslegessé az ezt megelőzően már befejezett beszerzést.

Mi lehet a megoldás útja? Ennek megválaszolásához megvizsgáltam és elemeztem annak a döntés-előkészítő szakasznak a tartalmát, amely a közbeszerzési és a rendszeresítési döntéshez vezet. Ennek megállapításai, kellő általánosítás és némi absztrakció útján alkalmasak lehetnek arra, hogy a megoldás egy változatához elvezessenek.

A közbeszerzési eljárás döntési folyamata a következő főbb lépéseket tartalmazza:

- **A pályázat kiírása** körében történik meg a szakmai követelmény és annak értékelési rendszerének kidolgozása. Ez egy műszaki dokumentációban ölt testet, amely a továbbiakban az ajánlatok és azok elbírálásának alapját fogja képezni. A kidolgozott követelményrendszernek kell tartalmaznia a beszerzendő eszköz minden olyan tulajdonságát és jellemzőjét, amely az eredményes harcászati-technikai alkalmazáshoz szükséges. Ezek tartalmát elemezve azt mondhatjuk, hogy *ha a műszaki dokumentációban előírt szakmai követelményeket a beszerzendő eszköz teljesíti, akkor az alkalmas lesz az alkalmazó által megkívánt teljesítmények és szolgáltatások teljesítésére.*
- **A pályázat kiírását a beérkezett ajánlatok elbírálása követi.** Ez – tartalmát tekintve – egy olyan döntés-előkészítő szakasz, amelyben szakértők sora, köztük az alkalmazó és az üzemeltető szakemberei vizsgálják azt, hogy az ajánlatok mennyiben teljesítik a kiírás szakmai követelményrendszerét. Valójában itt dől el, hogy egy már kész, vagy egy ezt követően kifejlesztendő gyártmány az, amely a leginkább megfelel az igényelt eszköz-képességeknek. *E folyamatban fordulnak át a szakmai követelmények konkrét eszköztípusba. Ebben a folyamatban öltetnek testet az alkalmazási, képességi, üzemeltetési és fenntartási igények.*
- **Ezt a szakaszt az eredményhirdetés követi,** amelyben a beszerző csak azt hozza nyilvánosságra, hogy – megítélése szerint – melyik ajánlati tartalom elégíti ki leginkább az alkalmazó és az üzemeltető által meghatározott szakmai-műszaki követelményrendszert. *Ez a szakasz tehát maga döntés, amely valójában arról szól, hogy melyik ajánlatban szereplő eszköz képes a legteljesebben teljesíteni az elvárt alkalmazási képességeket.*

- **A beszerzési folyamat első szakasza a szállítási szerződés megkötésével zárul**, amely lényegét tekintve jogilag szentesíti az előzőekben hozott döntést és ezen jogi aktuson belül meghatározza a végrehajtás technikai részleteit és feltételeit.

A jelenlegi szabályozás alapján, formailag ezután kezdődhet meg a rendszeresítési eljárás. Nos, vizsgáljuk meg, hogy ennek ugyanezen első, döntés-előkészítő döntéshozó szakaszában mi történik:

- **Az első lépés a rendszeresítésre javasolt (már beszerzett, konkrét) eszköz, előírt tartalmú dokumentumainak felterjesztése a Rendszeresítési Bizottság részére.** A bizottság tagjai ezután az alkalmazói, üzemeltetői, ellátási, készletképzési, javítási és a többi életciklus követelményeket összevetik a rendszeresítésre javasolt eszköz képességeivel és más jellemző tulajdonságaival. Ennek során vizsgálják azt is, hogy a rendszeresítés személyi, kiképzési, infrastrukturális, munka, egészség, tűz és környezetvédelmi feltételei biztosítottak, vagy biztosíthatók-e. *E vizsgálati szakaszban tehát annak összehasonlító elemzése történik meg, amelynek megállapításai azt fogják tükrözni, hogy az adott eszköz alkalmas-e arra a célra, amelyre alkalmazni tervezik.*
- **A vizsgálat eredményeként a Rendszeresítési Bizottság javaslatot tesz** a rendszeresítésre jogosult felső szintű elöljárónak az ügyben, hogy a szóban forgó eszköz alkalmas-e arra, hogy bekerüljön a Magyar Honvédség haditechnikai rendszerébe.
- **A javaslat alapján a miniszter, döntést hoz** a rendszeresítésről, és ezt határozatban közzéteszi. Ezzel megtörtént a döntés jogi formába öntése, amely a továbbiakra nézve kötelezően előírja az eszköz alkalmazását és az ehhez szükséges tervezési, ellátási, tárolási folyamatokat és jogosulttá teszi az ezt végző szervezeteket arra, hogy mindezekre költségvetési pénzeszközöket használjanak fel.

Ha a két eljárás lépéseinek feladattartalmát és célját vizsgáljuk, akkor megnevezéseiben ugyan eltérő, de tartalmában azonos elemeket találunk. Ez még akkor is igaz, ha leszámítjuk azt, hogy e dolgozatban a tartalmi egyezőségeket igyekeztem a hasonló szóhasználattal is plasztikussá tenni.

Az elvégzett összehasonlító elemzés eredménye képpen megállapítható, hogy mindkét folyamatban – némi absztrakcióval – van egy követelmény meghatározó, majd ezeket a követelményeket a konkrét eszközökkel összevető elemző, értékelő szakasz. Van – a fenti összevetések nyomán tett megállapítások alapján kialakított – szakmai döntéshozó szakasz, amelyben egy meghatározott, az alkalmazó és az üzemeltető szakembereit is magába foglaló grémium eldönti azt, hogy az adott eszköz alkalmas-e a követelmények kielégítésére. Ez egyben a jogi erjű döntéshozatal előkészítésének záró aktusa. Ezt egy jogi döntéshozatal követi mindkét esetben, az egész folyamat célját jelentő cselekmény (beszerzés, vagy rendszeresítés) végrehajthatóságáról. Ezután mindkét esetben egy jogi kodifikációs eljárás következik, amely a beszerzés esetén egy szerződésben, a rendszeresítés során egy miniszteri határozatban közzéteszi a döntést és rendelkezik végrehajtásának peremfeltételeiről.

Az egyes eljárási szakaszok tartalmában tehát nincs lényegi eltérés. Ami egymással ellentétessé teheti a két folyamatot az az, hogy az azonos feladattartalmak egymástól függetlenül és időben eltérően játszódnak le. Ez a két attribútum eredményezi azután azt, hogy az időben később zajló rendszeresítési folyamatban, az időben előbb lefolytatott beszerzési eljárás során hozott döntés később már nem biztosít teljes döntési szuverenitást.

Végkövetkeztetésként tehát azt lehet levonni, hogy a két eljárás összehangolásának nehézségeit két tényező okozza

- 1. A két eljárás, szinte azonos szakmai tartalmú folyamatainak egymástól függetlenített és**
- 2. időben egymástól eltérő végrehajtása.**

Ha tehát fel akarjuk oldani ezt az ellentmondást e két területen kell változásokat eszközölni. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy *a közbeszerzési és a rendszeresítési folyamat szakmai követelmény-meghatározó, a szóba jöhető eszközök ennek való megfelelőségét elbíráló, majd ennek alapján a szakmai és a jogi döntéshozatal szakaszait célszerű volna összevonni.* Ennek során a közbeszerzés céljára kialakított műszaki követelményrendszer egyben a rendszeresítési eljárás alkalmazási, fenntartási és üzemeltetési alkalmasság megítélésének a vonatkozási alapját is adná. A közbeszerzés során a szakértői bizottság mérlegelése a konkrét típus és a követelményrendszer egymásnak való megfelelése

kérdésében, egyben a rendszeresítési eljárásban az alkalmazhatóság megítélését is jelentené. A közbeszerzésben a szakértői bizottság javaslata a beszerzési ajánlatok elfogadására, vagy elutasítására, egyben a rendszeresítésre vonatkozó egyetértő, vagy elutasító javaslatként is értelmezhető lenne. A közbeszerzési eljárás eredményhirdetése – ennek megfelelően – a rendszeresítési döntést is jelentené.

Természetesen a fenti folyamatok egymásnak való megfeleltetése csak egy elvi séma. Elfogadása esetén ehhez hozzá kell igazítani a két folyamat jogi és szervezeti rendszerét, a közbeszerzési szakértői bizottság és a rendszeresítési bizottság egymáshoz való viszonyát, kapcsolati rendszerét és információcseréjének módszerét. De meggondolandó, hogy van-e szükség egyáltalán ebben a tevékenységi szakaszban két külön bizottságra. Nem volna-e célszerűbb olyan integrált közbeszerzési szakértői bizottságok működtetése, amelyek funkciója kiegészülne a sajátos rendszeresítési szempontrendszer (a hadrafoghatósági követelmények teljesítését biztosító szervezeti, személyi, kiképzési, műszaki, infrastrukturális, munka, egészség, tűz és környezetvédelmi feltételek meglétének, vagy megteremthetőségének) megítélésével. Ennek megfelelően a bizottság kiegészülne az ennek ellátására alkalmas szakember-állománnyal.

Feltétlenül hozzá kell igazítani a közbeszerzési ajánlatok elbírálásának szakaszát az ebben az időszakban végrehajtandó haditechnikai megfeleléségi és csapatpróba vizsgálatokhoz. Ennek megfelelően felmerülhet a haditechnikai eszközök közbeszerzésének sajátosságait szabályozó kormányhatározat, de akár a közbeszerzési törvény ilyen értelmű módosítása is. E vizsgálatok elvégzése érdekében szükségessé válhat a haditechnikai megfeleléségi és főleg azok elbírálása időintervallumának változtatása, de szükség lehet az ajánlati felhívásokba az előzetes alkalmazhatósági vizsgálatoknak az ajánlattevők részéről történő mindenoldalú biztosításának, vagy türesének, technikai és hatásbemutatók megtartásának beépítése is.

A célnak leginkább megfelelő eszköz kiválasztása után e két folyamat már nyugodtan szétválhat, és mindkettőben folyhatnak a sajátos beszerzési és rendszeresítési munkálatok. A beszerzésben a szerződéskötés, a pénzügyi-fizetési feltételek biztosítása, a minőségbiztosítás megszervezése, az átvétel és a beszállítás rendezése. A rendszeresítésben a rendszeresítési határozat kiadása, a rendszerbentartási adatkatalógus kidolgozása és kiadása, az üzemeltetési, tárolási, ellátási feltételek előírása és azok megteremtése.

Az új, integrált eljárásrend ilyen kezelése valódi többletmunkát nem igényel, hiszen a felsorolt feladatokat mindkét eljárás esetén ma is – igaz külön-külön, de – végezni kell és végzik is. Aminek változni kellene, az a szemléletmód, amelyben fel kellene adni évtizedes beidőzítéseket és a már rutinná vált gyakorlatot. Véleményem szerint ez igen jutányos ár azért, hogy minden – hangsúlyozom minden – beszerzett haditechnikai termék az elérhető legnagyobb pontossággal feleljen meg az alkalmazhatóság feltételeinek. Nem lesz szükség ehhez pótkerülményekre, a beszerzett eszközök hazai kiegészítő barkácsolására, vagy az előre meghatározott követelményrendszerből való utólagos, kényszerű engedményekre. Lesz lehetőség – anyagi veszteség nélkül – a követelményeknek meg nem felelő eszközök rendszeresítésére nemet mondani úgy, hogy az ilyen eszközöket, vagy anyagokat egyszerűen meg sem vesszük.

A két döntési folyamat így sem tartalmában, sem időben nem különülne el egymástól. Kielégítené mind a közbeszerzési törvény előírásait, mind a rendszeresítés szakmai és gazdasági követelményeit.

A fentieknek megfelelően a rendszerbevonás folyamata a következő elgondolás szerint működhetne:

1. Az igény megfogalmazása

Ebben a szakaszban a felső szinten meghatározott ambíciószintek és szervezeti képesség-követelmények alapján, az alkalmazó katonai szervezetek *meghatározzák azokat a műveleti, haditechnikai és anyagi képességigényeket, melyek a felső szintről előírt követelmények megvalósítása érdekében számukra szükségesek.*

2. Az igény elbírálása

Az igények elbírálása, szükségességük, kielégíthetőségük megítélését jelenti. Ennek keretében kell az igénytámasztók előjáróinak és az alájuk rendelt szakmai szervezeteknek, az igénytámasztókkal interaktív kapcsolatban elemezni azt, hogy a felsorolt haditechnikai képességekre valóban szükség van-e a meghatározott *műveleti* képességek megvalósulása érdekében. Itt kell megítélni azt is, hogy ezeket a *műveleti* képességeket valóban az igényelt tulajdonságú eszközökkel lehet-e elérni, vagy vannak azoknál célszerűbb megoldások. *Ebben a szakaszban lehet elvégezni az elsődleges értékeléseket, amelynek során az igényelt technikai képességek és az általuk teljesítendő műveleti (alkalmazási) harci képességek optimalizálása történhet meg.*

A folyamat egy döntéssel kerül lezárásra, amely annak hivatalos megerősítését jelenti, hogy a szóban forgó technikai képességsomagra a tervezett katonai képességek elérése érdekében szükség van (vagy nincs szükség).

3. A harcászati-műszaki követelmények megfogalmazása⁸

Ebben a munkaszakaszban *a jogosnak ítélt és optimalizált technikai képességek konkrét eszköztulajdonságokra való lefordítása valósul meg*. Ez valójában nem más, mint a képességigény technológizálása. Itt kap a képességigény olyan formát, amelyet egy konkrét eszköz már képes kielégíteni.

Ez azonban még nem konkrét eszköz típus, hanem eszközparaméterek olyan gyűjteménye, amelyek teljesülésével az alkalmazói igények kielégíthetőek. Olyan paraméter követelmények, amelyekhez meg kell keresni az azokat legjobban megközelítő, vagy azonos paraméterekkel rendelkező tényleges eszközt.

A folyamatot ismételten egy döntés zárja le, amelynek tartalma, hogy a meghatározott paraméterű eszközre és pontosan arra van az alkalmazónak szüksége.

4. A beszerzés és a rendszeresítés tervezése

A fenti műszaki döntést követően kezdődhet meg a tervező tevékenység. Ez tartalmazza egyrészt *a rendszerbevonási program, másrészt a beszerzési terv elkészítését*⁹. A két terv egymásra épül és kölcsönösen meghatározzák egymást. Mivel – az előzőekben részletezett elv alapján – a beszerzési és a rendszeresítési döntések ebben a szakaszban egy folyamat két oldalát jelentik, azt fogjuk beszerezni, amit utána rendszeresíteni fogunk, illetve azt fogjuk rendszeresíteni, amit be fogunk szerezni.

A tervezési szakaszt a tervek jóváhagyása zárja le, amely tartalmában, intézkedés a közbeszerzési eljárás lefolytatására.

⁸ A mintapélda a továbbiakban haditechnikai eszközt említ, de az elvi eljárásrend az anyagok specifikumait figyelembe vevő közbeszerzésekre is értelemszerűen kiterjeszhető. *A lektor megjegyzése.*

⁹ Terjedelmi korlátok miatt itt eltekintek a beszerzési terv megalapozását szolgáló katonai feladat-, erőforrás- és költségtervezés folyamataitól. *A szerző megjegyzése.*

5. A közbeszerzési eljárás előkészítése

Ebben a munkafolyamatban, *a jóváhagyott terveknek megfelelő eszközök* (Figyelem! Nem eszköztípusok!) *harcászati-műszaki követelményei kiegészítésre kerülnek, azokkal a sajátos gazdasági, kereskedelmi követelményekkel, amelyeket a közbeszerzési törvény a pályázatadás műszaki dokumentáció tartalmára előír.* Az így kialakult műszaki dokumentáció tartalmazza mind a közbeszerzéshez, mind a rendszeresítéshez szükséges szakmai követelményeket. *Ez még mindig nem egy konkrét eszköztípusra,* csak egy paraméterezett eszközfajtára vonatkozik.

Erre azonban már megindulhat *a piackutatás,* amelynek eredményeképpen megfogalmazásra kerülhet *az ajánlatkérési dokumentum.*

Ebben a munkaszakaszban kell döntést hozni arra vonatkozóan, hogy *a beszerzendő eszköz egyedi fejlesztés, vagy már forgalomban lévő termék formájában kerüljön-e be a Magyar Honvédség rendszerébe.* Ezt szakmai egyeztetések során kell eldönteni. Ezek alapvető tartalma, hogy ki kell munkálni általuk a szakmai követelmények és annak piaci kielégíthetőségének egy olyan optimumát, amely a meghatározott paramétereket a lehető legjobban megközelítve a lehető legalacsonyabb fajlagos ráfordításokkal képes teljesíteni.

Ebben az interaktív folyamatban van helye *egy újabb értékelemzésnek, amelyben az eszközfunkciók és a hozzájuk tartozó költségek optimalizálása történik meg.* Ez jelentheti mind a műszaki követelmények, mind a követelmények megoldási módszereinek költségfüggő módosítását. Lényeg, hogy a technikai képesség-követelmények változtatlanul hagyása mellett olyan, azt kielégítő technikai megoldásokat találjanak az érintettek, amelyek az előírt képességeket a legkisebb fajlagos költséggel teljesítik. Ez az értékelemzési aktus az első, az igénymegfogalmazás során lezajlott folyamat finomítása, amennyiben itt már nem csak a technikai képességek és az azt megvalósító műszaki követelményrendszer, hanem ezek költségeinek optimalizálására is sor kerül.

A szakmai egyeztetéseket egy döntés zárja le, amelyben véglegesítésre kerül a beszerzendő eszköz fajtája, összes paraméter követelménye és az, hogy késztermék kerül-e beszerzésre, vagy fejlesztés kerül-e lebonyolításra, továbbá, hogy a törvény adta kereteken belül milyen közbeszerzési eljárásrend alkalmazása illeszkedik legjobban a beruházás jellegéhez,.

6. A közbeszerzés lebonyolítása

Ennek első lépése **a tender kiírása**, melyben az előkészítő szakaszban kialakított követelmények alapján kiadásra (megjelentetésre) kerül a pályázati felhívás és a hozzá kapcsolódó műszaki dokumentáció. **Ezek tartalma minden részletében megfelel a rendszeresítés követelményeinek is. Azaz, abban az esetben, ha a beérkező ajánlatok bármelyike megfelel ezeknek, úgy az annak nyomán beszerzett eszköz meg fog felelni a rendszeresíthetőség igényeinek.**

Itt szeretném hangsúlyozni, hogy **még mindig nincs szó konkrét eszköztípusról**, még mindig „**csak**” egy többszörösen pontosított, elemzett és egyeztetett, de már kellő konkrétsággal megfogalmazott követelményhalmazról beszélünk.

A tender kiírásra beérkeznek a szállítási (vagy fejlesztési) ajánlatok és kezdetét veheti **a tender bírálatának** folyamata. Ezen belül, a szokásos bírálati szempontokon túl, ebben a beszerzési szakaszban kell megoldani egyrészt az elvi követelményeknek leginkább megfelelő konkrét eszköztípus kiválasztását. Ez természetesen eszközfajtánként több is lehet, amelyek összemérése mind a beszerzési, mind a rendszeresítési szempontrendszer alapján az ajánlatok értékelése során tovább folyik. Másrészt – és ez új elem – **ebbe az értékelési szakaszba kell beiktatni a rendszeresítéshez szükséges haditechnikai alkalmasság és csapatpróba vizsgálatokat.**

Ezért a pályázati feltételeknek tartalmazniuk kell az ehhez szükséges, a szállító által biztosítandó feltételeket. Így – a vizsgálat jellegétől függően – mintapéldány rendelkezésre bocsátását, a szükséges dokumentumok és műbizonylatok átadását, a csapatpróba referencialhelyen, vagy saját alakulatnál történő lebonyolíthatóságát, az alkalmazási tapasztalatok átadását, bemutatók, hatásvizsgálatok lebonyolítását. Ezzel párhuzamosan természetesen folyik a tenderbírálat **„hagyományos”** folyamata is, amelyben a jogi, gazdasági, kereskedelmi és műszaki megfelelőségi követelmények teljesülését vizsgálja a kibővített szakértői bizottság.

A tenderbírálat a szokásos értékelésen és javaslatvételen kívül kiegészül olyan elemzésekkel, amelyek a rendszeresíthetőség összetevőit értékelik. Ezek műszaki, gazdasági, katonai képességeket, életciklus funkciókat, rendszerbentartási, egészségügyi, környezetvédelmi, biztonságtechnikai adatokat, valamint a beszerzési biztonság folyamatoságának kérdéseit vizsgálják.

E tenderbírálat fenti dokumentumait a közbeszerzési szakértői bizottság együttesen értékeli, ezek következtetései, és megállapításai alapján elkészül az összefoglaló dokumentum. Ez a már felsorolt hagyományos tartalmakon túl, magába foglalja a rendszeresítési eljárás döntés-előkészítést szolgáló záró dokumentumokat is. Ez lehet a csapatpróba és a megfelelőségi vizsgálatok jegyzőkönyve, különféle szakvélemények, hatósági bizonyítványok, minőségi tanúsítványok, a rendszerbe állítás és tartás költségvetéseiről, vagy a rendszeresítés infrastrukturális igényeiről készült írásos anyag.

A folyamat végén megtörténik a műszaki-alkalmazási követelményeknek leginkább megfelelő eszköztípus kiválasztása és szerzési, illetve rendszeresítési döntésre való előterjesztése. A kialakított követelményrendszer ebben a folyamatban válik ténylegesen haditechnikai eszköztípussá.

7. A közbeszerzés eredményhirdetése

Ez a folyamatszakas az eljárásban a közbeszerzési és a rendszeresítési döntést foglalja magába. Ennek során születik meg a megelőző döntés-előkészítési szakaszban kiválasztott eszköztípus rendszeresítésére és szerzésére vonatkozó elhatározás, valamint azok hivatalos közlése.

Valójában ez az aktus a két folyamat összekapcsolásának legérzékenyebb pontja. A folyamat érzékenységet az adja, hogy a döntés során, még ha az előkészítést egy lépésnek tekintjük is, ***időben csak meg kell különböztetni a szerzési és a rendszeresítési döntést.*** Ezzel azonban, bár lényegesen kevésbé kiélezett formában, de ismét a „***tyúktojás***” dilemmánál vagyunk. Annyi előnyünk azonban most már van, hogy a megelőző folyamatok összevonásának eredményeként még mindkét döntés során meg van a döntési szabadságunk, azaz még egyik döntés-előkészítési folyamat sem determinálta a másikat.

Tekintsük, hát át azt, hogy mit végeztünk eddig és az ennek alapján rendelkezésre álló információk alapján próbáljuk meghatározni azokat a döntés tartalmakat, amelyek – figyelembe véve a fenti érzékeny pontokat – megoldást jelenthetnek az ügyben. Az eddig lezajlott események eredményeképpen megszületett az elvi követelményeknek leginkább megfelelő, a piacon fizikálisan is hozzáférhető eszköztípus kiválasztása. Meg van a lehetséges beszállító. Ismerjük az eszköz rendszerbevonásának minden feltételét és azok biztosíthatóknak ítélték. Megtörtént az eszközök mintapéldányainak bevizsgálása, csapatpróbája, és azokon ezek megfelelőnek találtak. ***Mindezek alapján nincs***

akadály a annak, hogy az eszköz rendszeresítésre kerüljön, majd megkezdődjön a beszerzés nyomán annak beszállítása. Ehhez már csak a szükséges döntéseket kell meghozni. **Ez világos, de milyen sorrendben?**

Személyes véleményem szerint a folyamat lezárásaként először a rendszeresítésre vonatkozó döntést kell meghozni, mivel az eljárás célja és meghatározója az, hogy a Magyar Honvédség egy alkalmazható, a meghatározott katonai feladatok ellátására alkalmas eszközt kapjon. Ebben a gondolatrendszerben a rendszeresítés eredménye a cél és az ezt szolgáló beszerzés eredménye pedig az eszköz. Ezért az alkalmazhatóságról hozott döntésnek meg kell előznie a beszerzésre hozott döntést. Ennek a besorolásnak a szigorúságát nyilvánvalóan a megelőző döntés-előkészítő folyamatok általam kidolgozott összevonása jelentősen enyhíti.

A fenti elvi eszmefuttatásból következően a döntési folyamatnak itt ketté kell válnia. Jogilag ezen a ponton kell elkészülnie a rendszeresítés záródokumentumának. Ennek tartalmaznia kell a döntés-előkészítés záródokumentumainál felsoroltakon túl a rendszerbe állítás tervét, az állománytábla módosítási igényeket, a szakanyag felelősök kijelölését és feladataik meghatározását, a rendszeresítési megnevezést és típusjelet. Ezek az okmányok az előzőekben már felsorolt csapatpróba jegyzőkönyvvel, a szakvéleményekkel, a hatósági és minőségi tanúsítványokkal a rendszeresítési és rendszerben tartási költségvetésekkel, a beszerzés és az ellátás ütemtervével, valamint a kiegészítő infrastrukturális igényekkel együtt képezik *a rendszeresítési eljárás záró dokumentum csomagját.* Ezt kell összeállítania a közbeszerzési szakértői bizottság, rendszeresítéssel foglalkozó tagjainak. Ez kerül előterjesztésre a **Rendszeresítési Bizottság** állandó tagjainak, véleményezésére.

Nagyon fontos, hogy *a véleményezésre felterjesztett csomag tartalmazza a beszerzésért felelős bizottsági tagok azon záradékát, hogy a rendszeresítési javaslatba hozott – legjobban megfelelő – eszköz beszerzési feltételei, minden tekintetben adottak és azok a törvény előírt feltételek között kerültek kialakításra.*

Ebben a helyzetben a Rendszeresítési Bizottságnak lehetősége van elfogadni, vagy elutasítani a rendszeresítési javaslatot. Abban az esetben, ha elutasítják, azt megfelelő alátámasztással, szakmailag indokolni kell. Ekkor ugyanis a közbeszerzést eredménytelennek kell tekinteni és ezt kell kihirdetni. Ennek jogi indoklását adja a **Rendszeresí-**

tési Bizottság elutasító határozatának szakmai indoklása. Ebben az esetben a közbeszerzés eredménytelen volt, így az eljárást meg kell ismételni, amelynek során a **Rendszerezítési Bizottság** szakmai kifogásait figyelembe kell venni.

Nyilvánvaló, hogy a bizottsági elutasítás esélye a megelőző döntés-előkészítő folyamat szakszerű végrehajtása esetén igen csekély, bár nem lehet kizárni olyan váratlan, vagy csak a magas szintű rendszerezítési grémium tagjai által ismert tényezőket, melyek csak ezen a végső bizottsági ülésen jelennek meg.

Ha a **Rendszerezítési Bizottság** elfogadja a felterjesztett javaslatot, akkor ez *végső döntésre a miniszterhez kerül felterjesztésre, aki még – elvileg – mindig hozhat nemleges döntést.* Ekkor az eljárás ugyanaz, mint a megelőző bizottsági „nem” esetén. *Pozitív döntés után kerülhet sor a közbeszerzési szakértői bizottság eredményhirdetésére, amely így már egy rendszerezített eszköz beszerzéséről szól.*

Technikailag némileg módosul a fenti folyamat abban az esetben, ha az új típusú eszköz egy fejlesztési folyamat nyomán kerül rendszerezítésre. Itt – véleményem szerint – nem a kifejlesztendő terméket, hanem a fejlesztést kell első lépésben beszerezni. Nem tudhatjuk ugyanis, hogy sikeres lesz-e a fejlesztés, illetve, hogy annak az általunk elvárt lesz-e az eredménye.

Ez felvetheti a fejlesztési költségeknek a termék-mennyiségre való ráosztásának problematikáját, azaz azt a dilemmát, hogy fizessük-e ki előre a fejlesztés teljes költségét (hátha nem lesz gyártmány, vagy elmarad a későbbre tervezett beszerzés), vagy vállaljunk kötelezettséget a későbbi beszerzésre és így a termékek majdani árában fizessük meg a fejlesztés költségeit. Ez áthidalható egyrészt a beszerzési szándéknyilatkozattal, másrészt azzal az elvvel, hogy a sikertelen fejlesztés, vagy annak elhúzódásának költségeit a fejlesztőnek kell viselnie. Így, sikeres fejlesztést feltételezve a szállító reálisan tudja tervezni a fejlesztés költségeinek a megrendelőre való terhelést.

A fejlesztés beszerzésének folyamatában a rendszerezítési szakemberek azonos módon vesznek részt, mint a termékbeszerzés esetén, azzal a különbséggel, hogy a követelményrendszer kidolgozásánál (igénymegfogalmazás és harcászati-műszaki követelmények meghatározása) a majdani rendszerezíthetőség szempontjait veszik figyelembe, illetve a különféle alkalmassági és csapatpróba vizsgálatokat a prototí-

puson végzik el. Egyéb összetevői tekintetében a folyamat¹⁰ ugyanaz, mint a termékbeszerzés esetén.

Összegzésképpen azt a következtetést lehet levonni, hogy a rendszeresítési folyamat átalakításával és a rendszeresítési dokumentációnak egy új típusú adattárházzal és ahhoz kapcsolódó adatértelmező katalógussal való kiegészítésével a Magyar Honvédség haditechnikai eszközökkel és hadianyagokkal való ellátása rendezettebbé és megalapozottabbá válhat. E változásokkal a felhasználók a rendszeresített eszközökről olyan adatbázissal fognak rendelkezni, amely azok életciklusának minden lehetséges eseménye végrehajtásához biztosít adatokat. A megfelelő adatellátottság pedig javíthatja az üzemeltetés és a technikai kiszolgálás megalapozottságát és ezzel színvonalát. Ez egyrészt hosszabb élettartamot, kevesebb rendkívüli meghibásodást, de akár hosszabb javításközi időintervallumokat is eredményezhet. Mindez párosul a hivatásos haderőre való áttérés ez irányú, remélt pozitív hatásaival, a technikai eszközök alkalmazásának és kiszolgálásának egy új minőségi szintjét jelentheti.

E szép remények ellenére tisztában vagyok azzal, hogy az előzőekben általam leírt új típusú folyamatok a szakemberekben még számtalan kérdést fognak generálni. *Nem hiszem azt, hogy az előző gondolat kísérlet lezárt, minden kérdésre választ adó rendszeresítési „bölcsek köve”. Abban viszont feltétlenül hiszek, hogy ha tétován is, ha még hibás részletekkel, vagy sok kérdéssel terhelten is, de a nem túl távoli jövőben célszerű megkezdeni a két rendszer hatékonyabb harmonizációját megteremtő konkrét eljárásokat.*

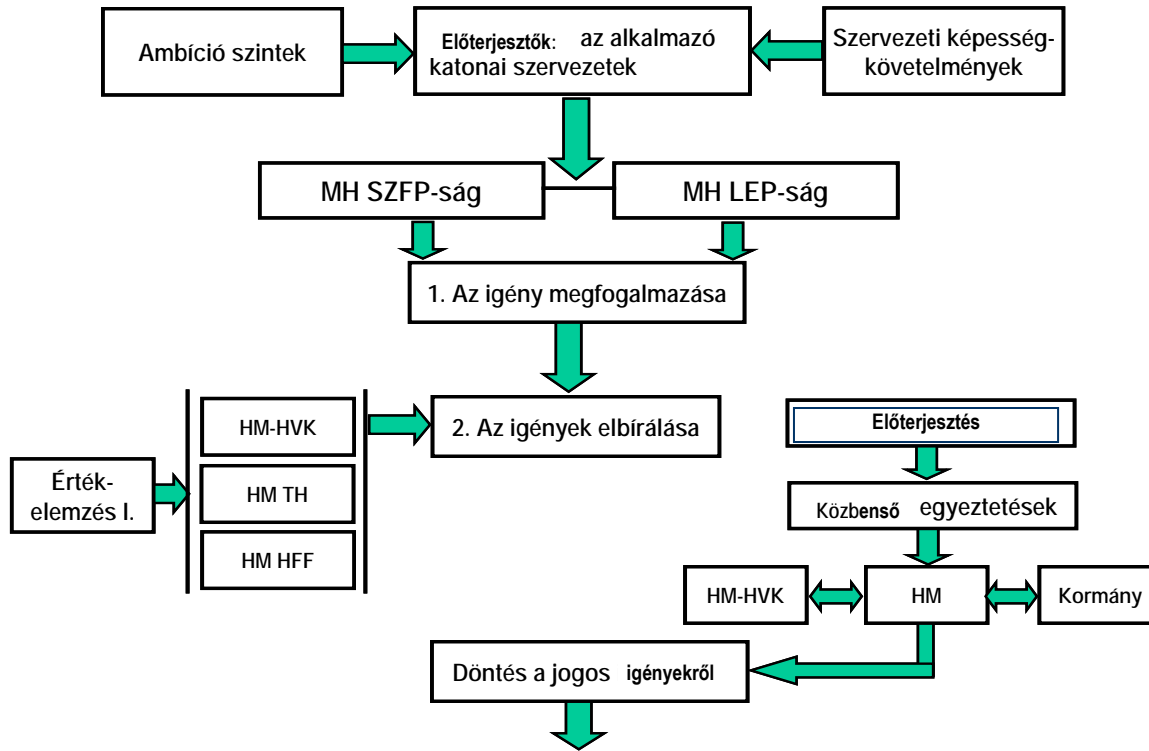
Mert a leghosszabb út is az első lépéssel kezdődik.

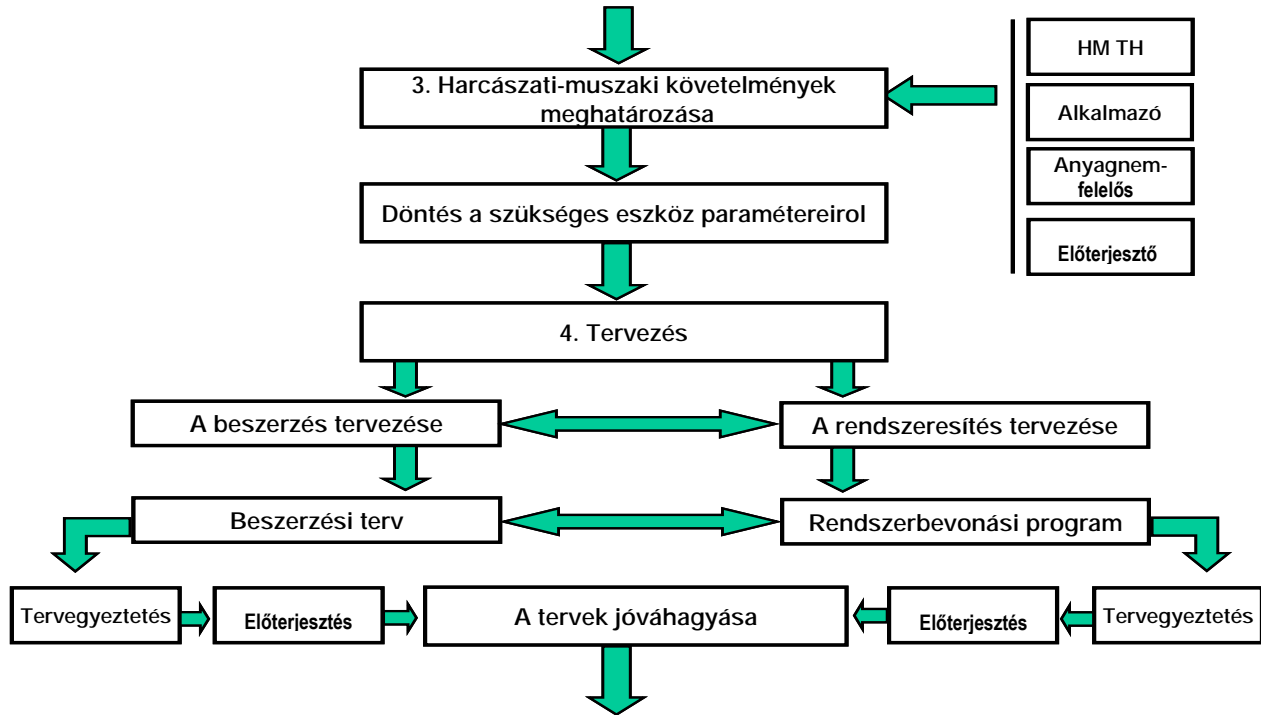
FÜGGELÉK 6 LAP.

¹⁰ A...

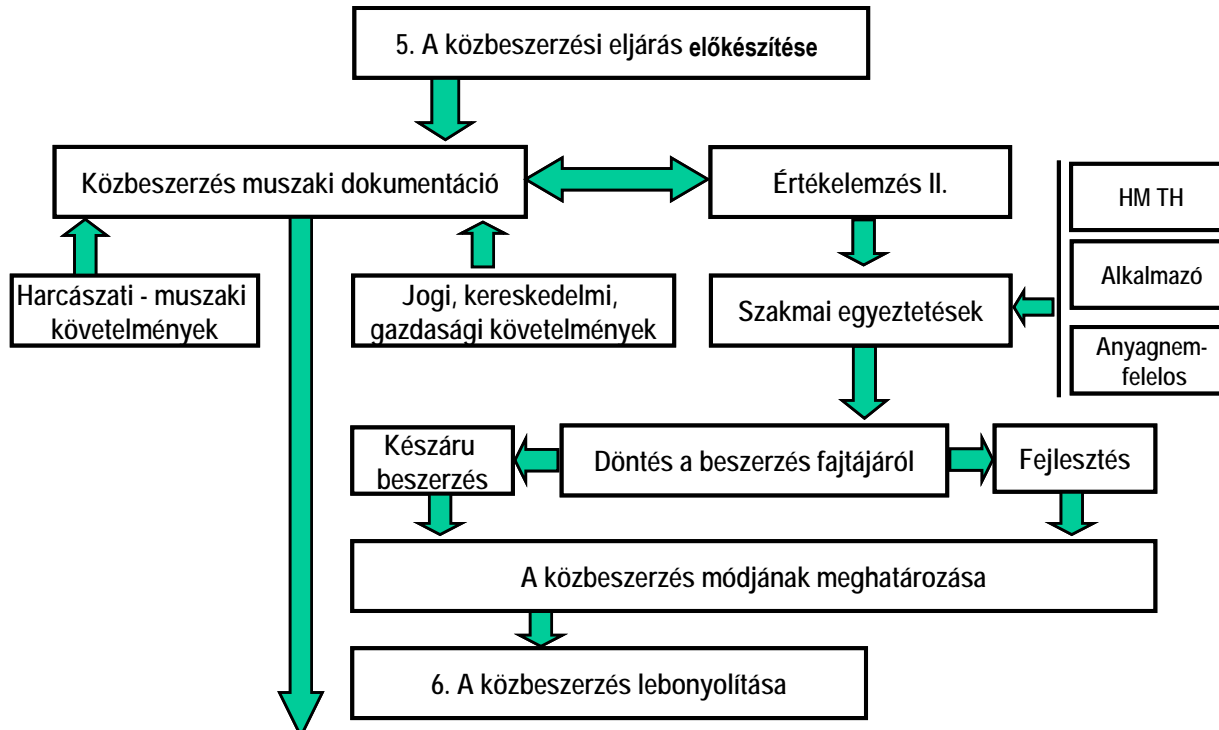
A RENDSZERBEVONÁS FOLYMATA

1. sz. ábra

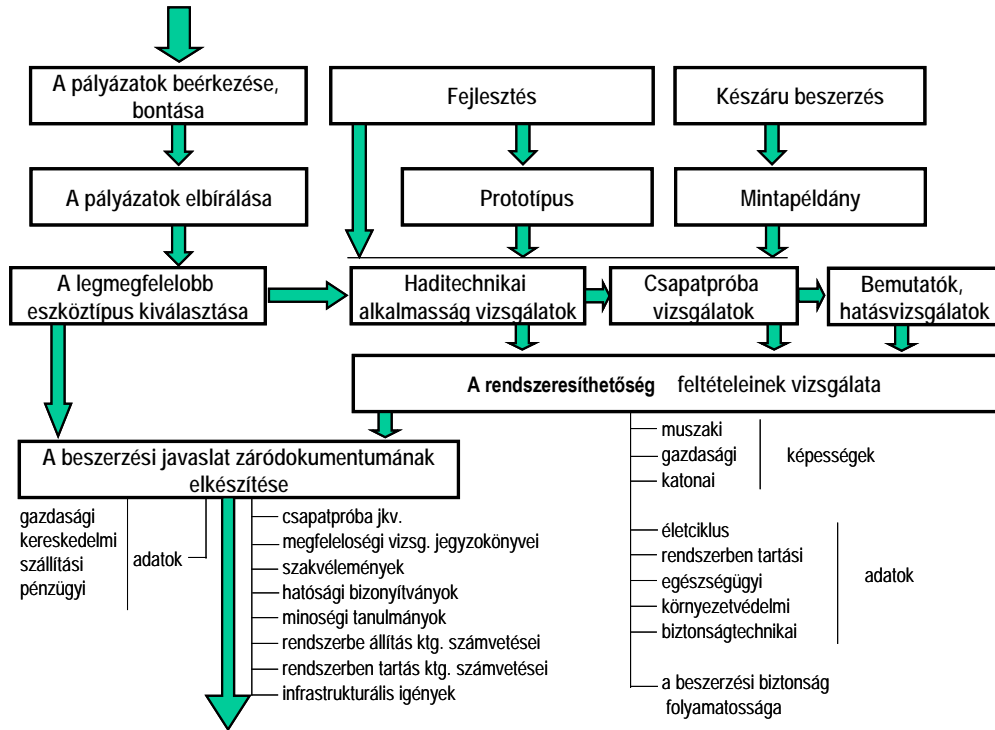




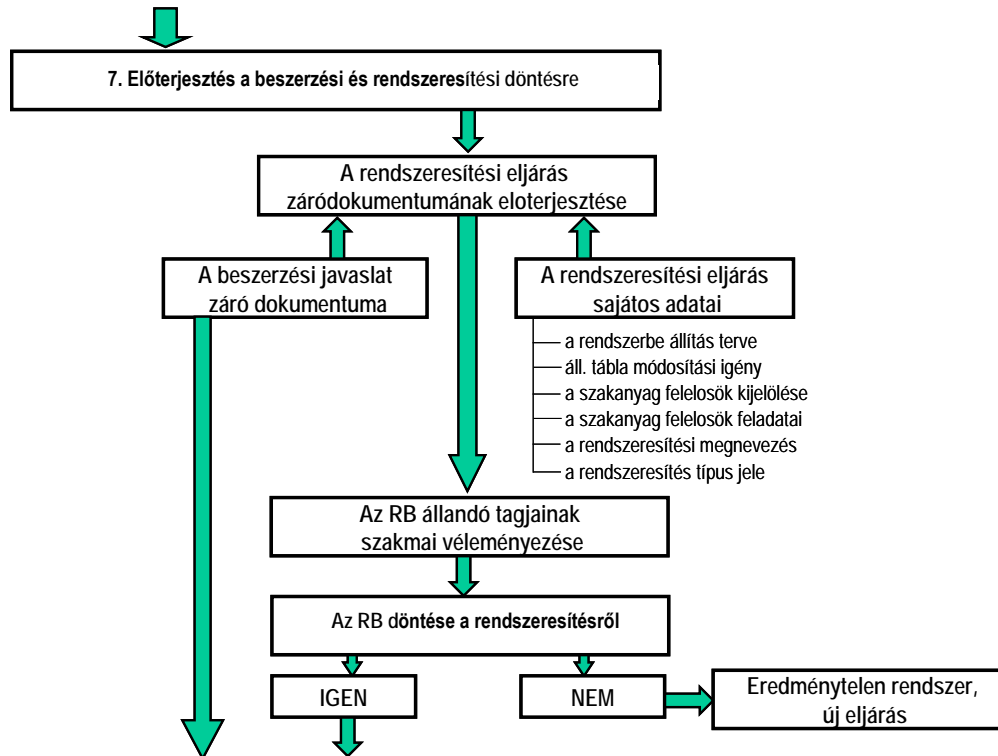
3. sz. ábra

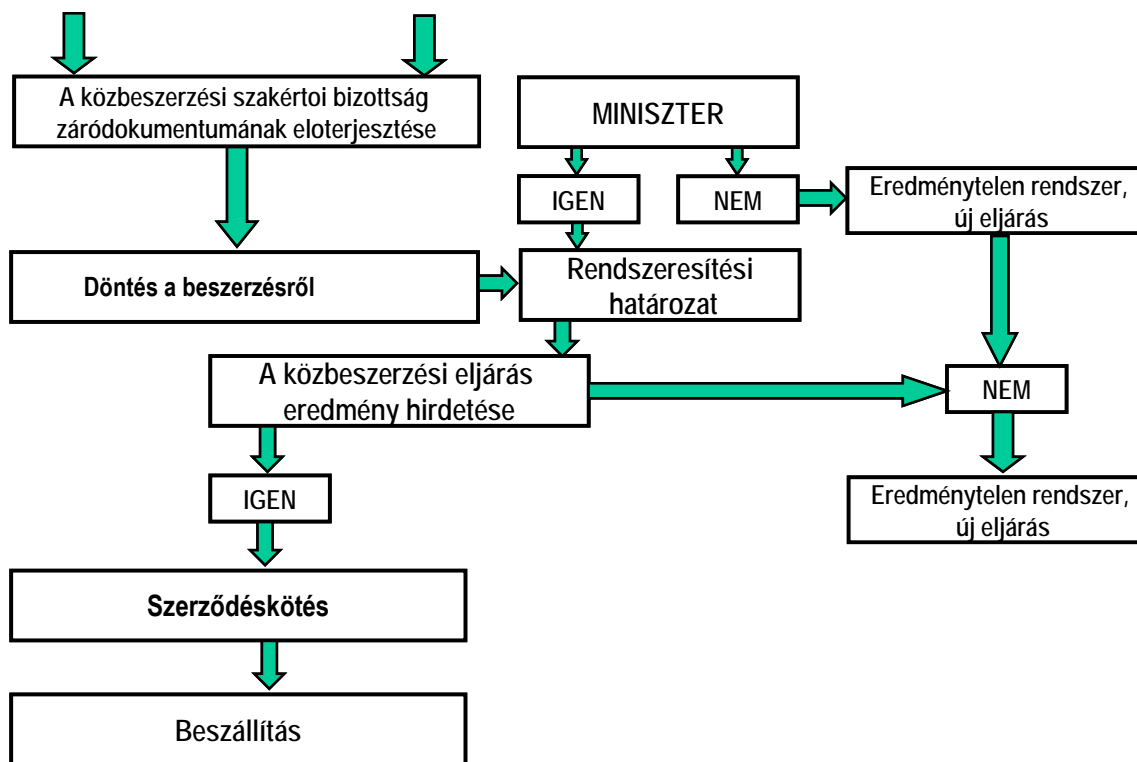


4. sz. ábra.



5. sz. ábra





A RENDŐRSÉG SCHENGENI FELKÉSZÍTÉSÉNEK TERÜLETEI ÉS FŐ FELADATAI A LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS SZEMPONTJÁBÓL

Németh Gyula¹

A Belga Királyság, a Német Szövetségi Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Luxemburgi Nagyhercegség és a Holland Királyság, a közös határokon folyó ellenőrzések fokozatos megszüntetéséről szóló, 1985. június 14-én kelt Schengeni Egyezmény alapján úgy határoztak, hogy megszüntetik a közös határokon az ellenőrzést a személyforgalomban. Megkönnyítik a közös határokon az áruszállítást és az áruforgalmat, tekintettel arra, hogy az Egységes Európai Okmánynyal kiegészített, az Európai Közösségeket Alapító Szerződés úgy rendelkezik, hogy a belső piac belső határok nélküli térség.

A szerződő felek által követett cél azonos azzal a célkitűzéssel, hogy ne befolyásolja az Alapító Szerződés rendelkezéseinek végrehajtásában meghozandó intézkedéseket. A szándék megvalósítása egy sor megfelelő intézkedés meghozatalát igényli, és szoros együttműködést tesz szükségessé a szerződő felek között.

Hazánk célul tűzte ki az egyezményhez történő csatlakozást, ami kötelezettséget jelent a schengeni kritériumok betartására és jelentős feladatokat ró a rendőrségre.

Ennek a feladatnak rövid bemutatását szeretném elvégezni logisztikai aspektusból.

1. Személy- és tárgykörözés

A Schengeni Végrehajtási Egyezmény a körözési tevékenység nemzeti jogi szabályozását a tagállamok számára meghagyja, azonban megköveteli, hogy a nemzeti szabályozás összhangban legyen a schengeni együttműködés, különösen a Körözés Egyezményben meghatározott folyamataival, amelynek szabályait részletesen a SIRENE

¹ Németh Gyula rendőr alezredes, BM Rendészeti Biztonsági szolgálat Gazdasági Igazgatóság, Műszaki osztály. ZMNE doktorandusz.

kézikönyv tartalmazza. Szükséges, hogy a körözési tevékenység eredményeként beinduló rendőri tevékenységek egyes folyamatai szabályzatokban olyan részletességgel legyenek szabályozva, amely lehetővé teszi az egységes végrehajtást.

A nemzeti személy és tárgykörözésnek az SE szabályai értelmében szemléletében és tartalmában is meg kell változnia. Azzal, hogy hazánk egész területe a schengeni külső határokon belül kerül, az elfogatóparanccsal elrendelt körözések mindegyikének bele kell kerülnie a **(Schengeni Információs Rendszer) SIS adatbázisába**. Kivételt képezhetnek azok a körözések, amelyeket valamilyen oknál fogva nem kíván a hatóság a nemzeti határokon kívül érvényesíteni, azonban ezek száma nem lehet magas.

A körözéseknek a **SIS** rendszerbe történő bedolgozását kizárólagos hatáskörrel a **SIRENE iroda** végzi, amely találat esetén minden kiegészítő információt megad az érintett másik tagállam SIRENE irodájában keresztül. Annak érdekében, hogy ez a követelmény teljesíthető legyen, a körözés elrendelésekor az elrendelő szervnek a szükséges háttérinformációt (elrendelő határozat másolata, indokolás, biometriai azonosítók, stb.) digitalizált formában előre el kell juttatnia a SIRENE központjába. A SIRENE ebből ad majd elsődleges kiegészítő információt találat esetén. Az eredeti iratok megküldésére csak abban az esetben kerül sor, ha a találat kiadatáshoz, átadáshoz, kitoloncoláshoz, stb. vezet, és azt végrehajtják.

A fentiek teljesítéséhez szükséges feltételek megteremtésére minden körözést elrendelő rendőri szervnél intézkedni kell.

2. Határrendészethez kötődő feladatok

a) Közreműködés a mélységi ellenőrzésben

A schengeni belső határokon történő határellenőrzés megszűnése miatt az ország mélységi területén kell érvényesíteni azokat az érdekeket, amely a külső határon a határellenőrzéshez fűződik. Mélységi ellenőrzés keretében kell elvégezni azt a szűrő-kutató tevékenységet, amely az illegális bevándorlás, az emberkereskedelem, a bűnözők, a terroristagyanús személyek, a kábítószeres, a hamisított termékek, a lőfegyverek nem kívánatos beáramlását és mozgását képes feltárni, felderíteni és megakadályozni.

A közös járőrözés és a közös nyomozócsoportok működtetése komplex feladat, amelyek schengeni követelményeknek megfelelő végrehajtása a részfeladatok pontos megfogalmazását igényli. Ennek érdekében az érintett társszervekkel közös szabályzatokat kell kidolgozni.

A mélységi ellenőrzés szorosan összefügg az engedéllyel birtokolt kábítószeres és lőfegyverek rendészetére, és idegenrendészetre vonatkozó feladatokkal is. Függetlenül személyi és szervezeti összetételtől a közös járőr ellenőrző tevékenységének mindezekre is összpontosítania kell.

b) Kábítószeres és lőfegyverek rendészete

A schengeni belső határok szabad átjárhatóságával megszűnik az engedéllyel birtokolt kábítószer és pszichotrop anyagok, valamint engedélyes lőfegyverekkel történő határátlépések határon történő ellenőrzésének lehetősége. Az **EU** a kábítószernek minősülő, saját fogyasztásra szánt gyógyszerek nagyobb mennyiségével történő határátlépést egységesített (schengeni típusú) orvosi igazolás, a lőfegyverek esetében pedig **Európai Lőfegyver Útlevelel** meglétéhez köti, melyek ellenőrzése (esetleges láttamozása) rendészeti feladat.

A személyek szabad mozgásának biztosítása érdekében a schengeni belső határok térségében megfelelő létszámú rendészt kell szolgálatban tartani (különösen a közös határ-együttműködési pontokon), akik szorosan együttműködnek a közös járőrszolgálattal.

A feladat teljesítésének előfeltétele a rendészeti tevékenységekhez kötődő nyilvántartások létrehozása, és azok országos elérhetőségének biztosítása.

c) Biometrikus adatok szolgáltatása

A hazai körözések schengeni körözési adatbázisba történő felvételéhez szükséges a nemzeti központi adatbázisokra alapozó személyazonosító adatok szolgáltatásának képessége. Ezek létrehozása és beillesztése az információs rendszerbe előfeltétele a **SIS** csatlakozásnak. A biometrikus adatokat szolgáltató szervek, intézmények felkészülése ennek érdekében külön feladat, melynek fejlesztése a **BM** hatáskörében valósul meg.

3. Határon átnyúló rendőri együttműködés

A schengeni típusú határon átnyúló rendőri együttműködési formák közös jellemzője, hogy azok mindegyikének alkalmazására csakis az egyezményekben konkrétan meghatározott, köztörvényes bűncselekmények megelőzése, felderítése, megszakítása, vagy az elkövető üldözése érdekében kerülhet sor. Ezt a csatlakozási okmányban megjelölt bűnüldöző szervek (nyomozó hatóságok) tagjai végezhetik. Az együttműködés célja: Az együttműködő tagállamok közül a joghatósággal rendelkező tagállamban a büntetőeljárás megindításához szükséges bizonyítékok törvényes beszerzése, valamint az elkövető jogszerű eljárás alá vonása.

A hazai rendszernek meg kell felelnie a megkeresésre folytatott lehallgatás, a határon átnyúló figyelés, technikai figyelés, ellenőrzött szállítás, fedett nyomozók és informátorok alkalmazása, a közös nyomozócsoportok működtetése, valamint a saját kezdeményezésű határon átnyúló forrónyomon üldözés tekintetében. (Külön eset, amikor ezeket az intézkedések valamelyikét tanúvédelem, vagy tanúvédelmi együttműködés eseteiben kell foganatosítani).

Határon átnyúló – határ-menti – intézkedések alkalmazásával, önálló kezdeményezésével és végrehajtásával érintettek továbbá a schengeni belső határokkal rendelkező rendőr-főkapitányságok és rendőrkapitányságok is.

A rendőrség schengeni rendszerben kiemelten kezelt bűncselekmények felderítését és nyomozását végző – *Kábítószer, Emberkereskedelem, Lőfegyverek* – vagy a rendszer alapfeladatához csatlakozó feladatot ellátó – *Célkörözés* – egységeinek felkészülése a határon átnyúló együttműködési formák alkalmazására a felkészülés részét képezi. Központi helyzetükre és országos hatáskörükre tekintettel ezen egységek munkatársait megfelelő informatikai és kommunikációs felszereltséggel kell ellátni.

A schengeni előírások értelmében a *rendőri együttműködési kézikönyvéhez* el kell készíteni a magyar rendőri együttműködési szabályokat tartalmazó nemzeti kiegészítést, és annak fordítását közzé kell tenni az EU schengeni rendőri együttműködési kézikönyvben.

4. Oktatás, képzés, működés begyakorlása

A felkészülés szervezésében és a schengeni feladatok ellátásában résztvevő állománynak részletes, speciális ismeretekkel kell rendelkezniük a konkrét tennivalókról és azok végrehajtásának módjáról. Ez az ismeret és a módszertani jártasság az általános, a schengeni egyezményeket ismertető képzési formákban nem szerezhető meg. Így viszonylag kis létszám részére, célzott, konkrét ismeretek megszerzésére irányuló képzésekre van szükség, melynek alapját a schengeni szabályzatokat feldolgozó oktatási tematika képezi. Az alap tematikához egyes esetekben gyakorlati, betanító képzést is hozzá kell rendelni

A schengeni rendszer működtetéséhez, néhány esettől (SIRENE, közös határ-együttműködési pont, stb.) eltekintve, nyelvismeretre nincs szükség. Minden végrehajtásban érintett beosztottnak a saját beosztási helyén, a saját munkáját, saját anyanyelvén, hazai szabályzatok alapján végezve kell a schengeni feladatot ellátnia, ezért kiemelt gondossággal kell megszervezni a *Schengen Alapfinanszírozásával* tervezett nyelvi felkészítést.

A felkészülés során kétféle képzésre kerülhet sor, amelyekhez a résztvevők kiválasztása, a részvétel megszervezése a képzési intézménnyel együttműködve a felkészülési felelősök feladata.

A Schengen Alap projektjeinek keretében, 2005 áprilisától hat héten keresztül, heti 30 fős turnusokban 180 fő rendőri állomány célzott, bentlakásos képzésére volt lehetőség a Határőrség szervezésében.

Rendkívül fontos, hogy az érintett szervek, a korábbi gyakorlattól eltérően, ténylegesen azokat küldjék el a képzésre, akik valóban schengeni feladatokat fognak ellátni, és azokat a schengeni tényleges csatlakozásig beosztásukban meg is tartásák.

Célszerűnek látszik viszont *olyan szótár kidolgozása*, mely a kapcsolattartási szolgálati helyeken és a mélységi ellenőrzések során közreműködő állomány részére nyújt segítséget.

5. Informatikai és kommunikációs háttér

A felkészülés érdekében a teljes csatlakozásig a SIS rendszer hazai alrendszerének kialakításához és működtetéséhez, továbbá a

schengeni normák szerinti kommunikációhoz folyamatos informatikai fejlesztésekre van szükség.

Jelenleg rendelkezésre áll az a **rendőrségi informatikai hálózat**, amely lehetővé teszi a rendőrségi alkalmazások (elsősorban a körözés) elérését a gerinchálózaton keresztül a rendőr-főkapitányságokig, bérelt hálózaton a kapitányságokig, és többnyire az őrökig lemenően. A körözési adatbázis elérése biztosított az arra jogosult partnerszervezetek számára. **A hálózat eszközellátottsága rendkívül heterogén**, melynek kiváltása fejlesztést igényel mind a házon belül, mind a végfelhasználók tekintetében. A hálózat útválasztóinak fejlesztése, az adatbiztonság és a kódolás/rejtjelezés megbízhatósága érdekében az általános informatikai fejlesztés kiemelt részt képez.

A PHARE COP 2002 keretében jelenleg folyamatban van a körözési rendszer átszervezésének informatikai háttéréhez szükséges **szoftver fejlesztése**.

Ennek az eljárásnak előfeltétele mindazon hazai nyilvántartások, adatbázisok elektronikus, valós idejű elérése a SIRENE számára, amelyben a körözés jóváhagyását megelőzően a személy (vagy tárgy, pl. gépjármű, lőfegyver, stb.) vonatkozásában ellenőrzést tud folytatni. Ennek a feltételnek a teljesítése érdekében a schengeni körözési rendszerbe felvehető minden kategóriára vonatkozó összes lehetséges nemzeti alkalmazás központi kezelését, elektronikus elérését biztosítani kell.

6. Adatvédelem, adatbiztonság, minősítés, rejtjelezés

Az adatvédelem az átvilágításnak kiemelt, hangsúlyos fejezete. A személyes adatok védelme a schengeni feladatok mindegyikét érinti, ezért azok tervezése során figyelembe kell venni annak adatvédelmi szempontokat is. A végrehajtás során elvileg **az adattovábbítások mindegyike adatvédelmi ellenőrzés alá esik**, amelyet (döntés értelmében a schengeni működésre kiterjesztett hatáskörrel) a **BM Europol Adatvédelmi Felügyelő Hivatala** lát el.

Elsősorban a napi munkavégzéssel párhuzamosan a SIRENE iroda tevékenysége során jelentkezhet a helyszíni adatvédelmi ellenőrzés.

Az adatbiztonsági felkészülés döntően **központi informatikai feladat**, azonban a schengeni rendszer (az **EUROPOL**-hoz hasonlóan) csak a nemzeti végpontig (interfészig) biztosítja a központi elektronikus

adatbiztonsági eszközöket és a rejtjelezést. Tekintettel arra, hogy várhatóan már az első (próba) évben százmilliós nagyságrendű lekérdezésre és több ezres nagyságrendű, találaton alapuló ügyszámra kell számítani, nagy számban várható a felhasználói végpontokig lemenő olyan kommunikáció, amely adatvédelmi ellenőrzés alá esik.

Adatbiztonsági követelmény, hogy a nemzeti végponttól a felhasználói végpontokig biztosított legyen a hazai rejtjeleszközzel védett adattovábbítás. A SIRENE, mint központ esetében ez minden határőrizeti, vám és idegenrendészeti végpontot, a rendőrségi végpontokat (előre láthatólag minden megyei főkapitányság, a kapitányságok, őrsök, továbbá a közös kapcsolati/együttműködési helyek) valamint a mobil lekérdezőket, és az adatvédelmi felügyelet végpontját jelenti.

A fizikai, technikai és elektronikus adatbiztonság ellenőrzése a korábbi átvilágítások önálló fejezete volt. A schengeni adatvédelmi előírások szerint a SIRENE számára létre kell hozni az adatvédelmi felügyeletet, amelyet a szükséges jogosultságokkal el kell látni. Létre kell hozni az adatvédelmi ellenőrzést lehetővé tevő adattovábbítási nyilvántartást, és ezen túlmenően a hozzáférési nyilvántartást, amely a felelőség megállapításához nélkülözhetetlen. (*Log file*).

A schengeni kommunikációs és konzultációs hálózat kialakítása és működtetése kapcsán felmerül a schengeni dokumentumok minősítésének kérdése. Általában a schengeni dokumentumok többsége, de az értékelő átvilágítások megállapításait rögzítő **Schengeni Értékelési (SchEval) Dokumentumok** mindegyike „*korlátozott hozzáférésű*” jelzéssel van ellátva, amit a hazai titokvédelem jelenleg olyan minősítésként értékel és kezel, amely nem teszi lehetővé a hozzáférést azok széles köre számára, akik munkájához az így jelölt információ elengedhetetlenül szükséges.

Ugyancsak gondoskodni szükséges arról, hogy a **Schengeni Kézikönyvek** alapján készülő **magyar szabályzatok** minősítése (minősítetlensége) ne térjen el a Kézikönyveketől. A sikeres értékeléshez szükséges ugyanis a szabályzatok lefordítása és átadása a külföldi értékelők számára is. A schengeni feladatot végrehajtó állomány számára olyan szabályzat kivonatokat kell készíteni, amely lehetővé teszi, hogy azokat mindig maguknál tarthassák, abból a hozzájuk forduló állampolgárt pontosan tájékoztathassák.

7. A SIS hálózat és a SIRENE egység létrehozásával kapcsolatos feladatok

A Schengeni Információs Rendszer (SIS) a tagállamok integrált, közös körözési adatbázisát kezelő informatikai rendszer, amely tartalmazza a beutazási tiltólista és a határfigyelőztetések adatait is. Ehhez a rendszerhez kapcsolódik a **SIRENE** háttér-információs rendszer, amely a rendszer töltésén kívül csak a **SIS**-beli lekérdezés találata esetén lép működésbe. **Szintén a rendszerhez (a SIRENE irodán keresztül) kapcsolódik a vízumkiadáshoz szükséges konzultációs rendszer (VIR).**

A **SIRENE** iroda részletes információkkal dolgozik, működő iroda, míg az **N-SIS** gyakorlatilag nem más, mint egy informatikusok által fenntartott és karbantartott **hazai szerver-együttes** és annak országos lekérdezést biztosító hálózata. Helyileg is és technikailag is elkülönül a működő egységektől, azok háttér rendszere.

A SIRENE hozzáférési végpontja az egyetlen, ahonnan tölthető a rendszer adatbázisa. A többi végpont (ideértve a mobil, rádió alapú lekérdezési lehetőséget is) csak lekérdezni tud. Találat esetén fordulnak a saját **SIRENE** irodájukhoz a háttéradatokért, amelyet az vagy megad (ha saját felvitt adat), vagy beszerez a találattal érintett nemzeti **SIRENE** irodától. **Kommunikáció tehát mindig egy felhasználó és két SIRENE iroda között történik.** Tekintve, hogy a **SIRENE** készíti elő az adatbevitt, ott áll rendelkezésre minden szükséges háttér-információ, amelyből adatokat szolgáltathat találat esetén.

A **SIRENE** egység felállítása és működésének megszervezése az átvilágítás idejére teljesítendő kiemelt, központi feladat, mely egyaránt jelentkezik az informatikai háttér létrehozása, az elhelyezés, a személyzet biztosítása és a képzés megszervezése területén is.

8. A Ferihegyi Repülőtér felkészítésével kapcsolatos feladatok

A Ferihegyi Repülőtér mind a schengeni működésre való felkészülés, mind az átvilágítás tekintetében is kiemelt helyzetben van, külön figyelmet érdemel, mert mindenképpen alapos, részletes átvilágításra kerül. A schengeni feladatok mindegyike ott koncentráltan jelentkezik (külső- és belső határ is egyben, együttműködési pont, kábí-

tószér, fegyver és robbanóanyag rendészeti ellenőrzési pont, a SIS egyik fő felhasználója, stb.), továbbá ezen a helyen mérhető fel legkönnyebben a schengeni együttműködéssel érintett szervek zökkenőmentes tevékenysége, de az emberi jogi és adatvédelmi szabályok betartása is. Ennek következtében felkészítésének tervezése külön feladat.

A Magyar Köztársaság, mint schengeni tagállam nemzetközi repülőterén végrehajtandó, a schengeni rendszer által szabályozott feladatkörök nem teszik lehetővé, hogy azok mindegyikét egyetlen szerv lássa el. A hatályos hazai törvényi (rendészeti szervek ágazati törvényei) szabályozás hatásköröket szabályozó keretei között nem lehet olyan rendszert kialakítani, amelyben egy vagy több rendészeti szerv feladatait teljes egészében egyetlen szerv vegye át. Ennek okán törvénymódosítás nélkül, és a felkészüléshez rendelkezésre álló időkereten belül, egyetlen jelenleg feladatot ellátó szervet sem lehet nélkülözni, *tehát a repülőterén mindenképpen schengeni típusú együttműködésüket* kell kialakítani és biztosítani, amelyhez *a következő elveket kell figyelembe venni:*

a) **A schengeni előírások** kizárólag a csatlakozási okmányban megnevezett bűnüldöző és rendészeti szervek részvételét engedik meg schengeni feladat végrehajtásában. schengeni előírásból fakadó feladat ellátásával más, bűnüldöző hatósági jogkörrel nem rendelkező szerv nem bízható meg. Ilyenek hozzáférése a schengeni rendszerek bármelyikéhez, továbbá a közös kommunikációs csatornákhöz, tiltott, kizárt.

b) **A Schengeni Információs Rendszerhez történő koordinált hozzáférés**, a rendőri együttműködésből fakadó egyes feladatok koordinációja (határon átnyúló üldözés, figyelés, közös nyomozócsoportok, közös járőrök irányítása, akadálymentes végrehajtásának biztosítása, rendészetet és nyomozást segítő eszközök, berendezések közös használatának koordinációja, stb.) .

c) **A schengeni feladatok szabályozott eljárásokat írnak le** és fogalmaznak meg, függetlenül attól, hogy azok egyes részfeladatai mikor, mely szerv hatáskörébe, illetékességébe tartoznak az adott tagállam nemzeti joga és hagyományai szerint. Ennek okán célszerű a schengeni tevékenységi körökhöz igazodó eljárás csoportok szerint, közösen működő egységeket szervezni, amelyek mindegyikében az együttműködő szervek mindegyikének beosztottai részt vesznek. A közös irányítást ezekben az esetekben, és az ügyelet esetében is megállapodás és közös szabályzat kiadása útján kell rendezni.

A közös eljárás csoportok döntően biztonsági-rendvédelmi, bűnüldözési (felderítési-nyomozási) és rendészeti eljárásokhoz kapcsolódnak. (Pl. engedéllyel birtokolt kábítószeres és pszichotrop anyagok rendszete, engedéllyel tartott lőfegyverek rendszete határátlépéshez kötődő rendőrségi rendészeti feladat, míg az utasforgalom idegenrendszete döntően határőrizeti, a vámmentes-vámköteles áruk rendszete pedig, vámőrségi feladat, amelyekre nem a büntetőeljárás szabályai vonatkoznak. Egységes rendszet hiányában tévedésből - rendészeti ismeretek és hatáskör hiányából fakadó - büntetőeljáráshoz vezető intézkedés kezdeményezése a schengeni rendszer előírásainak súlyos megszegése, amely kártérítési igényt, emberi jogi, vagy adatvédelmi panaszt alapozhat meg, amely elkerülendő).

d) A repülőtéren fokozottan fel kell készülni a schengeni rendőri együttműködés alatt szabályozott olyan operatív feladatok végrehajtására is, mint az ellenőrzött szállítás, a figyelés, külföldi nyomozó szervekkel való közös nyomozás, informátorok közös alkalmazása, stb., amelyek az együttműködő szervek olyan összehangolt működését várják el, hogy a koordináció hiánya ne veszélyeztethesse a feladat végrehajtását. Az ehhez szükséges koordinációt a közös ügyelet mellett az állandó közös nyomozócsoport felállítása és fenntartása képes biztosítani.

e) Az egyes feladats csoportok megkívánják, hogy a repülőtér területén megkezdett bizonyos eljárásokat a repülőtér területén kívül (schengeni belső határ!), akár az ország egész területén megszakításmentesen (az eljárás sikerét legkevésbé veszélyeztető módon) lehessen folytatni. Ezek többségére (a legtöbb, nem határhoz kötődő bűncselekmény üldözéséhez szükséges schengeni típusú eljárások: figyelés, forró-nyomon üldözés, ellenőrzött szállítás, tanúvédelem, stb. esetében) a rendőrség, mint általános nyomozó hatóság van ágazati törvényben felhatalmazva.

f) A közös ügyeletnek, mint legfőbb SIS végpontnak minden személyi azonosító adat felvételére és továbbítására (ideértve a biometrikus azonosítókat is) képesnek, és felszereltnek kell lennie, hogy a schengeni körözéshez előírt minden adat beszerzése és továbbítása biztosított legyen. Ennek érdekében az ügyeleten körözési előadót kell biztosítani, vagy körözési csoportot alakítani.

A kábítószer, a fegyver és robbanóanyagok rendszetét ellátók repülőtéren történő végleges rendszerbe állítása csak a tényleges csatlakozás idejétől szükséges, azonban az átvilágítás ideje alatt a szüksé-

ges rendészeti feladatokat ellátó szervek mindegyike képviselőjének jelen kell lennie.

9. A felkészüléshez szükséges anyagi források biztosítása

Költségvetési források hiányában, a felkészülés első szakaszában végrehajtandó feladatok végrehajtásához a **Schengen Alap** finanszírozási lehetőségeinek maximális kihasználása elengedhetetlen. Ennek érdekében fokozott koordináció szükséges az igények intézkedési tervhez történő igazításában, az igényelt eszközök specifikációja megadásában és a lehívási folyamat felgyorsításában. Ehhez a **BM EU Együttműködési Hivatalával (EH)** együttműködve fel kell mérni a hátráltató tényezőket, és azokat meg kell szüntetni.

A felkészülési **feladat- és ütemterv** a **Schengen Alap forrásain túlmenően** jelentős költségvetési anyagi források igénybevételével az átvilágításig nem számol. Kigazdálkodható, alacsony költségű, elsősorban szervezési intézkedésekkel megoldható felkészülést, feladatvégrehajtást tervez.

Befejezés és összegzés helyett utolsó gondolatként megjegyzem, hogy a teljes felkészülés költségvetési források biztosítása nélkül nem valósítható meg. A schengeni felkészülés nem a Rendőrség, hanem az ország érdeke, ezért a felkészülés második szakaszára tervezett feladatok végrehajtásához a kormánzatnak költségvetési forrásokat kell biztosítania. Az intézkedési tervben rögzített feladatok végrehajtásához szükséges létszám és technikai fejlesztések költségeit, a Schengen Alap projektjeiből kapott felszerelések üzemeltetési költségeit a költségvetési tervezés során a csatlakozásig hátralevő években be kell állítani, meg kell igényelni és a bevezetésre logisztikai szempontból is fel kell készülni..

A LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK SZÁRAZFÖLDI HADERÓNEM DISZTRIBUCIÓS RENDSZERÉBE TÖRTÉNŐ BEKAPCSOLÁSA

ELŐZETES VIZSGÁLAT¹

Lakatos Péter²

1. Bevezetés

A Közép-és Kelet-európai országokban az 1990-es évek elején bekövetkezett politikai, társadalmi változások szükségszerűen gazdasági változásokat is magukkal hoztak. Ezek negatív hatásai mellett azonban az érintett országok számára megnyílt a lehetőség az európai integrációs folyamatokban való részvételre. A globalizációs trendek elterjedése alapján a hagyományos nemzeti gazdálkodás átalakulóban van, napjainkban a világgazdaságot szinte már szervezeti egésként kell kezelni. A magyar gazdaság fejlesztési irányzatai között már hosszabb ideje megfelelő hangsúlyt kap az ország felértékelődött tranzit szerepe és kedvező földrajzi adottságainkból adódóan a gazdasági előnyök kihasználása. A logisztikai szolgáltatások fejlesztése egy viszonylag szűk terület, azonban elég jelentős a működő tőke megtelepedése szempontjából.

A gazdasági életben tapasztalható fejlődés hatására a logisztika egyre inkább versenytényezővé válik azoknál a gazdasági szereplőknél, amelyek a **logisztikát nem csak a szállítási igények kielégítésével azonosítják, hanem összetett módon az anyag-információáramlás lehetőségét látják benne.**

Korábban a hazai termelő vállalatok arra törekedtek, hogy a termék piacra kerülésével kapcsolatos minden tevékenységet maguk végezzenek. Ők végezték a raktározási, csomagolási feladatokat és csak ritkán vették igénybe a szállítmányozással foglalkozó vállalatok szolgáltatásait. Napjainkra a helyzet teljesen megváltozott; a gazdasági szereplők az alaprendeltetésüktől eltérő tevékenységeket inkább megvásá-

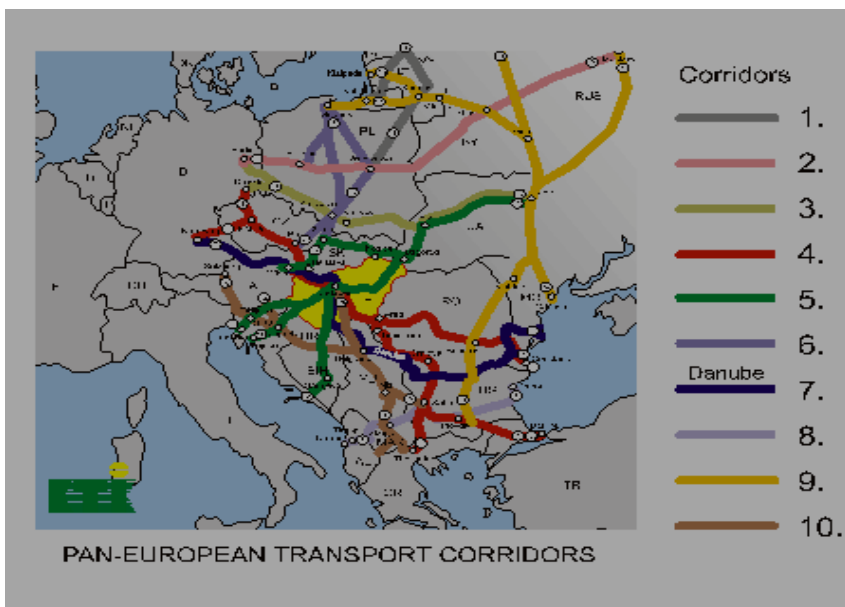
¹ A szerző a témát két részben kívánja kifejteni.

² Lakatos Péter, a Magyar Logisztikai Egyesület tanácsadója, a ZMNE doktorandusza.

rolják a szolgáltatóktól. A **Logisztikai Szolgáltató Központok (továbbiakban LSZK)** feladata ennek alapján **komplex szolgáltatások biztosítása** a logisztikai alap-és összetett műveletek felhasználásával a termelő és a kereskedelmi vállalatok részére a csomagolástól az áruszállításon keresztül egészen a vámolásig.

A **LSZK-at** működtető vállalat a közúti, vasúti csomópontok meteszéspontjaihoz, kikötőkhöz, a közlekedési alágazatok termináljaihoz közel eső területekre telepítik. Ez biztosítja, hogy egy áruforgalmilag kedvező, megfelelő infrastruktúrával rendelkező területen a logisztika alap-és összetett műveletei koncentráltan álljanak rendelkezésre. **Így teszi lehetővé, a térségbe vasúton, vagy vízi úton érkező szállítmányok fogadását, majd közúti szállítással való terítését.** Ugyancsak a térségben előállított termékeket közúti gyűjtőfuvarozás után a központokból irányvonatokkal vagy hajókkal lehet távolabbi célállomásokra, konténer-pályaudvarokra, logisztikai központokba továbbítani.

Magyarország földrajzi fekvése és az európai kereskedelmi forgalomban betöltött szerepe indokolja a **LSZK-ok** hazai létrehozását és ezek bekapcsolását a nemzetközi hálózatba. (1. sz. ábra).



1. sz. ábra

Európai áruforgalmának gócpontjai és főfolyosói

A logisztikai szolgáltatásokat önálló kis -, és közép vállalatok, vagy multinacionális társaságok szakosodott részlegei, valamint a vasúti és hajózási társaságok végzik, amelyek korszerű módszereket és eszközöket alkalmazva teremtik meg az ipar és kereskedelem által egyre jobban megkövetelt komplex szolgáltatásokat.

A szolgáltatások területi koncentrációja *(néhány vonatkozásban, az ipari parkokhoz, kereskedőházakhoz, bevásárló központokhoz hasonlóan)*, a hatékonyság és a kereslet növekedését, a kooperáció lehetőségét, a szolgáltatási választék sokszínűségét és az intermodális közlekedési munkamegosztás lehetőségét biztosítja.

A **LSZK-ok magyarországi építésének gondolata** akkor gyorsult fel, amikor 1991-ben a **Német Technológiai és Fejlesztési Minisztériumtól** támogató értelmű javaslat érkezett a szaktárcához. Erre alapozva indultak el a kutatások, amelyek célja a magyar **LSZK-ok** kiépítését megalapozó koncepció megalkotása volt. *Következő lépésként széleskörű alapkutatás eredményeként 1991-1993-ban meghatározták azokat a potenciális térségeket, amelyek adottságaik, gazdasági helyzetük, felszereltségük alapján alkalmasak lehetnek a LSZK-ok telepítésére.* A kutatás eredményeit a szaktárca az ország tíz térségére kiterjedő preconcepcióként elfogadta. A következő két évben az ország szakmai szervezetei, önkormányzatai-elsősorban az érintett régiókban-különböző rendezvényeken ismerhették meg az elképzelést. Ugyancsak ebben az időben néhány területen már megindultak a **LSZK-ok** létesítését előkészítő munkálatok.

A magyar kormány által 1995-ben elfogadott, majd az Országgyűlés által jóváhagyott, 68/1996. OGY.(VII. 9.) számú határozat a magyar közlekedés politikáról felismerte a logisztika nemzetgazdasági és közlekedéspolitikai jelentőségét.

Ebben meghatározásra kerültek a **LSZK-ok** hazai létesítésének térségei, feladatai és rendelkezett a szükséges állami források biztosításáról. Az elmúlt évtizedben a központok létesítésével kapcsolatos tevékenységek folytak, helykiválasztás, területvásárlás, előtervezés, marketing vizsgálat.

Szemponunktól elsősorban a tranzitforgalmat kiszolgáló egységek jöhetnek számításba, mivel több nemzetközi közlekedési folyosó halad át, idővel a gyűjtő-terítő funkciók is ki fognak alakulni. Versenyképességünk fokozásához azonban nem elég tranzit szerepünk fel-

értékelődése, az áthaladó anyagforgalmat meg kell állítanunk, hogy valamilyen értéknövelő tevékenységet végezzünk.

A LSZK-kialakításának első kézzelfogható eredményeként a székesfehérvári létesítmény fejlesztésének I/A ütemében 1999 közepén elkészült és átadásra került a kombiterminál.

A fejlettebb gazdaságú országokban már kialakították a **LSZK-ok** hazai és nemzetközi hálózatát. Kiemelkedő jelentőségű központok alakultak ki többek között *Amszterdamban, Bécsben, Brémában, Barcelonában, Bolognában, Londonban, Dortmundban, Párizsban, Veronában. sőt a Távol-Keleten.* Az áruk hazai és nemzetközi forgalma egyre inkább ezekre a központokra épül.

Milyen előnyei származhatnak Magyarországnak a Logisztikai Szolgáltató Központok létrehozásával:

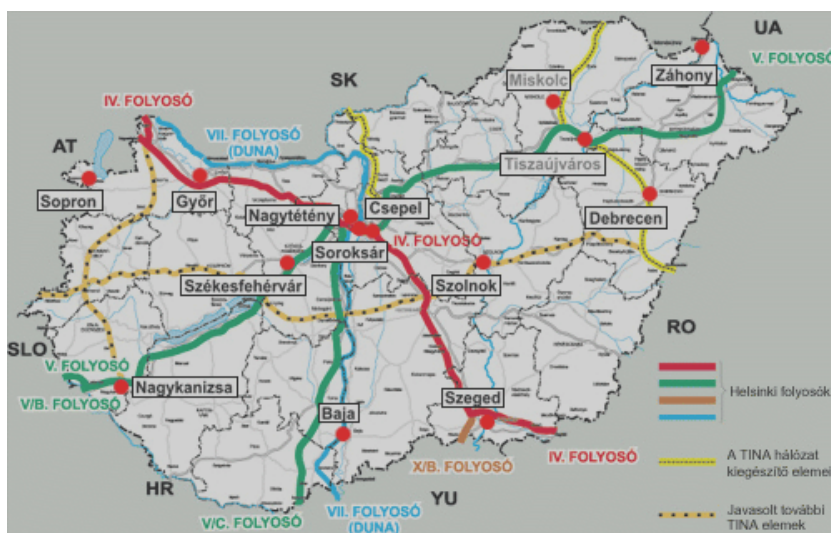
- Részesei lehetünk az európai országokban létrehozott LSZK-ok nemzeti, nemzetközi hálózatának.
- A Kelet-Európai országok irányába jelentős gazdasági eredményt nyújtó kezdetben tranzit, majd gyűjtő-elosztó tevékenységek alakulhatnak ki.
- Egy-egy LSZK létrehozása jelentős beruházást képez, meghatározó lehet az adott térség életében, jelentős befolyást gyakorolhat a gazdasági fejlődésre.
- A közlekedéspolitikai szempontok érvényesítésére kormányzati, a területfejlesztési célok megvalósítására önkormányzati és állami szerepvállalás indokolt a fejlesztések előkészítése, esetenként a terület és az alapinfrastruktúra biztosítása terén.
- A LSZK-ok megvalósítása és a közlekedési alágazatok fejlesztése esetén, a hazai források kiegészítéseként nemzetközi pénzüntézetek finanszírozási részvételére és **PHARE**-támogatásra is lehet számolni.

2. Magyarországi logisztikai központok és feladatuk

Az Országgyűlés által elfogadott Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció igen fontosnak tartja, hogy az ország felértékelődött tranzit szerepkörének – az Európai Unióba történő integrálódásunk elősegítése érdekében – meg tudjunk felelni. Ezért célként jelöli meg az eu-

rópai közlekedési főfolyosók magyarországi szakaszainak fejlesztését, amelyet a közlekedési pályák kiépítése mellett az áruforgalmi központok létesítésével is elősegíthetünk.

Magyarország áruforgalma az elmúlt évek alatt átalakult, nőtt a közúti export és import, illetve néhány év alatt megduplázódott a tranzit szállítás. Megváltozott a közúti forgalom iránya, a volt KGST irányú szállítások nagymértékben visszaestek és **megjelent az arányaiban nagy nyugati export-import forgalom, és Északnyugat-délkelet, illetve Északkelet-délnyugat irányú tranzit forgalom.** (2. számú ábra).



2. számú ábra

Európai közlekedési folyosók, az érintett hazai közútvonallakkal

A vasúti közlekedés tekintetében az export-import forgalomnál a keleti, dél- és északnyugati irányok a jellemzőek. A tranzitforgalomnál szintén az Északnyugat-délkelet irány mellett igen erős az Északnyugat-délnyugat irányú áramlás az Adria-térség felé, de erősödik a nyugati államok és a FÁK közötti kereskedelmi kapcsolat is. (1. számú ábra).

A Duna-Rajna-Majna hajóút megnyitásával a Duna belvízi hajózásban betöltött szerepe felértékelődött, transzkontinentális vízi úttá vált. A Duna kivételével nagy folyóinkon nincs korszerű a külföldi rakodási igényeket kielégítő országos közforgalmú teherkikötő, a kikötők fajlagos sűrűsége messze elmarad a nyugat-európai vízi utaké-

tól. A hazai hajó állomány folyamatosan öregszik, az üzemeltetési költségek növekednek. A fent említett negatív hatások ellenére érdemes lenne alaposabban felülvizsgálni a hazai vízi utak bekapcsolásának, a kikötői kiszolgáló létesítmények fejlesztésének lehetőségét. Újabb közlekedési alágazatot (akár önállóan, akár kombinált formában) lehetne bevonni a magyarországi **LSZK-ok** szállítási igényeinek kielégítésére.

Magyarországon a belföldi menetrendszerű légi személy –és áruszállítás 1964 óta szünetelt, napjainkban csipkerózsika álmából felébredve egyre több helyen próbálkoznak regionális repülőterek kialakításával, amelyek az adott területgazdasági fejlődésében fontos szerepet játszhatnak, hiszen egy-egy gazdasági beruházás előtt a döntés befolyásoló tényezője a megközelíthetőség kérdése. Mindemellert nem elhanyagolható felhasználási lehetőség a turisztikára gyakorolt kedvező befolyása. *A volt szovjet és a haderő fejlesztési koncepció által feleslegesnek ítélt katonai repülőtereken (a szükséges létesítmények felújítása vagy kialakítása után) lehetőség nyílik a vonzáskörzetükben levő települések bekapcsolására a belföldi polgári légi személy –és áruszállításba, valamint a szomszédos országok nagyvárosaival kialakítható interregionális kapcsolatra (3. sz. ábra).*

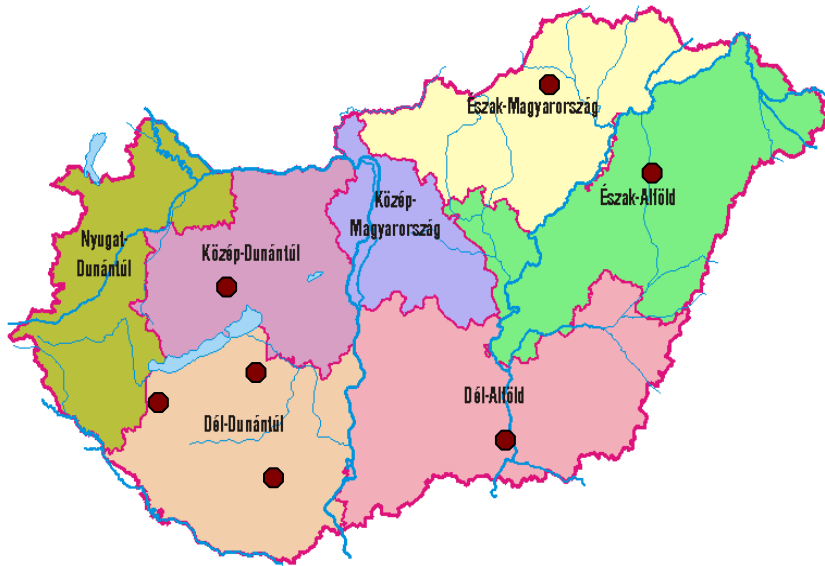
Egyetlen nemzetközi repülőterünk **Budapest-Ferihegy**, amely folyamatos bővítéssel, korszerűsítéssel megfelel a nemzetközi légi személy és áruszállítás követelményeinek.

Hazánkban az összes áruszállításon belül a kombinált szállítás részesedése alig éri el a fél százalékot.

Jelentős erőfeszítések hatására néhány évvel ezelőtt megindult és lassan fejlődik a vasúti-közúti, közúti-vízi forgalom.

A **LSZK-ok** kiépítése után azok ország tranzitforgalmi szerepe megváltozik, vagyis nyugat-európai és a magyarországi **LSZK-ok** közötti anyagáramlási folyamatok bővülnek a logisztikai alap-és összetett műveletek bevonásával (osztályozás, csomagolás, tárolás, hulladékgyűjtés). *Így Kelet és Dél irányában értéknövelő gyűjtő-terítő forgalom alakul ki.*

A **Logisztikai Központok** szempontjából meghatározó nemzetközi forgalom előrejelzését ugyan számos bizonytalansági tényező (nemzetközi helyzet, gazdasági fejlődésünk, infrastrukturális fejlesztésünk, beleértve a logisztikai központokat is) befolyásolja, kedvező körülmények mellett azonban a teljesítmények növekedése várható. *A nemzetközi forgalom 2010-re elérheti az évi 70-78 millió tonnát.*



3. számú ábra Hazai regionális repülőterek

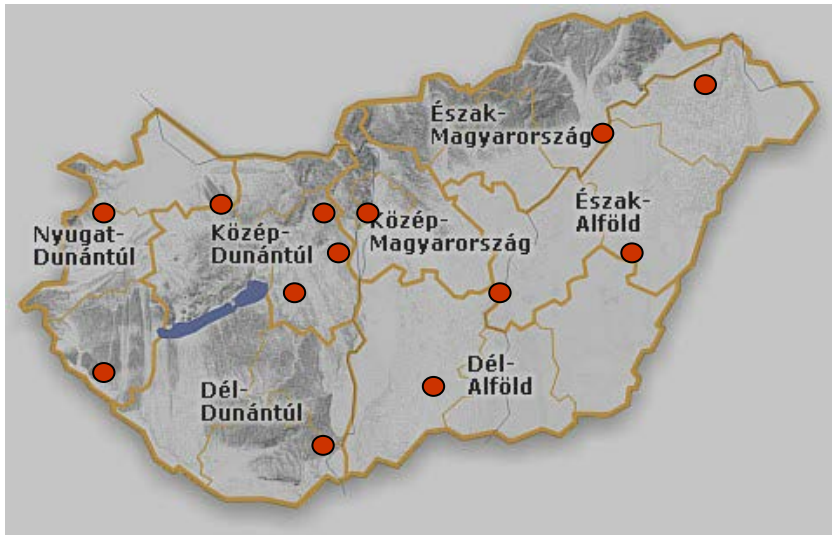
LSZK-ok hálózatának létesítésével hazánk regionális szolgáltató szerepének erősödése várható. Vizsgálati eredmények igazolják, hogy a központok országos hálózatának kiépítése elősegítheti egyúttal az iparfejlesztés, a területfejlesztés és a környezetvédelem céljainak elérését. **A LSZK-ok létrehozásában érintett önkormányzatok határozatban kötelezték el magukat a feladatok végrehajtására. (1. sz. táblázat illetve, 4.sz. ábra).**

Térség jele	Elnevezés	LSZK helye
I.	Nyugat-dunántúli körzet	Sopron
II.	Észak-dunántúli körzet	Győr-Gönyű
III.	Közép-dunántúli körzet	Székesfehérvár
IV.	Dél-dunántúli körzet	Baja
V.	Budapesti körzet	Soroksár, Dél-Buda, Csepel (tervezett)
VI.	Közép-alföldi körzet	Szolnok
VII.	Dél-alföldi körzet	Szeged
VIII.	Észak-keleti körzet	Miskolc- Tiszaújváros Debrecen
IX.	Észak-tiszántúli körzet	Záhony
X.	Délnyugat-dunántúli körzet	Nagykanizsa

1. sz. TÁBLÁZAT

A logisztikai központok területi elhelyezkedése

Magyarországon



4. számú ábra.

A LSK-ok területi elhelyezkedése Magyarországon

A LSK-ok földrajzi elhelyezkedését figyelembe véve megállapíthatjuk hogy:

- **Hét** - Soroksár, Székesfehérvár, Szolnok, Sopron, továbbá az Észak-keleti, észak-tiszántúli és a délnyugat-dunántúli térség vasúti-közúti kapcsolatra épül.
- **Négy** - Dél-Buda, Baja, Szeged, továbbá Győr térsége - vízi úthoz (kikötőhöz) is kapcsolódhat, biztosítva a vasúti, a vízi, és a közúti közlekedési alágazatok kapcsolatát.
- A transz-európai közúthálózat közúti folyosóihoz kapcsolódik hét.
- A transz-európai vasúti fővonalakhoz kapcsolódik kilenc.
- Néhány térségben a légi szállítás is bekapcsolható, amit lehetővé tesz a repülőterek közelsége.

A LSZK-ok kiépítésének időbeni ütemezése és az állami támogatás odaítélése szempontjából a jelenlegi előkészítettség figyelembevételével a következő lehet:

- **Sopron, Székesfehérvár, Soroksár, Dél-Buda (HARBOR), Szolnok, és Záhony** középtávon támogatandó központok, ezek beruházásaihoz ad támogatást a **KHVM** 1997-2005 között. Ez a kelet-nyugati irányú tengely az országot közlekedéslogisztikai-logisztikai szempontból a nyugat-európai és az orosz utódállamok közötti kapcsolatban erősíti, valamint a hazai termelő –, ipari –, mezőgazdasági központok jelentős részét is lefedi.
- **Győr, Baja, Szeged** esetében a kikötőfejlesztéssel egyidejűleg indokolt a **LSZK**-ok megvalósítása.
- **Miskolc-Tiszaújvárosban**, a már meglévő **ÁTI** depó közraktár bázisára települve, annak tevékenységi körét kiterjesztve fejlesztik a logisztikai központot, **Nagykanizsa** esetében a helyki-választás még nem fejeződött be.

Ez az ütemezés nem zárja ki, hogy valamely későbbre tervezett központ befektetői forrásokból előbb kiépüljön, vagy szerényebb szolgáltatások mellett működni kezdjen.

A LSZK-ok hálózatának létesítésénél a tőkebefektetők mellett az állam a közlekedési, gazdasági, környezetvédelmi tárca, valamint az önkormányzatok közös és egyéni érdekeik alapján kell, hogy vállalkozzanak a kiépítésre. Az államnak kell vállalnia a támogatási szerepet, az önkormányzatoknak a vállalkozásindítási és helyi támogatási szerepet, a befektetők pedig a kialakított kedvező környezetben és feltételek mellett megépítik a központokat. A hazai feltételrendszer megteremtésében az állami szerepet mindazon tárcáknak (közlekedési, gazdasági, mezőgazdasági és vidékfejlesztési, környezetvédelmi, stb.) szükséges vállalni, amelyek tevékenysége érintve van. A külső (közlekedési- és közmű-) infrastruktúra megvalósításához az állam, a **LSZK**-ok megvalósításához a befektetői társaság számíthat **PHARE** támogatásra és nemzetközi pénzüzetek hiteleire is. **A LSZK-ok kiépítése és üzemeltetése vállalkozói alapon kell, hogy működjön.**

Az állami támogatások formái:

- A közlekedési alágazatok és azok kapcsolódási pontjai kiépítésének támogatása, valamint az országos hálózatfejlesztési koncepció elfogadásánál ezek figyelembevétele.

- A terület vásárlások állami vagy önkormányzati támogatása.
- Nagy értékű kihasználatlan berendezések és létesítmények állami vagy önkormányzati átengedése mérsékelt áron (reális árpont) a **LSZK**-ok kiépítésére, működtetésére.
- A külső (közlekedési- és közmű-) infrastruktúra megvalósításának állami támogatása.
- Az ipari parkok fejlesztési programjának támogatása összhangban a **LSZK**-ok megvalósításával.
- Megyei és regionális támogatások a munkahely teremtések elősegítésére.

Az állami támogatások megtérülése nehezen határozható meg, azonban a megépített külső infrastrukturális létesítmények a nemzeti vagyont gyarapítják.

A megvalósított működő hálózat közvetett eredményei:

- Az egyes hazai termékek összköltségében a logisztikai költséghányad csökken, versenyképesebb lesznek az áruk.
- Nemzeti szinten a szállítási igényesség csökken, a szállítókapacitás nem növekszik túl gyorsan.
- A vasúti-, vízi-és kombinált szállítások részaránya nő, ezáltal mérséklődik a közúti szállítási forgalom.
- Kevesebb tehergépjármű közlekedik a közutakon, csökken a balesetveszély és a káros anyag kibocsátás.

A Magyar Honvédség jelenlegi logisztikai rendszere átmenetet képez a rendszerváltás előtt kialakított rendszer és a NATO elvárások alapján létrehozandó rendszer között.

Azt vizsgálva, hogy hogyan is illeszthetőek a LSZK-ok a Magyar Honvédség ellátási rendszeréhez - vagy, hogy egyáltalán illeszthetőek-e - mindenképpen elemezni kell, hogy az ellátás biztonságát és gazdaságosságát figyelembe véve szüksége van-e a MH-nek és a NATO-nak a LSZK-okra.

Felhasznált irodalom:

1. **Dr. Chikán Attila:** Vállalatgazdaságtan. Közgazdasági és jogi könyvkiadó- AULA, Budapest, 1997.
2. **Prof. dr. Knoll Imre:** A logisztika alapelvei. Logisztikai tanulmányok. Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 1993.
3. **Dr. Prezenszki József:** Logisztika. I. BME. 1997.
4. A Magyar Köztársaság Alkotmánya. Magyar Közlöny, 1990. évi 84. szám.

A KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS GYAKORLATA

EGYÜTTMŰKÖDÉS AZ EURÓPAI VÉDELMI ÜGYNÖKSÉGGEL

Kasza Zoltán¹

1. A változások az európai biztonsági környezetben

Az 1990-es évek Európájában a biztonsági regionalizáció alapjaiban megváltozott. A politikai és földrajzi értelemben is regionálisan megosztott európai biztonsági rendszernek új kihívásokkal kellett szembe néznie, amely a földrészben belül eltérő módon hatott a különböző biztonsági közösségekre. A szélesebb fogalmi bázison értelmezett biztonság – amely a hagyományos politikai és katonai tényezőkön túl gazdasági, pénzügyi, szociális, technológiai, információs, továbbá környezeti és közbiztonsági elemeket is integránsan jelenít meg – belső struktúrájában az eddigi egyensúlyok eltolódtak.

A közvetlen katonai fenyegetettség jelentős csökkenése a biztonság más elemeinek egyidejű előtérbe kerülését jelentették, a katonai elem domináns prioritása teret vesztett. Ez a tény az európai biztonsági komplexum hármassá tagozódású regionális alrendszerre differenciált módon hatott. A biztonság a **nyugat-európai** régióban nőtt, **Közép-Kelet-Európában** közel azonos kockázati szinten maradt, azonban a dél-európai országokban jelentős **instabilitás** alakult ki². Ebben a helyzetben mind a NATO³-nak, mint az euro-atlanti biztonsági közösség katonai végrehajtási hatalommal is bíró, és alapvetően politikai reprezentatív szervezetnek- mind az **Európai Uniónak (EU)** is ki kellett nyilvánítania, hogy milyen interaktív stratégiai válaszokat tudnak adni az új típusú kihívásokra⁴, az együttműködés új tartalmi és formai módzataira, illetve hogyan viszonyulnak más biztonsági komplexumok-

¹ Dr. Kasza Zoltán mk. ezredes, PhD., HM Védelemgazdasági helyettes államtitkár Titkárságvezető.

² Az európai biztonsági komplexum biztonsági közösségeinek teljes rendszer-elemzése nem tárgya a cikknek.

³ NATO = North Atlantic Treaty Organization, vagy a szövegekörnyezetben: Szövetség.

⁴ Pl.: Nemzetközi terrorizmus, mint az aszimmetrikus kihívások egyik fajtája.

hoz⁵.Az európai országok biztonsági közösségekben elfoglalt helyét az *I. sz. ábra* szemlélteti⁶.

2. Az együttműködés szükségessége

A biztonságpolitikai paradigmaváltás⁷ nem egy lezárt folyamat az európai biztonsági komplexumban sem. Az Európai Unió is változik és hazánk is az EU teljes jogú tagjává vált⁸. A NATO sem egy merev, változatlan formáció, amelyet bizonyít annak 26 tagországra való kibővítése⁹ is. Napjaink egyik alapvető kihívása az, hogy az oszthatatlan európai biztonság erősítésének folyamatában hazánk tevékenysége mennyire járul hozzá egyrészt a NATO - mint az európai biztonság alappilléreinek politikai és katonai garanciája - meghirdetett globális szerepvállalásaihoz, az új típusú partnerség kialakításához és megerősítéséhez, továbbá katonailag mennyire tud egyenrangú partnerként részt venni a békétámogatásban, másrészt milyen intézményi formában és szakmai területeken képes részt venni az EU- val való együttműködésben.

A **prágai csúcstalálkozón**¹⁰ elhangzott képesség vállalások megfelelően fókuszáltak a katonai logisztikai erőfeszítéseket és egyben de-terminálták a védelemgazdasági környezetű logisztikai feladatokat. A nemzeti erőfeszítések összpontosítása és harmonizációja objektív szükségletként differenciált módon járul hozzá a **Szövetség és az EU** kollektív biztonságához. Ez azonban azt feltételezi, hogy a felajánlások teljesítéséért, azok interoperabilitásának megvalósulásáért a felajánló nemzetnek felelős magatartást kell tanúsítania. Mindezzel biztosítható a kollektív biztonság költséghatékony nemzeti megvalósíthatósága, amelynek során a biztonsági közösség nemzetei közötti gazdasági ter-

⁵ Externáliák = A rendszeren kívüli biztonsági közösségekre és komplexumokra való hatás.

⁶ *I. sz. ábra:* Az európai és észak- atlanti biztonsági közösségek.

⁷ Paradigmaváltás = Az adott korszakban elfogadott általános (tudományos) nézetek, tételek összességének megváltoztatása, azok új alapokra helyezése.

⁸ 2004. május 1-én Magyarország 9 európai országgal együtt csatlakozott az Európai Unióhoz.

⁹ 2004. március 29-én a 7 új tagország okmányai letétbe helyezésre kerültek.

¹⁰ NATO csúcstalálkozó, 2002.november 21-22, Prága.

hek, pénzügyi kötelezettségvállalások arányosabb megosztása is elérhető.

2.1. Együttműködés az Európai Védelmi Ügynökséggel (EDA)¹¹

Az Ügynökség felállításának gondolata először az Európai Konvent Védelmi Munkacsoportjában merült fel, igaz, nem minden előzmény nélkül. A Nyugat-európai Fegyverzeti Csoportban (WEAG)¹² már évekkel ezelőtt megpróbálkoztak az Európai Fegyverzeti (Hadfelszerelési) Ügynökség (EAA)¹³ létrehozásával, de a csaknem három évig tartó munka – mindenekelőtt az európai ügyekre meghatározó befolyással bíró országok tényleges támogatásának hiányában – végül zátonyra futott. Jelen esetben az EAA – kísérlethez képest az a különbség, hogy az Ügynökség – elsősorban brit-francia indíttatásra – már nem csak fegyverzeti (hadfelszerelési) ügyekkel foglalkozik.

Az Európa Tanács (EC)¹⁴ 2003 novemberi ülésén született döntés alapján 2004 elején létrejött az Ügynökség létrehozásának tervét kidolgozó előkészítő csoport (AET)¹⁵, amely részletes javaslatait 2004 áprilisára készítette el. A korábbi tartalmi előkészítő munkát végző, nemzeti képviselőkből álló ad hoc előkészítő csoport (AHPG) szerepét ezzel párhuzamosan még fenntartották, mert ez alapvetően orientálta a védelmi miniszterek befolyását az EDA létrehozásának alakulására.

Az előkészítő csoport (AET) 2004 február közepén kezdte el munkáját, vezetőjévé a brit *Nick Witney*¹⁶-t nevezték ki. A 13 fős AET szervezetbe Magyarország nem küldött szakértőt¹⁷. Az AET tizenkét munkaanyagot készített, amelyek érintették az EDA négy fő tevékenységi területét - képességfejlesztés, kutatás - fejlesztés, védelmi kereskedelem és ipar, hadfelszerelés együttműködés-, valamint olyan

¹¹ EDA= European Defense Agency, a szövegkörnyezetben Ügynökség.

¹² WEAG= Western European Armaments Group, Nyugat- európai Hadfelszerelési Csoport.

¹³ EAA= European Armaments Agency.

¹⁴ EC= European Council.

¹⁵ AET= Agency Establishment Team.

¹⁶ Jelenleg az EDA vezérigazgatója.

¹⁷ A delegált szakértők a rögzített alapfeladatuk szerint az EDA munkájában szakértői mivoltukban vettek részt és nem a küldő nemzet érdekeit képviselték.

releváns kérdéseket, mint a kooperáció, a költségvetés, személyügyi kérdések, illetve a fegyverzeti (hadfelszerelési) vonalon már létező szervezetekhez fűződő kapcsolatokat. A munkaanyagok alapján az **AET** kidolgozta az **Európa Tanács (EC)** elé kerülő hivatalos jelentést, valamint az ún. **Együttes Fellépés dokumentumot (JA)**¹⁸, amelyek 2004 júniusában elfogadásra kerültek. A **dokumentum (JA)** szabályozza az **EDA** küldetését, feladatait, szervezeti felépítését, költségvetését és pénzügyi szabályait, rögzíti az **ad hoc projektekkel** és programokkal, illetve azok költségvetésével kapcsolatos főbb rendelkezéseket, továbbá meghatározza az **Ügynökség** más szervezetekhez, vagy harmadik országhoz fűződő viszonyának főbb ismérveit.

Az **EDA** megalakításának *fő célja volt*: a tagországok védelmi képességeinek támogatása által tökéletesíteni és fejleszteni a közös európai védelmi képességeket a válságkezelésben, továbbá erőt adni, **fenntartani és fejleszteni az ESDP**¹⁹-t a jövőben. Egyetértés van abban, hogy az **Ügynökség** alaptevékenységeit a technikai képességfejlesztés domináns elve vezérli, ugyanakkor alapvető célként definiálható, hogy a négy alapfunkció között harmonikus egyensúlyt kell megteremteni és fenntartani.

Az **EDA** munkáját az **Irányító Testület (SB)**²⁰ szabja meg, amely miniszteri, védelempolitikai igazgatói, hadfelszerelési igazgatói, valamint kutatási igazgatói formában ülészik. Évente két miniszteri szintű **SB** ülésre kell számítani, továbbá az **SB** másik három formációban is összeül szintén évente kétszer, illetve – amennyiben igény van rá – akkor többször is. A miniszteri szintű ülést **Javier Solana** főképviselő (**SG/HR**)²¹ elnököli, míg az ezen szint alatti **SB** ülések elnöklését az **SB** tagok által maguk közül választott tag végzi.

Az **Ügynökség** munkájában a velük megkötendő adminisztratív megállapodások értelmében korlátozott módon a nem **EU - tag WEAG** - országok (**Pl.: Törökország és Norvégia**) is részt vehetnek majd a jövőben, legfőképpen az **Ügynökség** tagjaiból és ezen országokból álló, később felállítandó **Konzultatív Bizottságon** keresztül. Mindkét or-

¹⁸ JA= Joint Action: Együttes Fellépés.

¹⁹ ESDP= European Security Defence Program.

²⁰ SB= Steering Board.

²¹ SG/HR = Secretary General / High Representative

szágnak lehetősége lesz konkrét projekteken való részvételre is. Az adminisztratív megállapodás megkötése Norvégiával nem ütközne akadályba, de a *Törökország-Görögország/Ciprus* politikai vita miatt a Törökországgal kötendő megállapodás kérdésében a tagországok eltérő véleményt képviselnek. A magyar álláspont szerint a két megállapodás megkötése elválasztható egymástól.

2.1.1. Az EDA szervezeti felépítése, a szervezeti elemek fő feladatai

Az **EDA** az elmúlt fél év során hatalmas munkát végzett. Miközben kialakította saját szervezetét, és szinte teljesen feltöltötte állományát, folyamatosan dolgozta ki a legkülönbözőbb működési mechanizmusokat, eljárásrendeket, továbbá működésbe hozta a nemzeti képviselőkből álló munkacsoportokat. Az **EDA** szervezeti felépítését a *2. sz. ábra*²² mutatja be.

2.1.1.1. Képességek Igazgatósága (CD)²³

Fő feladatai:

- Irányítani és koordinálni az **EDA** munkáját a tekintetben, hogy a tagországok védelmi képességei találkozzanak és harmonizáljanak az **ESDP** védelmi igényeivel és képességeivel;
- A tagországokkal együtt munkálkodni a védelmi kutatások maximális kollektív eredményeinek megteremtésében;
- Előmozdítani az **EU** erők interoperabilitása kimélyítését és kiterjesztését.

Ehhez kötődően az **EU Átfogó Képesség Fejlesztési Folyamat (CCDP)**²⁴ részeként folyik az **ECAP**²⁵ értékelése, és az **ECAP csoportok** összevonhatóságának vizsgálata. Megkezdődött az **Integrált Fejlesztő Csoportok** létrehozása. A csoportok tevékenységét az érdeklődő nemzetek képviselőiből álló **Projekt Csoportok** segítik, amelyek meg-

²² *2.sz. ábra* : Az EDA szervezeti felépítése.

²³ CD= Capabilities Directorate.

²⁴ CCDP= Comprehensive Capability Development Process.

²⁵ ECAP= European Capabilities Action Plan.

alakulása folyamatban van. Magyarország mindhárom, az eddig megalkotásra tervezett csoportban jelezte részvételi szándékát (műveleti felderítés, szoftver vezérelt rádió, titkosítás és információ biztonság). Az Igazgatóság egyik fontos projektje – az **EU Katonai Tanáccsal** együttműködve – a képesség fejlesztésre vonatkozó hosszú távú elképzelés összeállítása. Ez az úgynevezett „*long-term vision*” két-három évtizedre előre kitekintve próbálja majd prognosztizálni, hogy milyen képességekre lesz szükség a jövőben.

Ugyancsak fontos feladatkör a felajánlott képességek értékelése. A **Képességek Igazgatósága (CD)** szándéka szerint folyamatos párbeszéd alakulna ki a képességekről, sőt általában a nemzeti haderőfejlesztési elképzelésekről és tervekről a nemzetek között. A munka célja, hogy nem annyira a kritika, mint inkább a hibák kiküszöbölése, az ellentmondásos fejlesztési elképzelések és a lehetséges megoldások harmonizációja álljon a közös tevékenységek középpontjában.

2.1.1.2. Kutatási és Technológiai Igazgatóság (R&T D)²⁶

Fő feladatai:

- Előmozdítani az európai Kutatási és Technológiai Együttműködést a védelmi képességek fejlesztésére koncentrálva;
- Fejlesztani az eljárásokat és a stratégiákat annak érdekében, hogy megerősödjön a védelmi technológia Európában;
- Irányítani (menedzselni) a közös kutatási és technológiai projekteket.

Várhatóan az **EDA** tevékenységének gerincét a különböző **R&T** projektek adják majd. A **WEU/EU** országok nemzeti fegyverzeti igazgatóinak (**NADs**)²⁷ megállapodása alapján a **WEAG** égisze alatt futó **R&T projektek EDA- ba** történő transzponálására egy **MoU**²⁸ **Ad-Hoc Group** került létrehozásra, míg a nagy hatótávolságú, pilótanélküli repülőeszközök (**LE UAV**)²⁹ programban egyelőre nem veszünk részt.

²⁶ R&T D= Research and Technology Directorate.

²⁷ NADs= National Armaments Directors.

²⁸ MoU= Memorandum of Understanding : Egyetértési Nyilatkozat.

²⁹ LE UAV= Long Endurance Unmanned Air Vehicle.

Az Irányító Bizottság (SB) R&T igazgatói szinten egy alkalommal, míg a nemzeti **R&T** összekötők négy alkalommal ülészttek, amelyekben valamennyi esetben részt vett a magyar nemzeti képviselő is.

Az ülések elsődleges célja volt:

- Az **R&T** projektek szervezeti hátterének kialakítása (**Cap Tech**³⁰-ek rendszere);
- Az **EDA R&T** stratégiájához ötletek generálása;
- valamint az **R&T** projektek jogi kereteit biztosító általános feltételek (**GC**)³¹ dokumentum tervezet megvitatása.

Az általános feltételek (**GC**) alapját a **WEAG EUROPA**³² **MoU** -ja adja elsősorban azzal a céllal, hogy a **WEAG** projektek a lehető legkönnyebben transzponálhatók legyenek az **EDA** -ba. A dokumentum az elképzelések szerint hangsúlyozottan nem egy keretszerződés lesz, hanem csak egy javaslat (útmutató) az **EDA Ad Hoc** projektek menedzselésének megkönnyítéséhez, azaz nem lesz azt kötelező alkalmazni, ha az **Irányító Bizottság (SB)**, vagy az adott projektben résztvevő tagországok így döntenek. Emiatt az eredeti tervek szerint nem is szükséges a dokumentum nemzeti jóváhagyása.

A **CapTech**-ek finanszírozása az úgynevezett felülről-lefelé (**TD**)³³, illetve az alulról-felfelé (**BU**)³⁴ szervezésben történik. Míg a felülről lefelé (**TD**) esetben valamelyik **EDA** Igazgatóság indítja majd a projekteket és ezek **EDA** finanszírozásúak lesznek, addig az alulról felfelé (**BU**) esetben a nemzeti koordinátorok kezdeményezik majd az **R&T** projekteket **CapTech**-ekben, és azokat a résztvevő nemzetek közösen, egyedi megállapodások alapján finanszírozzák. A két szervezési mód közötti finanszírozási különbség egyértelművé teszi, hogy a **TD** projekteken való magyar részvétel minden esetben alapos megfontolás tárgyát kell, hogy képezze.

³⁰ CapTech= Capability Technology.

³¹ GC = General Conditions.

³² EUROPA = European Understanding for Research Organization Programs and Activities.

³³ TD= Top Down. Ügynökségi kezdeményezés

³⁴ BU= Bottom UP. Tagországi kezdeményezés.

Az alapvető tizenkét CapTech a következő három főcsoportba került összevonásra:

- Információ gyűjtés, feldolgozás (IAP)³⁵;
- Irányítás, energia és anyagok (GEM)³⁶;
- Környezetvédelem, rendszerek és modellezés (ESM)³⁷.

A főcsoportok további négy-négy alcsoportra (IAP 01-04; GEM 01-04; ESM 01-04), illetve ezek az alcsoportok további szakterületekre bomlanak, amelyeket a 3.-5. sz. **ábrák** mutatnak be³⁸.

2.1.1.3. Hadfelszerelési Igazgatóság (AD)³⁹

Fő feladatai:

- Előmozdítani és fokozni az európai hadfelszerelési együttműködést;
- A tagországokkal együtt munkálkodni az új együttműködési projektek megvalósításában;
- Fejleszteni a közös szabványokat és eljárási rendeket.

Követelmények, programok és az ipari háttér konvergenciós lehetőségeinek tanulmányozása a páncélozott harcjárművek területén. Kezdetként a tagországokat egy kérdőív kitöltésére kérték. *Válaszaikban ismertettük páncélozott harcjárműveink számát, típusát, a BTR fejlesztési programunkat és az arra tervezett ráfordítást 2010-ig.* Kérdéseket kaptunk még az ehhez szükséges ipari háttérrel, és hogy kikkel tervezünk együttműködni. A tagországok válaszait összegezték és az **EU Nemzeti Hadfelszerelési Igazgatók (EU NADs)** előtt ismertették.

³⁵ IAP= Information Acquisition & Processing.

³⁶ GEM= Guidance, Energy & Materials.

³⁷ ESM= Environment, Systems & Modelling.

³⁸ **3.sz. ábra** : Beszerzési Információk és eljárások (IAP) szakterületei.

4.sz. ábra : Vezetés, anyagok és energia (GEM) szakterületei.

5.sz. ábra : Környezetvédelem, rendszerek és modellek (ESM) szakterületei.

³⁹ AD= Armaments Directorate. Egyes szűkebb értelmű magyar fordításokban „*fegyverzeti*„ jelentéssel jelenik meg.

Jelenleg egy **Felhasználói Klub (UC)**⁴⁰ létrehozását tervezik. A **Felhasználói Klub (UC)** tevékenysége alapulhat az információk cseréjén, a közös kutatási és technológia projektek kimunkálásán, azok tesztelésein és vizsgálatain, továbbá a nemzeti kutatási infrastruktúrák és tudásbázisok kölcsönös használatán túl az együttműködés akár az anyagok/eszközök cseréje mellett a kutató állomány kölcsönös bővítésével is párosulhat a jövőben.

2.1.1.4. Ipari és Piaci Igazgatóság (I&M D)⁴¹

Fő feladatai:

- Munkálkodni egy versenyszemléletű Európai Védelmi Eszközök Piacának (**EDEM**)⁴² kialakításán;
- Támogatni az **Európai Védelmi Ipar** és **Technológia Bázis** átszervezését és megerősítését;
- Fenntartani a párbeszédet a védelmi ipar és a piaci szakterület résztvevői között.

Az **EDA** igazgatóságai a 2005. évi munkaprogramot illetően valamennyi szakterületen azonosítottak egy fő projektet (**FE**)⁴³, amelyre a kezdeti erőfeszítések összpontosultak. *Ezek a következők:*

- **Képességek Igazgatósága (CD):** vezetés, ellenőrzés, kommunikáció (**C3**)⁴⁴
- **Kutatási és Technológiai Igazgatóság (R&T D):** nagy hatótávolságú, pilóta nélküli repülőeszközök (**LE UAVs**).
- **Hadfelszerelési Igazgatóság (AD):** követelmények, programok és (potenciálisan) az ipari háttér konvergenciós lehetőségeinek tanulmányozása a páncélostechnika területén.

⁴⁰ UC= User Club.

⁴¹ I&M D= Industrial and Market Directorate.

⁴² EDEM= European Defense Equipment Market.

⁴³ FE= Flagship Endeavour.

⁴⁴ C3= Command, Control, Communication.

- **Ipari és Piaci Igazgatóság (I&M D):** az **EU Irányító Bizottsága (SB)** által a védelmi beszerzések tárgyában készített **Zöld Könyv (GP)**⁴⁵ -ben megfogalmazott opciók elemzése és a lehetséges kezdeményezések ezeken a területen.

2.1.1.5. Szolgáltatási (Üzemeltetési) Igazgatóság (CS D)⁴⁶

Fő feladatai:

- Irányítani az **EDA** intézményi működése humán erőforrás (**HR**) menedzselés költségvetési és pénzügyi szakterületét, az informatikai támogatását, továbbá a biztonsági és logisztikai szakterületeket;
- Biztosítani a szakértelmet az eljárásokon és a szerződéseken keresztül, a jogi és szerződéskötő osztálynak;
- Biztosítani az **EDA** napi működését.

Az **Ügynökség** költségvetési mechanizmusa két összetevőből áll. Az általános költségvetésre (**GB**)⁴⁷ vonatkozó ideiglenes - 2005 júliusáig érvényes- pénzügyi rendelkezéseit a **COREPER**⁴⁸ 2004 júniusában hagyta jóvá.

Az **EDA** általános költségvetése (**GB**) 2004-ben **1 786 483,00 EUR** volt. A **GNI**⁴⁹-alapú elosztás alapján *Magyarországra az éves általános költségvetés 0,5% -a volt meghatározva, amely 2004-re 8 883,48 EUR - t, azaz kb. 2,2 M Ft-ot tett ki.* A volumenében lényegesen magasabb *2005. évi általános költségvetésből - ami valamivel kevesebb, mint 19 millió EUR - az időközben 0,8% -ra emelt hozzájárulás alapján hazánkra mintegy 153 ezer EUR (kb. 38 M Ft)*⁵⁰ esett. Ezeket az összeget a HM saját ágazati költségvetéséből finanszírozta és a többi tagállamhoz hasonlóan 3 részletben fizette be. *A 2006. évben az*

⁴⁵ GP= Green Paper.

⁴⁶ CS D= Corporate Services Directorate.

⁴⁷ GB= General Budget.

⁴⁸ COREPER= Committee Representatives Permanent, Állandó Nemzeti Képviselek Tanácsa.

⁴⁹ GNI= Gross Natinal Income, bruttó nemzeti bevétel.

⁵⁰ A jelzett összeg az átutalási költségeket is tartalmazza.

EDA költségvetése 21 M EUR, ebből az előző százalékérték megtartása alapján 179 ezer EUR , azaz mintegy 45 M Ft hozzájárulás érinti hazánkat.

Az **EDA** költségvetésének másik része a program vagy project **ad hoc költségvetés (AH PPB)**⁵¹, amely a konkrét projekteket finanszírozza, és nem valamennyi tagállam fizeti **GNI** alapon, hanem a konkrét projektben résztvevő államok a saját megállapodásaik alapján ellentételezik azt.

Az **EDA** intézményi működését két osztály és az **Ügynökség** menedzsmentje is támogatja.

2.1.1.6. Tervezési és Elvi Kidolgozó Osztály (P&P U)⁵²

Fő feladatai:

- Előkészíteni az **EDA** irányító bizottsági (**SB**) üléseit;
- Összeköttetést és kapcsolatot biztosítani az **EU** és nem **EU** szervezetek között;
- Az **EDA** ügyvezető igazgatója és helyettese, továbbá az igazgatóságok vezetőiből álló ügynökségi menedzsment (**AMB**)⁵³ testület titkársági funkcióinak ellátása.

2.1.1.7. Média és Kommunikációs Osztály (M&C U)⁵⁴

Fő feladatai:

- Felügyelni a külső együttműködést a kulcsfontosságú résztvevőkkel;
- Menedzselni a média kapcsolatokat és tevékenységeket a társadalmi kapcsolatok intézményrendszereivel és a kutatóközpontokkal;

⁵¹ AH PPB= Ad Hoc Program or Project Budget.

⁵² P&P U= Planning and Policy Unit.

⁵³ AMD= Agency Management Board.

⁵⁴ M&C U= Media and Communication Unit.

- A nyomtatott és elektronikus információk előállításának és továbbítása az érintettek részére.

2.2. A magyar nemzeti részvétel az EDA munkájában

Az **Európai Védelmi Ügynökség** jelentős szerepet tölt majd be az európai védelmi képességfejlesztésben, tehát munkájában való aktív részvételünk alapvető érdekünk. A szélesebben értelmezett biztonság fogalomrendszerében tükröződő aszimmetrikus változásokra adandó válaszok kormányzati szintre emelkedtek.

Az **Ügynökség** tevékenységében való magyar részvételről a **Kormány határozat**⁵⁵ fogadott el. Az ebben foglaltak alapján a **Kormány** felhatalmazta a honvédelmi minisztert, vagy az általa kijelölt személyt, hogy az **Ügynökség** működésében való magyar részvétellel összefüggésben, a szükséges intézkedéseket az érintett miniszterekkel együttműködve, a **Kormány** nevében tegye meg, aki ezt meg is tette.

A **Honvédelmi Minisztériumban (HM)** a szakmai munka nagy része a védelemgazdasági területen zajlik majd, amely a **HM védelemgazdasági helyettes államtitkár** felelősségi körébe tartozik, de a védelempolitikai szakterület is mélyen bekapcsolódik. *A HM - en kívül eddig elsősorban a Külügyminisztériummal (KÜM) van napi élő munkakapcsolat, de kulcsfontosságú a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM), és rajta keresztül a hazai védelmi ipar minél aktívabb részvéte.* Ennek az integrált együttműködésnek a szervezése már megkezdődött.

Az **Ügynökségbe** ez idáig egy magyar pályázó jutott be, aki a **Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium (FVM)** háttérintézményéből pályázott, most ő a **Kutatási és Technológiai Igazgatóságon** az egyik technikai projekt menedzser. Lehetőségünk van még a **Képességek Igazgatóságán** egy gyakornok 6 hónapra való kihelyezésére. A jelölt kiválasztása megtörtént, jelölésének jóváhagyása folyamatban van.

Az Ügynökség felállítása után a következő feladataink voltak:

- A nemzeti képviselő szervezése az újonnan megalakuló szervezeti elemekben;

⁵⁵ 2205/2004 (VIII.27.) számú Korm. Határozat.

- Részvétel az **Ügynökség** döntéshozó szervezeteiben;
- Nemzeti képviselő biztosítása a már működő szervezeti elemekben;
- A tematikus **EDA** kérdőívek kitöltése.

Az **Irányító Bizottság a Zöld könyvben (GP)** az európai védelmi ipar versenyképességének növelése, valamint a nemzeti piacok nyitottabbá tétele érdekében új irányelv kidolgozását javasolja a védelmi beszerzések, a védelem terén működő ajánlatkérő szervek közbeszerzési szerződéseire. Az **Ügynökség** által adandó válaszokhoz magyar részről többek között javasoltuk: szükséges a létező jogi szabályozás, irányelv értelmezése a védelmi beszerzések területén, különös tekintettel a nemzeti alapvető biztonsági érdek fogalmának a meghatározására.

Szükséges az **Európai Unió és a NATO** védelempolitikai átfedéseit meghatározni, az **EU védelmi közbeszerzési szabályozásának a NATO-hoz való viszonyát tisztázni**. A védelmi közbeszerzések eltérő sajátosságait a nemzetek saját hatáskörben jogszabályokba foglalva rendezik. Amennyiben a nemzeti biztonsági érdekek kizárják a hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárás alkalmazását, a kivételi szabály szerint a nemzeti szabályozás érvényesül és nem a közösségi.

A jövőben elképzelhető olyan európai egységek felállítása is, amelyek költségeit az Ügynökség állja és az ezekkel kapcsolatos beszerzéseket is az Ügynökség bonyolítaná. Számunkra is elfogadható az az általános alapelv, hogy a hadfelszerelési (védelmi ipari) piac kapuit szélesre kell tárni a beszerzés szereplői előtt, és **versenyhelyzetet** kell teremteni hosszútávon. Ez azonban rövidtávon egyértelműen a fejlett, nagy gyártási kapacitással rendelkező országok hadiiparának kedvez, és fennáll a veszélye a **kisebb és fejletlenebb nemzeti hadiipari gyártókapacitásokkal rendelkező nemzetek háttérbe szorulhatóságának**. Így ez utóbbi országok a hadfelszerelési piacon, amennyiben kellő anyagi fedezettel rendelkeznek – többnyire – csak **vásárlóként** tudnak majd megjelenni. Ennek kezelésére, a tényleges versenyhelyzet megteremtése érdekében, – figyelemmel a hazai ipar védelmére, fejlesztési forrásigényére és működési sajátosságaira is – szükséges lenne átmenetileg **támogatni a gyengébb nemzeti hadiipari gyártókapacitásokkal rendelkező országokat**. Mindenképpen szükséges lenne az EU uniformizálás helyett az **ellentételezési** eljárások során (**offset**) az indirekt ellentételezést, a direkt ellentételezés irányába eltolva a továbbiakban is rendszeresen alkalmazni, és fenntartani a védelmi beszerzések különle-

ges, nemzeti hatáskörben történő hatékony kezelését. Figyelemmel azonban az európai védelmi ipari cégeknek a **Védelmi Ipari Technológiák Közös Alapjában (DTIB)**⁵⁶ való tömörülésére, napjainkban ez az együttműködés egyik igen érzékeny és nagy megfontoltságot igénylő területe.

Jelentős kihívás lesz az **EDA R&T** projektekben való hazai részvételünknek a sajátos tervezési és érdekegyeztetési metodikával bíró nemzeti **K+F** rendszerünk harmonizációja. A **WEAG** - ban szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy egy új **K+F** téma generálódásától a projekt indításáig legfeljebb fél-háromnegyed év telik csak el. Ezt az időtartamot és a mai hazai **K+F** metodika átfutási idejét figyelembe véve, időbeni egybeesések szükségesek az **EDA R&T** projektekben történő sikeres magyar részvételhez. Ugyanakkor emellett számos jogi probléma is megoldásra vár a nemzetközi haditechnikai **K+F** projektekben való részvételünk során. Ez, vagy a jelenlegi haditechnika **K+F** metodika nemzetközi projektekre való alkalmassá tételét eredményezheti, vagy új módszerek kidolgozását – *pl. pályázat* – igényelheti.

A legjelentősebb kérdésre - nevezetesen, hogy milyen eszközök vonatkozásában célszerű részt venni az **EDA R&T** projektekben - célszerű megfontolt válaszokat adni. *A 12 lehetséges CapTech -ből abba az 5 CapTech-be történt meg a nemzeti koordinátorok delegálása, amelyek mögött meglévő, vagy várható védelemgazdasági (katonai) igények, többéves hazai K+F tapasztalat, tudásbázis és rendelkezésre álló K+F kapacitások vannak.* Reményeink szerint ez teszi majd lehetővé, hogy a magyar nemzeti koordinátorok a hazai elvárásokat kielégítő EDA K+F témákra tegyenek részvételi javaslatot.

A következő Képesség Technológiai Munkacsoportokba (CapTech) jeleztük részvételi szándékunkat:

- **CapTech IAP 02** = Szenzorrendszerek (SS)⁵⁷;
- **CapTech IAP 04** = Híradó információs rendszer és hálózatok (CIS&Ns)⁵⁸ ;
- **CapTech GEM 01** = Anyagok (Ms)⁵⁹;

⁵⁶ DTIB= Defense Technological Industrial Base.

⁵⁷ SS= Sensor Systems.

⁵⁸ CIS&Ns= CIS & Networks.

- **CapTech GEM 02** = Energia és meghajtó rendszerek (**E&P S**)⁶⁰;
- **CapTech GEM 03** = Halált okozó képesség és védelem (**L&P**)⁶¹.

Néhány szakterület feltétlenül megemlíthető, amelyekben szükségszerű lenne a magyar részvétel R&T projekt indítása esetén. Ezek a következők:

- Biológiai és vegyivédelem;
- Páncélvédelem;
- Páncélatütő képesség;
- Szenzorok (főként radar és optikai);
- **C2** rendszerek;
- Harcászati felderítő **UAV** és hasznos terhei.

A CapTech-ekből induló alulról felfelé (BU) típusú, nemzeti kezdeményezésű projekteket olyan szempontból kell Magyarországnak vizsgálnia, mérlegelnie és értékelnie, hogy az esetleges magyar részvétel:

- Hozzájárul-e valamelyik védelmi képességünk megteremtéséhez, annak magasabb szinten való kielégítéséhez;
- Ha perspektivikus témáról van szó, akkor az esetleges távolmaradás hosszabb távon jelentős technológiai hátrányokat eredményez-e;
- Rendelkezünk-e a szükséges hazai K+F kapacitásokkal;
- Reálisan finanszírozható-e.

Az EDA több alkalommal is szervezett workshop-okat 2005 nyarán (pl.: Armoured Fighting Vehicles, Defence Test and Evaluation

⁵⁹ Ms= Materials.

⁶⁰ E&P S= Energy & Propulsion Systems.

⁶¹ L&P= Lethality & Protection.

Base és Long Endurance UAV témákban), amelyeken ezideig magyar nemzeti képviselő, illetve szakértő nem vett részt.

*Ugyanakkor az eddigi tapasztalatok alapján az EDA -hoz való viszonyulás kialakítására már néhány olyan következtetés levonható, amelyek egyfajta magyar stratégia kialakítását támogathatják. Nevezetesen az EDA igen rövid idő alatt jelentős számú elemből álló struktúrát alakított ki, így a továbbiakban **Magyarországnak az EDA valamennyi fórumán és informálisan is célszerű törekednie az újabb munkacsoportok létrehozásának visszaszorítására.** A már működő EDA szervezeti elemek nagyszámú soron kívüli ülést, kiállítást és workshop-ot szerveznek, amelyek finanszírozási problémákat vehetnek fel. A soron kívüli ülések számának csökkentése, a hatékony működési finanszírozás fenntarthatósága érdekében szintén folyamatosan indokolt hangsúlyozni valamennyi fórumon az **EDA által is favorizált elektronikus kapcsolattartást.** A munkamegbeszéléseken csak olyan esetben kell részt venni, ha az valamilyen konkrét probléma megoldására irányul, és annak vannak magyar vonatkozásai is. Kiállításon, konferencián csak akkor célszerű részt venni kiállítóként vagy előadóként, ha erre konkrét felkérés érkezik. **Látogatóként vagy hallgatóként** pedig csak akkor indokolt a nemzeti részvétel ezeken a rendezvényeken, ha ez **szakmailag különösen indokolt,** vagy az protokolláris okokból elkerülhetetlen.*

3. Összefoglalás, összegzett következtetések

Az alapjaiban megváltozott európai biztonsági környezet különböző biztonsági közösségeiben résztvevő államoknak nemcsak az egyedi érdekeik mechanikus összesítése, hanem egy országokon túlmutató, új kollektív minőségi megjelenése is kifejeződik.

A Nemzeti Fegyverzeti (Hadfelszerelési) Igazgató (NAD) tevékenysége azonos személyi feltételek és működési mechanizmusok megtartásával, a HM védelemgazdasági helyettes államtitkár koordinációja mellett költséghatékony módon kiterjeszhető az EU/WEU képviseltekre is. A kialakított katonai termelői logisztikai együttműködés rendje egyensúlyt teremthet a **Szövetség (ESDI)** és az **Európai Unió (ESDP)** programjai erőforrásainak, a védelemgazdasági környezetű nemzeti katonai logisztikai képességeinek optimális felhasználásában.

A Békepartnerség (PFP) továbbra is fenntartott és szükséges együttműködési rendszerében **megvalósított regionális együttműködés**

(*Déli Régió, SEEI*⁶², *Visegrádi 4*⁶³, *Földközi-tengeri Párbeszéd /MD*⁶⁴, *Orosz - Ukrán kapcsolatok*) védelemgazdasági környezetű katonai logisztikai témái és területei erősítik egyrészt a Szövetség belső és külső stabilitását, hozzájárulnak a nemzeti donor szerepünk érvényesítése mellett megjelenített nemzeti képességek szövetségi harmonizációjához, másrészt determinálják az EU –val kapcsolatos együttműködési lehetőségeinket is.

Az EDA -val kapcsolatos együttműködésünk során alapvető célunknak kell lennie, hogy az **Ügynökség** hozzájáruljon a meglévő képességhiányaink csökkentéséhez és harmonizáljon a NATO-ban tett vállalásainkkal. A nagyobb tárgyalási sikerek elérése érdekében törekednünk kell a hasonló fejlettségű országokkal (**pl. V-4**) közösen ki-munkált javaslatok képviselőjére és betérjesztésére.

A képességek területén a 10 éves gördülő haderőtervezési rendszerben prioritásokat célszerű meghatározunk a nemzeti és EU képességfejlesztés arányaira vonatkozóan. A haditechnikai modernizálás/beszerzés optimális arányainak kialakításával a hatékonyabb interoperabilitást biztosító megoldásokat indokolt favorizálni.

A kutatás és technológia területén a trendek és technológiák azonosítása mellett, integrált nemzeti tudásbázis kialakításával, költséggha-tékony módon valósítható meg a kölcsönösen előnyös együttműködés.

A hadfelszerelési együttműködés során az interoperabilitás megteremtése érdekében a szabványosítási erőfeszítések elősegítése és támogatása lehet a fő cél.

A védelmi ipar és piac területén alapvetően olyan EDA projekt-hez érdemes csatlakoznunk, amely jelentős hozzáadott értékű technológiákon alapszik, támogatja a katonai/polgári technológiák fejlesztését és a nemzetközi piacképesség fokozását egy lassú ütemű piaci liberalizáció mellett. A külföldi beszerzések esetében indokolt a direkt/indirekt ellentételezések (*offset*) optimális arányának folyamatos figyelembevé-

⁶² SEEI =South East European Initiative.

⁶³ V-4⁺ = Magyarország- Csehország- Lengyelország- Szlovákia és ⁺Ukrajna együttműködése.

⁶⁴ MD= Mediterranean Dialogue.

tele és hatékony alkalmazása, továbbá a magántőke arányos kockázatvállalásával (PPP)⁶⁵ történő nemzeti fejlesztések megvalósítása.

A nemzeti képviselők integrált nemzeti és nemzetközi tevékenysége a nemzeti és szövetségi fogalmi bázisok alkalmazásával, a nemzetközi katonai logisztikai együttműködés különböző formáinak összehangolt megtervezésével, megszervezésével és végrehajtásával, a hadtudományi elvekre, eljárásrendekre és a funkcionálisan megosztott nemzeti és szövetségi szervezeti elemekre támaszkodva, egyrészt a nemzeti katonai logisztikai képességek szövetségi érdekekkel való harmonizációjára, másrészt az erőforrás- és költségelemzések nyugvó haderőfejlesztési célkitűzések (FPs/EGs) által determinált **nemzeti haderőátalakítás védelemgazdasági környezetű, egységes katonai logisztikai támogatásának megvalósítására irányul.**

A védelemgazdasági környezetű magyar katonai logisztika talán egyik legnagyobb kihívása a XXI. században az, hogy milyen mértékben és feltételrendszerben képes megrendelője/piaca lenni a nemzetgazdaságnak, mennyire nyitott egy finanszírozható nemzetközi védelmi ipari együttműködés eredményeinek kihasználására és képes-e hatékonyan fenntartani saját, controlling módszerű menedzselését.

Felhasznált irodalom:

1. NATO Logisztikai Kézikönyv – Bp.: A HVK Logisztikai Főcsoportfőnökség kiadványa, 1998.
2. **Szűcs László:** A katonai és polgári logisztika kapcsolódásának lehetőségei. – Bp.: Katonai Logisztika, 1999. 3.szám, p.23-32.
3. **Kovács Ferenc:** A katonai logisztika és a biztonsági beruházási programok összefüggései. – Bp.: Katonai Logisztika, 1999.3.szám, p.53-64.
4. **Báthy Sándor:** Gondolatok a logisztikai reformról a haderő reformban. – Bp.: Katonai Logisztika, 2000.1.szám, p.20-26.

⁶⁵ PPP: Public Private Partnership.

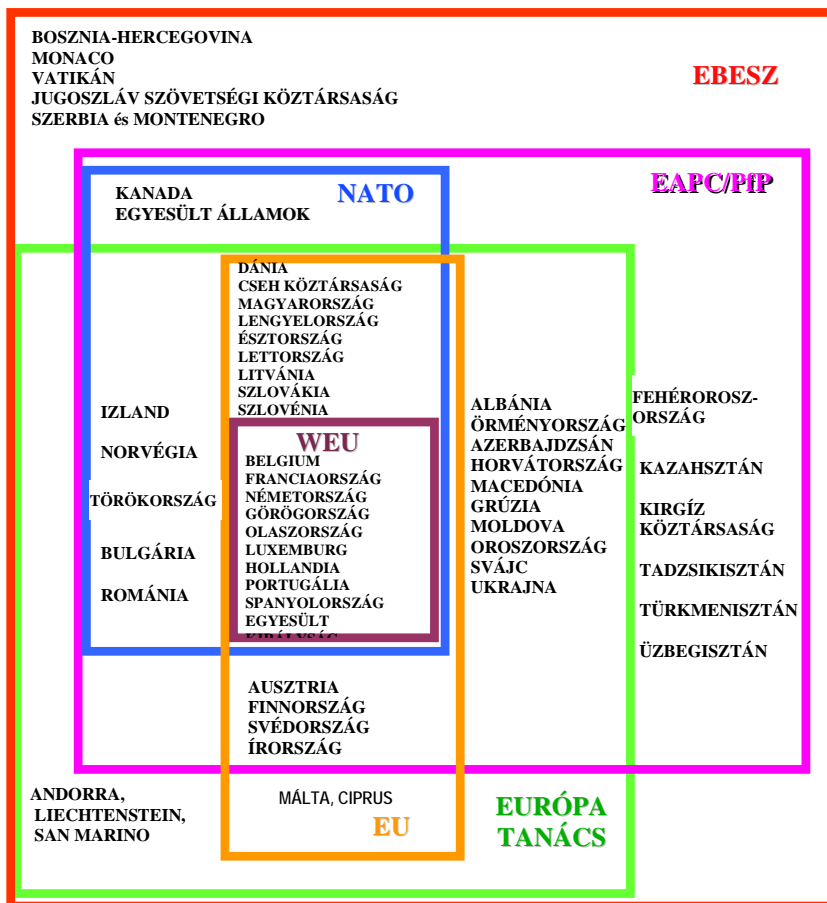
5. **Fenyvesi Károly:** A Nemzeti Fegyverzeti Igazgató feladatai a NATO tagországokban.- Bp.: Katonai Logisztika, 2003. 4. szám, p.115.
6. **Jászai Béla:** Az euro-atlanti integráció kialakulásának és fejlődésének védelemgazdasági aspektusai. Doktori (PhD) értekezés Budapest. ZMNE. 2001.
7. 2144/2002(V.6.) Kormány határozat a Magyar Köztársaság nemzeti Biztonsági Stratégiájáról.
8. 2090/2002(III.29.) Kormány határozat a tagállamként való működés szervezeti, személyi feltételeinek megteremtését célzó kormányzati program(TMP) kidolgozásáról.
9. **Weaver, Robert:** Biztonságépítés a Partnerség segítségével.- NATO MIRROR, Brüsszel, 2001.III.negyedév, p.6.
10. **Bin, Alberto:** Mediterrán párbeszéd.- NATO MIRROR, Brüsszel, 2001.III.negyedév, p.9.
11. **Keszthelyi Gyula:** A NATO többnemzeti logisztikai stratégiájának kihívásai Bp.: Katonai Logisztika, 2005.2.szám, p.6.
12. A HM Haditechnikai Fejlesztési Főosztály (HM HFF), a HM Védelempolitikai és Nemzetközi Együttműködési főosztály (HM VPNEF), a HM Technológiai Hivatal (HM TH) és a HM Központi Pénzügyi és Számviteli Hivatal (HM KPSZH) a tárgyban nem publikált anyagai.

Internetes hivatkozások:

1. <http://nato.int/docu/topics/2004/home.htm>
2. www.zmne.hu
3. <http://nato.int/stucture.htm>
4. www.eda.eu.int
5. www.mti.hu
6. www.defense-handbook.org

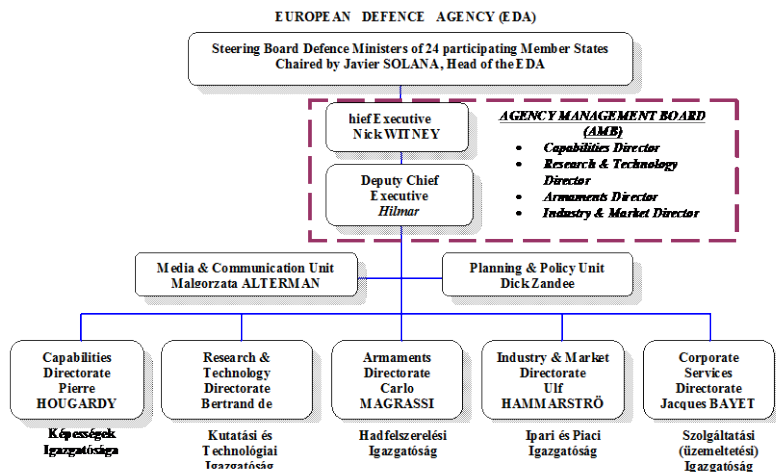
Az európai és észak-atlanti biztonsági közösségek szervezetei

1. számú ábra.



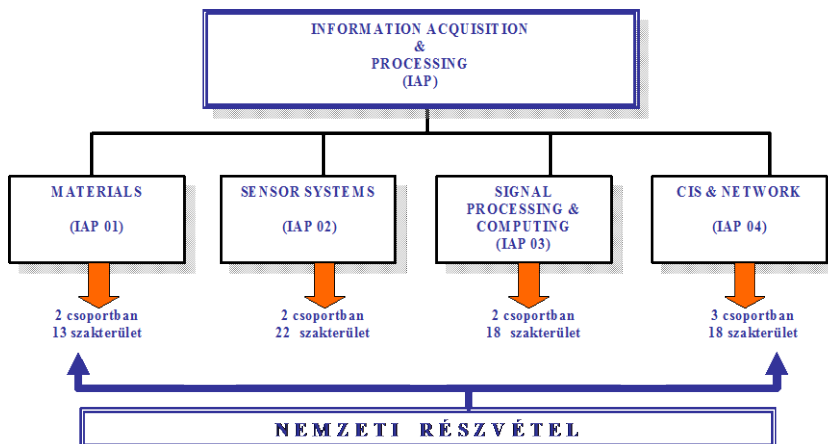
Az Európai Védelmi Ügynökség (EDA) szervezeti felépítése

2. számú ábra.



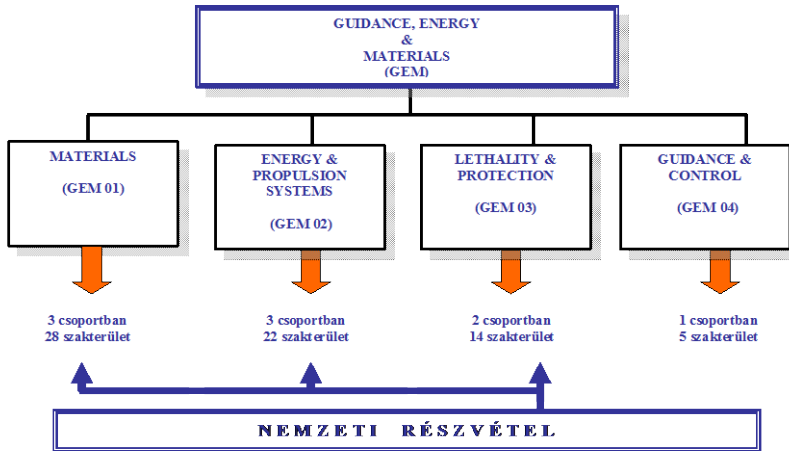
Az információ gyűjtés és feldolgozás szakterületei

3. számú ábra.



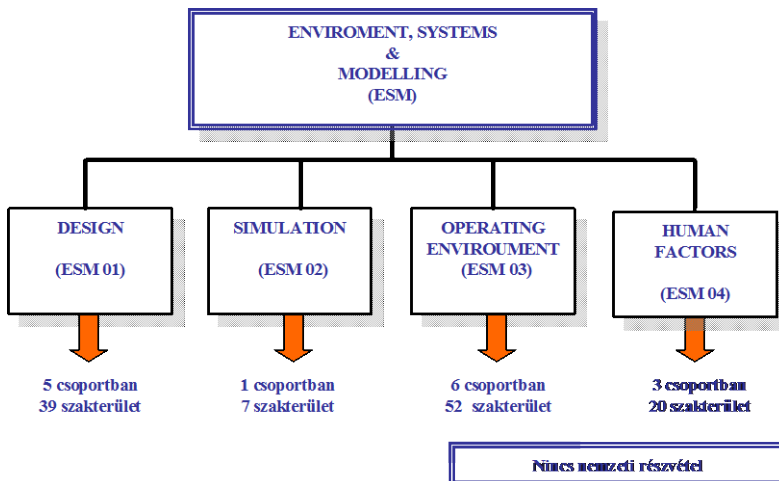
Az irányítás, energia és anyagok szakterületei

4. számú ábra.



Környezetvédelem. Rendszerek és modellek szakterületei

5. számú ábra.



NEMZETKÖZI FELADATOKBAN (MISSZIÓKBAN) RÉSZTVEVŐ MAGYAR KATONAI KONTINGENSEK LOGISZTIKAI TÁMOGATÁSA

(Résztanulmány)

Jároscsák Miklós¹

A Magyar Honvédség napjainkban 1000 főt megközelítő katonai erővel vesz részt az EUFOR, ISAF műveletekben, valamint a különböző missziókban. Ezt a nagyságrendű katonai kontingenst a 2002-2003 évek védelmi felülvizsgálata nyomán kialakított önkéntes haderő fejlesztésére és fenntartására kiadott jogszabályok, valamint az azokra épülő 10 éves haderő-fejlesztési tervek tartalmazzák. Értékelve a biztonságpolitikai-, szövetségi szempontokat, valamint az új haderőstruktúra és az ország teherbíró képessége összefüggéseit, külföldi katonai szerepvállalásunk további kiterjesztésére várhatóan még hosszabb távon túl sem fog sor kerülni. Ebből következően és erre a stabilitásra építve érdemes megvizsgálni, hogy katonai logisztikai és nemzetgazdasági támogatás oldaláról mit jelent a mintegy 1000 fős magyar katonai kontingensek felkészítésének, feladat ellátásának, rotációjának megoldása.

Ezekre a főbb kérdésekre egy évtized alatt felhalmozódott tapasztalatok birtokában adhatunk választ. Egyidejűleg a válaszok megfogalmazásával itt kell leszögezni azt az alapvető tényt, mely szerint a Magyar Honvédség NATO szövetséges kötelezettségeinek teljesítése minden időszakban, minden haderő-átalakítás során elsődleges prioritást élvezhet.

1.) A kijelölt erők katonai logisztikai felkészítése

A különböző nemzetközi feladatokra, missziókra létrehozott szervezetek felkészítése három önálló-, ugyanakkor egymástól függő területen jelentkezett. Első terület a személyi állomány felszerelése, második terület a szükséges technikai eszközök biztosítása az el-

¹ Dr. Jároscsák Miklós ezredes PhD., HM Védelmi Hivatal 3. sz. területi igazgató. A Katonai Logisztika c. folyóirat főszerkesztője.

rendelt készletekkel együtt, míg a **harmadik terület** a nemzeti támogatás konkrét rendszerének kiépítése, valamint mindezek adott feladatra történő felkészítése.

a.) A személyi állomány felszerelése

Az egyéni fegyverzet, vegyvédelmi eszközök, híradó eszközök és nem utolsósorban a ruházat és az egyéni készletek kialakítása a központi logisztikai tagozatban – az alkalmazási fajták és körülmények lehetséges skálája szerint – megtörtént. Ez azt jelenti, hogy Európában vagy más kontinensen, akár extrém éghajlati és időjárási viszonyok esetére is megfelelő választék áll rendelkezésre mind az alap-, mind a kiegészítő cikkekből a személyi állomány beöltöztetéséhez. Ez annak is tulajdonítható, hogy a katonai logisztika vezetése kiemelt figyelmet fordít erre a területre, megteremtve a szükséges erőforrások beszerzésének finanszírozási hátterét. Mára a közbeszerzési eljárás szabályai messzemenő betartása mellett stabil nemzetgazdasági beszállítói kör biztosítja a megjelölt követelményeknek eleget tevő katonai felszerelések és készletek (egyéni) rendelkezésre állását.

A magyar katona egyéni alapfelszerelése minőségben semmivel sem tér el a nemzetközi kötelekekben alkalmazott felszerelések tulajdonságaitól. Ez biztonságot és elégedettséget jelent katonáink számára. Itt érdemes megjegyezni azt is, hogy a **Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnoksága** 2005. novemberében tartott szakmai konferenciája éppen a külföldi szerepvállalásunk logisztikai támogatásának kérdéseivel foglalkozott, amelyen keresztül kiemelten kezelték a katonák egyéni felszereléseinek minőségi és mennyiségi biztosítását, mégpedig hosszabb időtávra előretekintve, biztonsági készletek megalakításával. Ugyanitt azt is leszögezte a szakmai grémium, hogy nem lehet megállni a felszerelések fejlesztésének útján, mert a különböző típusú kihívások, feladatok és kockázatok között elsődleges szempont a katonáink biztonsága, amit a megbízhatóan működő egyéni és kollektív fegyverek, védőeszközök, kommunikációs (híradó) berendezések, illetve nem utolsósorban a megfelelő lábballi és ruházati felszerelések biztosítanak.

Katonáink visszajelzése az egyéni felszerelésekről akár a balkáni **EUFOR** művelet, akár az afganisztáni **ISAF** művelet kapcsán azt mutatja, hogy a szakmai ágazatok helyes úton járnak.

Ehhez hozzátartozik az is, hogy a szakma fogékony a visszajelzésekre, veszi az esetleges gondokat és kéréseket, amelyek megoldása ér-

dekében nemzetgazdasági kapcsolatrendszerén keresztül képes rövid időn belül reagálni.

Ezzel összefüggésben mindenképpen érdemes kiemelni a logisztikai támogatás új és kiteljesedő elemét, ami a katona részére biztosított pénzeszközökkel teszi lehetővé a kiegészítő cikkek egyéni döntések szerinti megvásárlását. Így katonáink a műveleti területen, illetve a missziónál rendelkezésre álló és nekik tetsző cikkek közül szabadon vásárolhatnak, mennyiségi korlátok nélkül.

b.)A szervezet feltöltéséhez szükséges technikai eszközök és anyagi készletek biztosítása

Az egyes műveleti helyszínek, missziók részére szükséges technikai eszközök döntő része a Magyar Honvédség rendszeresített technikai eszközeiből kerül az állománytáblában meghatározott mennyiségben biztosításra. Itt elsődlegesen a harcjárművekről, a fegyvernemi és szakcsapatok speciális technikai eszközeiről van szó. Ezek mellett szinte valamennyi külhoni alkalmazás esetén előfordul, hogy speciális technikai eszközökre van szükség, amelyek nem tartoznak a Magyar Honvédség rendszeresített eszközállományába, így ezeket megfelelő forrásfedezet biztosítása mellett külön kell beszerezni. Erre vonatkozóan a katonai logisztikai vezetés kellő tapasztalatokkal rendelkezik, amelyek birtokában a szükséges előkészítéseket minden esetben gyorsan és hatékonyan képes megtenni.

Azok a technikai eszközök, amelyekkel katonáink a nemzetközi hadszíntéren teljesítik feladataikat a célnak megfelelőek és szövetségi összehasonlításban is megállják a helyüket.

Fontos kérdés a műveleti területen, illetve a misszióknál jelentkező területi kiszolgálási-, javítási háttér, amelyről a későbbiekben tárgyalt nemzeti támogatás rész nyújt összefoglaló tájékoztatást.

Ennél a pontnál kell érinteni a személyi állomány és a területi eszközök után – különböző normák és normatívák alapján – megalakított készleteket, amelyek rendeltetése, hogy a feladat ellátás helyszínén minél nagyobb fokú önállóságot biztosítsanak a katona, illetve az adott kötelék számára. Általános elvek szerint a készleteknek legalább egy vagy többhetes önállóságot kell biztosítani a műveleti helyszíneken, ami döntően attól függ, hogy milyen távolságra van a műveleti helyszín a nemzeti ellátási (támogatási) forrásoktól. A másik befolyásoló tényezője a készletképzés nagyságrendjének az utánpótlás megszervezése, il-

letve azzal kapcsolatban az utánpótlás lehetősége vagy szükségessége. Ez esetben mindekkor tekintettel kell lenni a hadszíntéren vagy a misszió körzetében rendelkezésre álló helyi ellátási források lehetőségeire, a multinacionális logisztikai elemek működésére, melyek kapcsán gazdaságossági számítások alapján kell minden esetben eldönteni, hogy megéri-e szerződéseket kötni a helyszínen beszerezhető ellátási cikkek biztosítására.

A nemzetközi feladatokban résztvevő katonai kontingenseink önálló működése szempontjából meghatározó jelentőségű készletképzés befolyásoló tényezői felvillantásából is jól látható, hogy itt az egységesítésről, az uniformizálásról szó sem lehet, hiszen ahány helyszín annyi sajátosság, amelyet még a végrehajtandó feladatok is determinálnak. Ebből következően a kiküldött erők logisztikai támogatásának megszervezésénél úgy kell a készleteket kialakítani, hogy azok az utánpótlás megérkezéséig biztonsági tartalékkal együtt szavatolják az állomány létfenntartásához és feladatai ellátásához (életének-biztonságának megővéséhez) szükséges napi átlagfogyasztásra kalkulált – mennyiségeket.

c.) A nemzeti támogatás rendszerének kiépítése

A szövetségi rendszerben és a NATO doktrínális elvei szerinti működés érdekében elengedhetetlen a különböző célú – Washingtoni Szerződés 5. cikk alá tartozó műveletek, illetve az azon kívüli béketámogató és humanitárius tevékenységek – nemzetközi alkalmazás esetén a katonai kontingensek megbízható és folyamatos logisztikai támogatása, melyhez létre kell hozni és mindvégig fenn kell tartani a nemzeti támogatás képességét.

A nemzeti támogatás képességéhez tartozó feladatokat a polgári és katonai szervezetek együttesen oldják meg. Ezek a feladatok a nemzeti ellátási körbe tartozó cikkek (ruházati anyagok, élelmiszerek, speciális eszközök és alkatrészek, közszükségleti cikkek, kulturális termékek stb.) készletezése, utánszállításának előkészítésére, ki-, illetve hátraszállítása egészségügyi és más szolgáltatások nyújtása köré csoportosíthatóak. Mára az e téren kialakított gyakorlat többszörösen igazolta a katonai és polgári részből összetevődő nemzeti támogató elem szervezeti kialakításának helyességét, hiszen a dél-szláv válsághoz kötődő műveletek során létrehozott támogató elem még jelenleg is hatékonyan funkcionál, sőt az országtól jelentős távolságra feladatot végrehajtó kontingenseink hazai részeként képes a „köldökszínór” szerepének betöltésére.

Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a Magyar Honvédség feladatrendszerében, struktúrájában, létszám és más lehetőségeiben mindenképpen el kell helyezni a nemzeti támogatás speciálisan kialakított rendszerét. Ez tömören azt jelenti, hogy a nemzeti feladatok végrehajtásában érintett katonai kontingensek érdekében nem az általános elvek szerint kialakított és klasszikus felépítésű nemzeti támogatási rendszer működik. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a konkrét feladatokra szervezett nemzeti támogatás semmivel sem kisebb hatékonyságú, sőt a célirányosan kialakított és több irányban működtetett nemzeti támogatási rendszer létszám-takarékosabb és költségkímélőbb. ***Ebből következően a Nemzeti Támogató Elem kialakításánál az alábbi elvi szempontokat célszerű figyelembe venni:***

- A kiküldött katonai szervezetek logisztikai önállóságának lehető legteljesebb körű biztosítása;
- A romlandó élelmiszerek, üzemanyagok és egyéb szolgáltatások helyszíni forrásokból történő utánpótlása (szerződéskötések alapján);
- Ivóvíz, iparivíz lehetőség szerint helyszíni beszerzése;
- Légi és más szállítási ágazatok /vasúti, közúti) kombinált alkalmazása;
- A meghibásodott, megsérült technikai eszközök cserével történő pótlása (javító szervek külhoni működtetése rendkívül gazdaságtalan);
- Elhelyezési feltételek helyszíni kialakítása (épületek bérlése), vagy konténeres elhelyezési lehetőségek felhasználása (ha más megoldási lehetőség nem kínálkozik);
- Az egészségügyi támogatás helyszíni működtetése, legalább az alapellátás szintjéig.

A nemzeti támogatás rendszerét minden esetben a konkrét feladat alapján szükséges kialakítani, mely során a gyakorlat által életre hívott módszereket és megoldásokat – elméleti megalapozással – minden további nélkül be lehet építeni. Az e téren szerzett tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a katonai logisztikai rendszernek sikerült eredményesen megvalósítani az erők nemzeti támogatását.

2.) Áttekintés a küldetéseiket teljesítő katonai kontingen- sek katonai logisztikai, illetve nemzetgazdasági támogatásáról

*Az elméleti és gyakorlati megközelítések folytatásaként feltétle-
nül szükséges áttekinteni, hogy a szükségletek kielégítése a honvédség-
gen belül, katonai logisztikai forrásaiból, vagy annak elégtelensége
esetén nemzetgazdasági forrásokból, tartalékokból, illetve import be-
szerzésekből valósulhat meg.*

Mint azt az eddigi közel 10 éves missziós, illetve béketámogató műveleti részvételünk tapasztalatai igazolják a honvédség önmaga erejéből nem képes nemzeti támogató kötelezettségeinek eleget tenni, így elengedhetetlen a nemzetgazdasági szféra szerepvállalása és a befogadó nemzetek vagy az adott ország és annak területén települő szövetséges logisztika szabad kapacitásainak igénybevétele. A katonai logisztika és a nemzetgazdasági szféra közötti feladatelosztás nagybani áttekintését a következő párhuzamba állítás szemlélteti:

Áttekintés a logisztikai és nemzeti támogatás két spekt- rumáról:

a.) Kontingensek felszerelése:

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| • Fegyverzet és kiegészítő cikkek | Katonai rendszerből |
| • Egyéni védőeszközök (vv. mellény) | Polgári rendszerből |
| • Sisak | Polgári rendszerből |
| • Ruházat és bakancs | Polgári rendszerből |
| • Speciális eszközök | Vegyes rendszerből |
| • Élelmezési felszerelés | Vegyes rendszerből |

b.) Hazai felkészülés:

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| • Szállítások | Vegyes rendszerből |
| • Javítások | Vegyes rendszerből |
| • Ellátási szolgáltatások | Vegyes rendszerből |
| • Mosatás | Polgári rendszerből |

- Kik. tech. eszközök biztosítása Katonai rendszerből
- Egészségügyi biztosítás Vegyes rendszerből
- Közúti és vasúti mozgatás Vegyes rendszerből

c.) Kitelepülés:

- Személyi állomány kiszállítása Légi úton vagy közúton, vagy vasúton vagy vízi úton ezek kombinációjával a műveleti helyszín és a távolság függvényében
- Külhoni berendezkedés:
 - Konténerek telepítése Polgári rendszerből
 - Infrastruktúra kiépítése Polgári rendszerből (NK-i)
 - Sátrak telepítése Polgári rendszerből
 - Anyagok biztosítása Polgári rendszerből (NK-i)
 - Ellátás megszervezése Katonai rendszerből (NK-i)
 - Őrzés-védelem kiépítése Katonai rendszerből

d.) Szállítás:

- Mozgatás, szállítás, szervezés Polgári és katonai rendszerből
- Tábor műk. Ell. Kik. Szállítások Polgári és katonai rendszerből
- Utas szállítások Polgári és katonai rendszerből
- Szállítmány kísérés Polgári és katonai rendszerből
- Rakodás, anyagmozgatás Polgári rendszerből

e.) Tábor informatikájának fenntartása Katonai rendszerből

f.) Kitelepült állomány logisztikai támogatásának feladatai polgári és katonai rendszerből:

- Helyszíni beszerzések Polgári és katonai rendszerből (NK-i)

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| • Helyszíni ellátás | Katonai rendszerből |
| • Honi készletezés | Katonai rendszerből |
| • NTE működtetése | Katonai és polgári rendszerből |
| • Egészségügyi ellátás | Katonai és polgári rendszerből |
| – ROLE-I (I) | Katonai rendszerből |
| – Tábori telepítés | Katonai és polgári rendszerből |
| – Sebesültszállítás | Katonai és polgári rendszerből |
| – Hazaszállítás | Katonai és polgári rendszerből |
| – Technikai biztosítás | Katonai és polgári rendszerből |

Összegzés a logisztikai és nemzeti támogatás fő irányairól

A kontingensek ki- és hazaszállításai, valamint az utánpótlási szállítások a katonai követelmények szerint és a feladatokra szakosodott nemzetgazdasági szervezetek által valósuljanak meg. A nemzetgazdasági szervezetek közbeszerzési eljárás útján jussanak a megrendeléshez és rendelkezzenek „NATO beszállítói” minősítéssel.

A szállítmányképzés, rakodás, egységcsomagok kialakítása valamint a nem fegyveres szállítmánykísérés ne a katonai szervezeteket terhelje.

Alkalmazási hely függvényében előtérbe kell helyezni:

- Távoli, nehezen megközelíthető viszonylatokban a légi szállítást (ha van hol leszállni!);
- Minden más esetben a vasúti szállítást;
- Csak a közeli művelési terület és kis létszámú kontingens esetén célszerű a közúti szállítás lehetőségeivel élni.

Táborhely infrastruktúrájának kiépítése, illetve kiegészítése, az elhelyezésre alkalmas sátor-, vagy konténer mennyiség telepítése az ilyen jellegű feladatokra specializálódott polgári vállalkozások feladata.

A polgári vállalkozások szerződéses alapon rész vállalhatnak a kontingensek logisztikai támogatási feladatai végrehajtásában úgy, mint az élelmezés, üzemanyag ellátás, mosatás és vegytisztítás, valamint egyéb szolgáltatások nyújtása terén.

A kontingensek állománya egészségügyi támogatását a katonai egészségügyi erők végzik a szűrésektől és védőoltásoktól kezdve a táborhelyeken működtetett típusú segélyhelyeken át (**ROLE I-II**) a sérült állomány hazaszállításáig és kórházi kezeléséig.

A speciális haditechnikai eszközök és gépjárművek javítása hazai bázisokon történik. A műveleti helyszíneken alkatrészcsere, illetve eszköz-csere végrehajtásával kell számolni. Így a sérült és meghibásodott technikai eszközöket haza kell szállítani. Pótlásuk alapvető változatai tartalékképzés a helyszínen, illetve utánpótlás.

Műveleti helyszínen a nemzeti ellátás rendszere csak annyira és oly mértékben működik, amennyire a multinacionális logisztika, az ellátásra szakosodott nemzet, vagy a vezető szervezet lehetőségei nem terjednek ki. Követendő elv, hogy két vagy többoldalú megállapodásokkal célszerű a helyszíni logisztikai kapacitásokat igénybe venni.

3.) A polgári logisztika lehetőségei az MH támogatásában azon keresztül a béketámogató erők biztosításában

A honvédség egy sajátos piaci területe és lehetősége a nemzetgazdaság logisztikai szférájának. A védelmi szféra állandó jelleggel mintegy **30 ezer fős** fogyasztói réteget és nagyszámú objektumot jelent. Ebből a létszámból nemzetközi kötelezettségeinkből adódóan időszakosan állandó nagyságrendű lehet és extra szolgáltatási igényekkel léphet fel a külföldön küldetését, vagy missziós feladatot teljesítő katonai kontingensek állománya.

A katonai szervezetek a gazdaságban megrendelőként és kvázi nagyfogyasztóként jelennek meg, sajnos minőségi és mennyiségi igényeket támasztanak.

A nemzetgazdasági igények két fő területen jelentkeznek:

a.) A katonai szervezetek, valamint a katonai infrastruktúra létrehozása, a katonai szervezetek állománytáblában meghatározott eszközökkel való ellátása, felkészítése, alkalmazása.

b.) A katonai szervezet működéséhez, mindennapi életéhez szükséges infrastruktúra üzemeltetése, fejlesztése, az ellátás biztosítása, mind a felkészítés, mind az alkalmazás idején békében és minősített időszakban.

Mindkét terület jellegzetessége, hogy összességében és részterületenként a rendelkezésre álló rendszeresített erők, eszközök és kapacitások minden vezetési szinten behatároltak, másrészt az objektív körülmények miatt *eszközökben, anyagokban és kapacitások* területén kiegészítést és rendszeres utánpótlást igényel.

A polgári logisztika három fő vonatkozásban kaphat szerepet a katonai logisztikai feladatok elősegítése érdekében:

a.) A Magyar Honvédség csapatainak és intézményeinek béke időszaki logisztikai támogatásában, mely folyamatos, viszonylag állandó kapacitást lekötő feladatok sorát jelenti.

b.) A hazánk területén felkészülő, átvonuló vagy bármely feladatot végrehajtó szövetséges, **PfP**, **ENSZ** katonai és más szervezetek logisztikai támogatásában, mely időszakos, szertágazó és intenzív végrehajtást igénylő befogadó nemzeti támogatási rendszer.

c.) A nemzetközi missziókban, küldetésekben résztvevő magyar katonai erők logisztikai támogatásának kiegészítése.

A fenti feladatok jelentkezhetnek békében és minősített időszakban egyaránt.

Az igények kielégítése céljából a katonai logisztika *megrendeli* a szükséges javakat, kapacitásokat, *szereződést* köt azok teljesítésére a szolgáltatást igénylőkkel és a gazdasági szervezetekkel, mint beszállítókkal és szolgáltatókkal.

A Magyar Honvédség vonatkozásában az alábbiak indokolják a polgári logisztika nagyobb szerepvállalását:

- Az elkövetkezendő 10 év során a Magyar Honvédség átalakul. Egyrészt kevesebb szervezeti elemmel fog rendelkezni, másrészt csökkenti korábbi szolgáltató szerveit, intézményeit. Csökken a raktári kapacitás, a tárolt anyagi készletek mennyisége.
- Az önkéntes haderőre történő áttérés és a sorállomány megszűnése új helyzetet idéz elő, így a szerződéses állomány már nem vonható be fenntartási, kiszolgálói feladatok ellátására, másrészt

a célirányosan szervezett állomány sem teszi lehetővé kiszolgálói feladatok ellátását. A szerződéses állományt nem kifizetődő többek között étkezdei felszolgálói feladatokra beosztani.

- Egyre nagyobb teret kap a szolgáltatások polgári szférából, szerződés útján történő biztosítása.

Bizonyos területeken ez lesz a meghatározó vagy kizárólagos.

A polgári logisztika az objektumok üzemeltetésében:

- Informatikai eszközök és irodagépek javításában;
- Nyomdai szolgáltatásokban;
- Az élelmiszer-ellátásban, melegkonyhai kiszolgálásban;
- Üzemanyag kiszállításban;
- Az őrzés-védelem területén;
- Raktári kapacitások biztosításában;
- Karbantartási, javítási feladatokban.

Összességében az üzemeltetésben és működtetésben jut és juthat a jövőben nagyobb szerephez. A feladatok teljesítésére vonatkozó jelenlegi szabályozók megfelelnek a törvényi előírásoknak.

Összegzés

A nemzetgazdasági szervezetek rendkívül sok és értékes tapasztalatot szereztek a közel 10 éves időszak alatt nyújtott Befogadó Nemzeti Támogatás során a hazánkban feladatot végrehajtó szövetséges erők számára. Ezen túlmenően az okucsáni, a pristinai kontingenseink táborhelyének kiépítésénél, az infrastruktúra kialakításánál valamint a javítási, utánpótlási feladatok végzésénél és egyéb szolgáltatások nyújtásánál a különböző nemzetgazdasági vállalkozások éltek a számukra felkínált lehetőségekkel és bizonyították felkészültségüket katonai kontingenseink támogatásában. Ettől eltérően kisebb szerepet tölthettek be az afganisztáni és az iraki misszió előkészítése és a működése időszakában.

A táborépítésben, szállításban, fegyver és más technikai eszközök javításában részvevő vállalkozásokon túl a különböző hazai ellátó szervezetek alkalmasak voltak termékeik adott követelmények szerinti gyártására, csomagolására és működésük szavatolására, amiből következik, hogy ezeken a területeken nincs szűk keresztmetszet a nemzetgazdasági szerepvállalásban. Ugyancsak gazdag piaci kínálat van jelen a hazai közúti fuvarozások, rakodások, konténergépjárművek, valamint a különböző ellátási szolgáltatásokat nyújtó cégek vonatkozásában, ami azt jelenti, hogy a különböző feladatokra kiírt tenderekre számos cég ajánlattevésével lehet számolni.

Más a helyzet a hazánktól jelentős távolságra, illetve Európán kívül alkalmazásra kerülő katonai kontingenseink légi- és tengeri szállítása előkészítésében és végrehajtásában résztvevő nemzetgazdasági szerepvállalás terén, ami ténylegesen szűk keresztmetszetet jelent.

Éppen ezért a ***konténerizáció, a rakodás-gépesítés***, a tábor berendezés és üzemeltetés valamint a kitelepítési és utánpótlási szállítások igénylik a nemzetgazdasági szervek fokozottabb felkészülését és jelenlétét az állandósuló katonai logisztikai támogatások hátterének biztosításához.

Alapvető kérdés a diplomáciai kapcsolat kiépítése szövetségi vagy állandó képviseleti szinten, ami a létfontosságú információk biztosítása, a helyi körülmények közvetítése szempontjából hozhatja helyzetbe a hazai döntéshozókat és vállalkozásokat.

Az előző gondolathoz kapcsolódva a hiteles felderítési adatok beszerzése alapfeltétel a szállításhoz és a kitelepítéshez valamint az adott körzetben az életfeltételek megteremtéséhez. Valós hírszerzési, felderítési adatok nélkül a nemzetgazdasági szervek felkérésére és a pontos igénytámasztásra sem kerülhet sor.

A speciális öltözet, lábbeli, felszerelések legyártása, a szükséges alapanyagok beszerzése rugalmas gyártói és beszállítói kör jelentkezését feltételezi.

A kiszállítás előkészítése és végrehajtása időszakában a tengeri, illetve vasúti szállításhoz szabványos konténer alkalmazásánál a rakodás és a rögzítés elsődleges szempontként jelentkezik az érintett nemzetgazdasági cégekkel szemben, annak érdekében, hogy ne forduljon elő és ne akadályozza a berakodást az alkalmatlan konténer használata.

A távoli *missziós tapasztalatok azt is felszínre hozzák*, hogy az ilyen típusú küldetéseknél kevesebb feladat hárul a nemzetgazdasági szervekre, mivel a helyi lehetőségek kihasználásán túlmenően a nemzetközi kötelek logisztikai támogatása (ellátásra szakosodott nemzet, vezető nemzet) valamint a multinacionális logisztikai kapacitások (szövetséges szervezetek hadszíntéri jelenléte) valamint a saját katonai logisztikai erőforrások koncentrációja kerül előtérbe.

Mindezekből következően a *nemzetgazdaság szerepvállalása* a kontingens teljes felszerelésének biztosítása, a nagyfokú önállóságot biztosító készletek képzése, a szállítás előkészítése, technikai eszközök felkészítése valamint a kiszállítás egyes fázisának végrehajtása terén jelentkezik.

Végkövetkeztetésként levonható, hogy bármilyen küldetést teljesítő katonai kontingenseink felkészítése, kitelepítése és külhoni működtetése folyamatosan, de az alkalmazás körzetétől és körülményeitől függően **különböző mértékben igényli a nemzetgazdasági szervezetek, vállalkozások jelenlétét, bekapcsolódását** a katonai logisztikai támogatás különböző ágazati feladatai teljesítésébe.

Mint az a tanulmány adataiból kiderül a nemzetgazdaság teherbíró képessége pontosan behatárolja, illetve határt szab a küldetéseket teljesítő katonai kötelek létszámának, így a támogatási feladatok szerkezete, tartalma, minőségi követelményei teljesen átláthatóak a nemzetgazdasági szféra számára az üzleti alapon való bekapcsolódásuk elősegítésére.

Felhasznált irodalom:

1. MC-334/2 BNT tervezési irányelvek (NATO kiadvány).
2. MC-319/2 Logisztikai alap- és irányelvek (NATO kiadvány).
3. AJP 4 Szövetséges Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína (NATO kiadvány).
4. AJP 4.5. BNT Doktrínális Kiadvány.
5. 176/2003 (X. 28) Korm. rendelet a BNT feladatai szabályozásáról.
6. 9/2005 (HK 4.) HM utasítás a BNT ágazati feladatiról.
7. Saját jegyzetek.
8. Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína 2. kiadás.
9. A MK Nemzeti Biztonsági Stratégiája.
10. A MK Nemzeti Katonai Stratégiája.
11. A BNT Központi Adatbázis elméleti dokumentumai.
12. A MK BNT Képesség Tervező Katalógusa.

AZ MH NEMZETI TÁMOGATÓ KÉPESSÉGE

ALAPVETŐ FELTÉTELEK

SZERVEZETI

Vezető szervezeteken
belül állandó állomány

Jelenlegi NTE
szűk lehetőségei

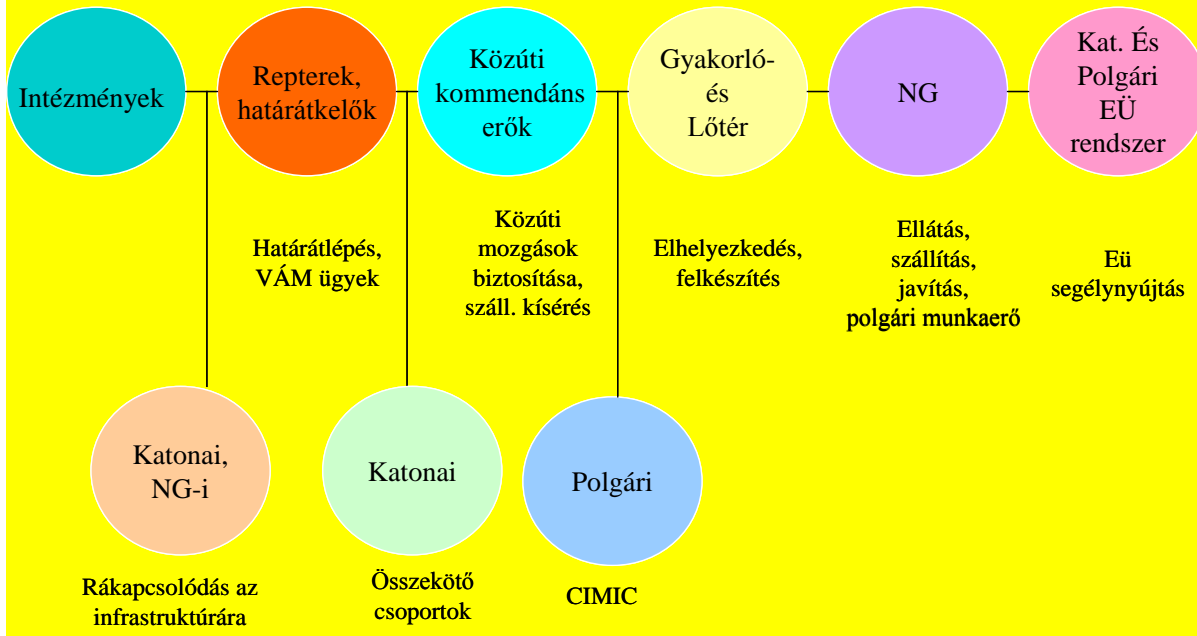
Közúti
kommendáns erők

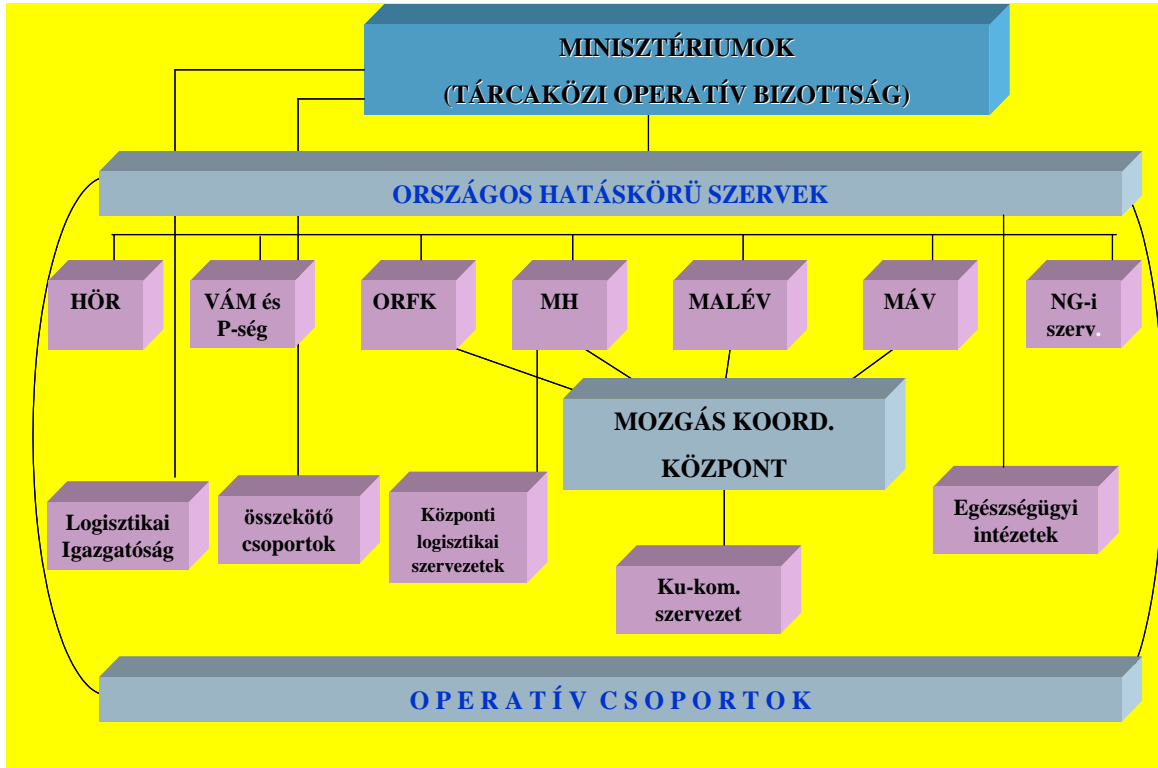
ERŐFORRÁS

Tartalék szállító kapacitás
Üzembiztos eszközpark
Anyagmozgatás, konténerizáció
Elhelyezési infrastruktúra



FELTÉTELEZETT IGÉNYEK





LEHETŐSÉGEK ÉS FELTÉTELEK



A LÉGIERŐ SZÖVETSÉGES KÖTELEZETTSÉGEIBŐL EREDŐ FELADATAI TELJESÍTÉSÉNEK FŐBB LOGISZTIKAI JELLEMZŐI

Vasvári Tibor¹

A légierőnél olyan jellegű tartós időszaki külhoni alkalmazás, missziós típusú alegység kihelyezés – mint a szárazföldi csapatok vonatkozásában – ez ideig nem történt. A külhoni tevékenység kapcsán a légierő leginkább ezen feladatok támogatását végezte, és ehhez igazodott a logisztika tevékenysége is.

Az elmúlt év őszén történt meg a ciprusi **UNICYP** kontingens és az ezzel kapcsolatos missziós tevékenység komplex átvétele és önálló haderőnemi feladatként a logisztika szempontjából is a támogatás megszervezése és a továbbiakban való végrehajtás. A légierő, és ezen belül a logisztika nemzetközi kitekintés szerinti eddigi tevékenysége nem igazán volt látványos és nem volt a tevékenységek kihangsúlyozott fókuszába állítva. *A következőkben a teljesség igénye nélkül, szeretnék néhány, talán nem teljesen ismert légierő specialitású feladatrendszerre ráirányítani a figyelmet, egyrészt a kapcsolódási pontok világosabbá tételére, másrészt a tervező, szervező és végrehajtó állomány feladattartalmának szélesebb körű megismertetése érdekében is.*

Az általános ismereteknek megfelelően jelen időszakban és helyzetben az úgynevezett felajánlott és ténylegesen működő erők között szerepelnek a veszprémi **CRC**, más néven **Légi Irányító és Jelentő Központ**, a 4 db rendszerben lévő **gerinc radar század**, valamint a **készenléti repülő erők (QRA/I)**, a hozzátartozó komplex rendszerükkel együtt. Ezen erők és eszközök fenntartása és a feladatrendszerük egy körülhatárolt komplex, folyamatos, megszakítás nélküli, állandó intenzitású tevékenységet jelent. Itt mindenképpen az az egyik kiemelő, hogy ezek feszességét tekintve igazi harci szolgálatot, ahhoz kapcsolódó támogatásszervezést és végrehajtást jelentenek, ami a nemzeti és NATO szintű feladatrendszerben testesül meg. Ezekből a feladatokból általában csak akkor van „**hír**”, rendszerint csak akkor kerülnek a figyelem **külső központjába**, ha valami „**esemény**” történik. A végrehaj-

¹ Dr. Vasvári Tibor nyá. ezredes, MH Légierő Parancsnokság tudományos munkatárs.

tás ez ideig túlnyomórészt hazai területen történt és történik, azonban kifejezetten szövetségi kapcsolódásuk van.

A főbb nemzetközi jellegű és irányultságú feladatok

Az előzőekben felsoroltakon kívül egyfajta megközelítés szerint a nemzetközi feladat-jelleghez – a teljesség igénye nélkül – a következők játszanak fontos szerepet, melyek a logisztikai támogatás szempontjából *az általános jellegű megszervezésen és végrehajtáson kívül is kiemelkednek:*

- Légtér felügyelet, légi és légtér információk megszerzése, feldolgozása, azonosított légi helyzetkép előállítása, nyilvántartása, értékelése, cseréje, továbbítása, valamint ezek feltételrendszerének folyamatos biztosítása;
- RENEGADE feladatra történő készenlét;
- Katasztrófa-elhárítási, mentési és speciális műveletekben való részvétel;
- Repülőtéri komplex vagy külön igényelt rész és átmenő támogatás;
- NYITOTT ÉGBOLT komplex feladat rendszere;
- Nagytávolságú navigációs manőverek (hazai és külföldi erők és eszközök);
- Különböző érdekű és típusú légi személy és teherszállítások, ki és berakások, tranzitálás;
- Egyéb kiemelt feladatok pl:
 - Légi bemutatókon, AIR MEET-eken való részvétel, illetve azok komplex kérdésköre;
 - Keresztkiszolgálás;
 - Repülőnapok megszervezésének és mindenoldalú biztosításának komplex aspektusa;
 - Külföldön végrehajtott repülő rakéta, illetve légvédelmi rakéta éleslövészetek.

Ezek közül – ha valamit egyáltalán ki lehet emelni – specialitásként lehet megemlíteni a ***nagy távolságú navigációs manővereket, amelyek szövetséges országokból érkező, illetve szövetséges országokba irányuló hazai repülő eszközök tevékenységének komplex biztosítása megszervezését és megvalósítását jelenti.*** Itt alapvetően nem a tevékenység és hozzájáruló logisztikai támogatás nagyságrendisége a meghatározó, hanem a közvetlenül és közvetve kapcsolódó széles skálájú feladatrendszer. Az is egyfajta sajátosság, hogy a feladat végrehajtás rendszerint összekapcsolódik együttes valós „**harc**” tevékenységgel, így jónak adódnak a közös tevékenységek ***doktrínális tételeinek*** gyakorlati alkalmazására is. Ugyanez vonatkoztatható „**Nyitott Égbolt**” feladatrendszerre is, azzal a különbséggel, hogy ezen oda-vissza nemcsak szövetséges országok erői-eszközei vesznek részt. Igaz, hogy ez nem igazán úgynevezett harc feladat, de a logisztikai támogatás szempontjából – különös tekintettel a repülő-műszaki és valós biztosítási kérdéskörökre – ezek a lehető legélesebben jelentkeznek.

A légi bemutatók, repülőnapok közül úgy vélem elég csak megemlíteni a Kecskemét Repülőbázison időszakonként megvalósított feladatrendszert. Ez a lehető legkomplexebben ötvözi a befogadó nemzeti támogatás, a szövetségi típusú támogatási formák, valamint a civil szerződéses formációk gyakorlati megvalósítását és mindezek vezetésének, összehangolásának kérdésköreit.

Az állandó jellegű és folyamatos biztosítás szükségletű légi erő specifikus képességek és feladat végrehajtás közül célszerű kiemelni néhány területet, amelyek e tekintetben jellemzőek:

- **QRA:** NATO alárendeltségben, szövetségi előírások teljes betartásával folyamatos készenléti szolgálatot tartunk fenn. Mint közismert, **Kecskemét Repülőbázison** egy **MÍG-29 géppár erővel** NATO „**típusú**” repülő készenléti szolgálat (**RS 15**) ellátásának teljes körű biztosítását kell megvalósítani. A repülőgépek fegyverzete a készenléti előírásoknak megfelelően került kialakításra. Ebbe beletartozik a fegyverrendszer és a függesztményekkel kapcsolatos eljárások együttes végrehajtása is. A felszállási idő a NATO riasztási norma alapján meghatározott, így ennek megfelelően szükséges a logisztikai feltételrendszert megszervezni és biztosítani. Ide tartozik **WOC** előírt készenléti helyzetének mindenoldalú biztosítása is. Ez az együttes „**harc**” tevékenység béke időszaki kinyilvánulása is, ami véleményem szerint súlyánál fogva nagyobb elismertséget szülne. A biztosításban a komplex logisztika (a szélesebb körben történő értelmezés szerint) folyamatos jelleggel működik, felvonultatva és fenntartva a „**bevetési**”, egyes esetek-

ben az ujrabevetési támogatás teljes spektrumát. Az eddigi tapasztalatok alapján a résztvevő állomány ez irányú feladatait az elvárások szintjén hajtotta végre. Az elmúlt évben „*konkrét*” éles feladatok kapcsán egy időre a média figyelem középpontjába is került e tevékenység.

- **CRC:** *A központ folyamatosan, a nap 24 órájában állandóan képes a Magyar Köztársaság légtérében lévő civil és katonai repülőgép mozgások hazai adott technikai feltételek közötti követésére, RAP előállítására, a szükséges tájékoztatások megkötésére.* Állandó kapcsolatban áll a NATO előjáró CAOC szervezetekkel, és a környező országok megfelelő szerveivel, így bármikor képes az információk fogadására és továbbítására. Ennek megfelelően a logisztikai támogatás szempontjából a radar-technikai és az elektronikai támogatás megvalósítása kifejezett elsődlegességet kap, melyet az alaptevékenység fő iránya miatt megszakítás nélkül szükséges fenntartani. Ugyanez vonatkozik a SEL támogatásra is. Ez a tevékenység egyfajta légierő specialitás, egyedi feladatrendszert, szervezetet és megvalósítást szükségeltet. Folyamatos fenntartási szükséglet és kötelezettség miatt, a nap mint napi állandó tevékenység megszokottsága okán is igazán nincs a közfigyelem középpontjában, azonban a logisztikai szakállománytól is mindig ugyanolyan egyszintű fegyelmezett és operatív rugalmasságú üzemfenntartást szükségeltet. *Itt már kiemelt jelentőséget kap az ismeretek folyamatos továbbfejlesztésének igénye,* mivel már a legmodernebb technikai eszközök üzemelnek, amihez a kor színvonalának megfelelő fenntartási tevékenységnek kell párosulnia.
- **SAR:** *A helikopteres kutató-mentő szolgálat 2x1+1 speciálisan berendezett közepes szállító helikopterrel lát el 24 órás feladatot Szolnok repülőtér és Pápa Bázisrepülőtér települési helylyel. A K-M helikopterek többek között magas fokú egészségügyi felszereléssel bírnak. A helikopterek fedélzetén szakképzett egészségügyi és deszantos személyzet van. Ezen a területen a komplex biztosítási forma az érvényes, ami fő vonalaiban azt is jelenti, hogy a megszervezésen és megvalósuláson kívül az együttműködés állandó, konkrét formáját is közvetlenül is megjelenti. Komoly erőfeszítések folynak a nemzetközi jelleg erősítésére. Ilyen volt például az elmúlt évben Romániában lebonyolított közös gyakorlati együttműködési tevékenység, ami egy sor tanulsággal szolgált, megmutatva azokat a támogatási területeket és eljárásokat, amelyeknél a közös nevező egysíkúvá tétele terén szükséges előre lépni.* Az együttműködési végrehajtás

és annak minél magasabb színvonalú és fokú megvalósulása, valamint a feladatcél szerinti minél komplexebb felszerelés kiegészítés és modernizációs eredmény alkalmazás effektív szükségességének nagyon konkrét és eklatáns példáját szolgáltatta maga az élet, nevezetesen a *január 19-én Hejce térségében lezuhant szlovák AN-24-es repülőgép kutató és műszaki mentő, valamint a Légierő és az OMSZ adott körülmények között létrejött szerződés alapján végzendő tevékenység*. Az előbbi tapasztalatainak feldolgozásán a szakemberek dolgoznak, míg a az utóbbival kapcsolatban az együttes tevékenység – természetesen logisztikai oldalról megközelítve – erős előzetes pozitív előképet mutathat. Az már látható, hogy e tekintetben alapvetően a környező országokat figyelembe véve a nemzetközi együttműködés szinte elengedhetetlen, és az alkalmazásokra valamint az ezzel járó feltételrendszerre a legváratlanabb esetben is készen kell lenni.

NATO ellenőrzés

Az **54. légtérelenőrző ezrednél** 2005. 09.19 - 09.23 között **NATO INITIAL OPEVÁL** harcászati ellenőrzés volt, melyen az ellenőrző bizottság „**JÓ**”-ra minősítette az ezredet. A NATO tagállamok körében is elismerést váltott ki a fenti végrehajtott és a NATO nemzetközi szakemberei által ellenőrzött, valamint értékelt megmértetés. *A sikeres végrehajtás hatalmas eredmény, mivel a régebben csatlakozott tagállamok között is található olyan régiót, ahol ezt a fajta megmértetést még nem igazán sikerült végrehajtani.* A feladat végrehajtás során imitált szituációs helyzetekkel és váratlan közlésekkel ellenőrizték többek között a meglévő erőforrások szakszerű, a nemzeti és NATO direktíváknak megfelelő felhasználását, a tevékenység irányítását. *Az ellenőrzés keretein belül az egység rendeltetés szerinti harcképességét és a logisztikai támogató elemek ellátó és harctámogató képességét tesztelték.* Egyedi specialitás és sajátosságként került ellenőrzésre – nemcsak elméleti szinten, hanem többszöri gyakorlati végrehajtás során – az úgynevezett bányamentő tevékenység tényleges készség szintje is, ami igencsak komplex, összehangolt, szakszerű megvalósítást szükségeltet, és aminek a végrehajtók ténylegesen megfeleltek. A feladat során a logisztikai szakterület feladat végrehajtását összességében „**SATISFACTORY**” -**JÓ** szintre értékelték, ami az első alkalommal való értékelés során a *legmagasabb adható* fokozat. Ebből a logisztikai terület erőforrások rész értékelése „**JÓ**”, ez még akkor is komoly ered-

mény, ha mint tudjuk néhány anyag és eszköz nem igazán van „*állandó jelleggel*” az alakulat közvetlen kezelésében.

BALTI-2-2005 Légvédelmi Rakéta éleslövészet

A feladat tartalmilag a **MH Légierő parancsnok** által vezetett, terepen végrehajtandó gyakorlat volt, mely a Magyar Honvédség légierő és szárazföldi haderőneveinek kijelölt törzsei és légvédelmi rakéta alegységei harcfeladatra történő felkészítését és éleslövészetének végrehajtását foglalta magába.

A gyakorlat a végrehajtást illetően a **MH 12. Légvédelmi Rakétadandár** és a **MH 25. Klapka György Könnyű Lövészdandár** kijelölt erőiből létrehozott vegyes légvédelmi rakétacsoportosítás 2005. június 13-24. között a lengyelországi **USTKA** körzetében végrehajtott BALTI-2-2005 légvédelmi rakéta éleslövészetet jelentette.

A feladatra való felkészülés során a logisztikát illetően a hazai fázis teljes biztosításának saját hatáskörű megvalósítása után a *külföldi etap tervezésekor* alapvetően gazdaságossági szempontok játszottak irányelvként fő szerepet. Ennek megfelelően a logisztikai támogatás döntő része kétoldalú államközi szerződésen alapuló **Befogadó Nemzeti Támogatásként** megrendelt szolgáltatások igénybevételével került megvalósításra.

A felkészülés időszakában a tervezés az áttelepülés, illetve a visszatelepülés megszervezésére és zökkenőmentes lebonyolítására összpontosított. A megvalósítás összetettségét mutatja, hogy az áttelepülések vasúton, közúton és légi úton egyaránt történtek, és a lebonyolítás tényleges fázisában megfelelő operatív rugalmassággal működtek.

Néhány megállapítás a szakmai ellenőrzésekből:

A légvédelmi csoportosítás által készített tervek, eljárások

- A légvédelmi rakéta éleslövészet végrehajtása során a logisztikai szakállományt alapvetően a dandár fegyverzeti, valamint páncélos- és gépjármű-technikai javító alegységeiből létrehozott vegyes javítócsoporthoz képviselettel. A logisztikai egyéb területein az ellátást Fogadó Nemzeti Támogatás keretében a lengyel fél biztosította.

- A légvédelmi csoportosítás rendelkezett a logisztikai vezetéshez és irányításhoz szükséges alapvető tervekkel.
- A vegyes javítócsoporthoz rendelkezett a szakfeladat végrehajtásához szükséges dokumentációval, ellenőrző listákkal, amely biztosította a hatékony tevékenységet.

Logisztikai C3 végrehajtása

- A gyakorlat végrehajtása során a logisztikai vezetési pont a légvédelmi csoportosítás harcálláspontján települt, állománya alapvetően teljesítette a tervezési, vezetési feladatokat, illetve koordinálta a fogadó nemzet általi valós logisztikai biztosítást.
- A vegyes javítócsoporthoz tevékenységét a logisztikai vezetési pontról érkező információk alapján a csoport parancsnoka (szolgálatvezető mérnök) irányította.

Logisztikai jelentések

- A feladat végrehajtása során a logisztikai jelentések és bedolgozások időben, a megfelelő minőségben elkészültek.

Koordináció a Fogadó Nemzettel

- A *Fogadó Nemzet* összességében teljesítette az államközi szerződésben vállalt kötelezettségét, de egyes, a napi ellátást érintő hiányosságok negatívan befolyásolták a végrehajtott állomány hangulatát.
- A *Fogadó Nemzet* képviselőivel a kommunikáció alapvetően angol és lengyel, esetenként orosz nyelven valósult meg.

A haditechnikai eszközök karbantartottsága

- A nagytávolságú manővert követően a haditechnikai eszközöket a kezelői és a szakjavító állomány felkészítette a feladat végrehajtására. A valós meghibásodások elhárítása során a szakjavító állomány hatékonyan tevékenykedett, a rendelkezésre álló javító, ellenőrző- bevizsgáló és karbantartó berendezések, illetve a rendszeresített és speciálisan létrehozott **TASZT** készletek felhasználásával.
- A javítási feladat rádióon történő vételét követően a javítócsoporthoz parancsnoka azonnal útba indította a szükséges javító ál-

lományt a megfelelő technikai eszközzel. A hiba behatárolása minden esetben szinte azonnal megtörtént (ez a szakjavító állomány erőssége) és a javítás végrehajtása is csak a minimálisan szükséges időt vette igénybe. Ennek köszönhető, hogy a gyakorlás valamint az éleslövészet végrehajtása során haditechnikai eszköznek meghibásodásból adódó jelentős kiesése egyetlen esetben sem fordult elő.

A haditechnikai eszközök hadrafoghatósága

A **K-1P** berendezés valamint az **SZT-68U** és **P-18** típusú felderítő és a **PRV-16** magasságmérő lokátor esetében meghibásodásból adódó kiesés nem történt, csupán egy alkalommal vált szükségessé szabályozás végrehajtása az **SZT-68U** felderítő rádiólokátor esetében. Ez jelzi, hogy a kezelői állomány a megfelelő szinten végrehajtotta az eszközök felkészítését.

Összességében a három fegyverrendszer típus által indított mintegy **22 éles rakétával végrehajtott lövészet** a komplex biztosítási tevékenységben résztvevők részére – beleértve az előkészítést és megszervezést is – *„puskapor szagúan”* adott megfelelő tapasztalatokat és sikerélményt.

AMPLE TRAIN 2005

A szövetségi, illetve nemzetközi tevékenységek között speciális helyet foglal el a keresztkiszolgálás intézménye. Az erre való felkészülés, megfelelőség és képesség felmérésére évente rendszerint a regionális **NATO légierő parancsnokság** szervezésében gyakorlat (vizsgálva egybekötött elméleti és gyakorlati tevékenység) kerül megszervezésre. Bár az utóbbi időkben az a vélemény kezd általánossá válni, hogy ezen tevékenységet megfelelő igények alapján a tagállamok kétoldalú megállapodásokkal és megszervezéssel lenne célszerű végezni.

A fentiekre figyelemmel legutóbb a 2005. évi, határátlépéssel járó csapatmozgások engedélyezéséről szóló **2340/2004 (XII. 26) számú Kormányhatározat I. mellékletében** engedélyezett, valamint a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokának **92/2005. parancsa alapján** 2005. május 09-13. között **19 fővel** NATO logisztikai, repülőgép kereszt-kiszolgálási gyakorlat került végrehajtásra a spanyolországi **GANDO AFB** repülőtéren. A gyakorlatot az **Európai Szövetséges Erők Főparancsnoksága (SHAPE)** rendelte el és tervezte. A gyakorlatot a **CC-AIR RAMSTEIN**, valamint a **Spanyol Egyesített Nemzeti Parancsnokság** vezette le.

A gyakorlat célja volt lehetőséget biztosítani a NATO tagországok részére, hogy a szövetségnek felajánlott repülőeszközök személyzei, és a nevesített repülőbázisok földi kiszolgáló repülőműszaki állományú tagjai, gyakorolják és finomítsák interoperabilitási képességeiket. Ezen belül az AD 80-53 dokumentumban meghatározott „C” típusú keresztkiszolgálási változatnak megfelelően, a gyakorlaton résztvevő repülőműszaki állomány megszerezhesse egy vagy több, a NATO tagországok által rendszerben tartott repülőgép típuson azt a jártasságot és bizonyítványt, amely feljogosítja őket az adott típusú repülőgépek keresztkiszolgálására. További célja volt a gyakorlatnak, hogy a felajánlott repülőeszközöket biztosító nemzetek elemezzék és gyakoroltassák a „C” típusú kiszolgálásban résztvevő repülőműszaki állományal az eltelt egy év alatt bekövetkezett kiszolgálási változásokat, valamint bemutassák a repülőgépen, a repülőgép fegyverzetben és a földi kiszolgáló eszközökön bevezetett újításokat.

Megjegyzendő, hogy a „C” típusú keresztkiszolgálás intézményét az érvénybe lépő új ALP-4.3 „A légi erők logisztikai Doktrínája és eljárása” című okmány (érvénybe léptetve a MH LEPK 157/2005 (HK-18) számú intézkedésével) megváltoztatta, illetve csak „A” és „B” típusúakat határoz meg, egyidejűleg átrendezve azok belső tartalmát. Ez szigorítást jelent az előzőekhez képest.

A gyakorlat végrehajtásában az MH LEP és alárendeltjei állományából 19 szakember vett részt aktív bekapcsolódással.

A gyakorlat körzete a spanyolországi GANDO AFB repülőbázis volt.

EXAT 05 KERESZT-KISZOLGÁLÁSI GYAKORLAT

Vizsga típusa	F-16				F-1		TOE RADO	F-18	
	BE	DA	GR	TU	FR	SP	GE	SP	
VIZSGA FRISSÍTÉS	-	-	-	3	-	-	3	-	
VIZSGA	Elméleti	0	6	3	-	-	3	2	5
	Gyakorlati	0	6	3	-	-	3	2	5
	Önálló munka	0	6	3	-	-	3	2	5
VIZSGA	3	4	3	-	-	3	2	5	
GYAKORLATI KÉPZÉS	12	3	-	-	14	3	-	3	
FEGYVERZETTELTORSÁGI KÉPZÉS	-	-	-	-	-	-	-	17	

A gyakorlaton 450 fő külföldi résztvevő jelent meg 13 NATO és egy PfP ország légierőjének képviselőjében. 7 nemzet ajánlott összesen 23 db repülőgépet a képzési feladatok végrehajtására. A gyakorlat hadműveleti hátterét a spanyol fél egy **nemzeti légvédelmi és haditengerészeti gyakorlattal** egészítette ki, amely a **DACEX** nevet kapta. A kontingens feladatát **135 képzési egység** teljesítésével hajtotta végre, ebben **6 db re-certification-t, 20 db certification-t, 19 db training-et, 54 db familiarization-t, és 19 db academic training-et teljesítettünk.** A betervezettől két képzési egységgel történt elmaradásunk oka a Dán vizsgáztatók szigorúságának volt köszönhető, mivel két magyar résztvevőnek a felkészítési ciklus végén nem igazolták le a vizsgát. Ezt a két személy kellő aktivitásának hiányával indokolták. A magyar csoportból **17 fő** a betervezett képzési egységeknek megfelelően spanyol **EF-18** repülőgép típuson fegyverzetbiztonsági ismeretekből is vizsgát tett.

Összességében megállapítható, hogy a következő országok repülőgép típusait tudjuk Kecskemét AB repülőtéren keresztkiszolgálni a megszerzett bizonyítványok egy éves érvényességi ideje alatt: spanyol EF-18; belga, dán, görög, török F-16; német Tornádó, francia, spanyol F-1.

A végrehajtott feladatok a teljes összesítés után a **SHAPE** által jóváhagyásra, és kibocsátásra kerülő **SH-OPS 60** aktualizált kiadványában lesznek megtalálhatók.

A gyakorlaton a Magyar Kontingens részére megszabott feladatok sikeresen kerültek végrehajtásra. A gyakorlat eredményességét mutatja, hogy az eddigi évekhez viszonyítva a legjobb képzési eredményt értük el, ezzel is biztosítva a NATO tagországok felajánlott repülőeszközeinek keresztkiszolgálásával kapcsolatos, velünk szemben támasztott elvárásainak teljesítését. **A gyakorlaton résztvevő repülőműszaki állomány magas szintű szakmai ismereteket szerzett nem hazai repülőtéren, nem honi repülőeszközökön végzett repülőműszaki munkák végrehajtásából.**

A különböző nemzetek repülőműszaki állományával, valamint a gyakorlatot szervező törzsszel az együttműködés korrekt volt. A gyakorlat teljes vertikumára a nagyfokú tudatosság és szakmai hozzáértés, a kitzűzött feladatok minél teljesebb végrehajthatósága érdekében a maximális rugalmasság volt a jellemző.

Ha megvizsgáljuk az utóbbi három év ez irányú erőfeszítéseit, akkor az alábbi tényszerűséggel találkozhatunk. A 2003-as EXAT 03

Kecskemét-i gyakorlaton csak mintegy 3 fő F-4 (török), 3 fő TORN (német) vizsga eredmény született, a 2004-es EXAT 04 OERLAND – on már 6 fő F-16 (török), 4 fő TORN (német), 3 fő F-16 (görög), 2 fő F-16 (norvég) vizsga, valamint alapképzésből 11fő/65 eredmény sikeredett. Ehhez lehet hozzászámítanunk a fentebb taglalt EXAT 05 eredményeit. **A fentieken kívül a felkészítés során 3 fő belga részére vizsga, alapképzésben 12 foglalkozás 22 fő részére, valamint fegyverzeti biztonsági képzés 2 német csoport részére MiG-29 típuson végrehajtásra került.** Ebből következik, hogy további pozitívumként jelenik meg, hogy már mi is voltunk oktatók, ami úgy vélem nem kis mögöttes felkészültséget szükségeltet és tételez fel.

Hadműveleti légi szállítások

NATO és a Magyar Honvédség missziós feladatai érdekében történt, hadműveleti légi szállítások alakulását mutatja be a táblázat, a biztosított repült órára kivetítve.

HADMŰVELETI LÉGI SZÁLLÍTÁSOK

	2003	2004	2005
Feladat	Össz. repült óra:	Össz. repült óra:	Össz. repült óra:
ISIF szállítás	469	1099	227:40
ISAF (Köln) szállítás	79	85	110:45
KFOR (Pristina) szállítás	237	185	135:35
KFOR (Szarajevó) szállítás	23	21	8:07
KFOR (Szkopje) szállítás	23	18	14:15
SHAPE futár anyag szállítás	26	26	14:05
Nemzetközi gyakorlatokra szállítás	303	73	300:20
ÖSSZESEN	1160	1507	811

Az **AN-26 szállító repülőgépek** utánpótlási anyagokat (lőszer, fegyver, felszerelési anyagok), valamint személyi állományt szállítottak Szerbia és Montenegróba, Macedóniába és Bosznia Hercegovinába.

A **Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság** az iraki misszióval kapcsolatos légi szállítási feladatait 2003. június 10-én kezdte meg, és folyamatosan 2005. január 21-ig indított AN-26 típusú szállító repülőgépeket a misszió érdekében.

Az alapvető szállítási feladatok a következők voltak:

- Előkészítő csoport szállítása.
- Személyi állomány váltása, regeneráló pihentetésre történő szállítása.
- Utánpótlási anyagok szállítása, VIP szállítások.
- Karbantartó, javítócsoporthoz szállítása.
- Bagdadi külképviseletet biztosító állomány utánpótlási anyagainak szállítása.
- Iraki kisfiú Magyarországi gyógykezelésre történő szállítása.
- Hajó berakást biztosító állomány ki és hazaszállítása.

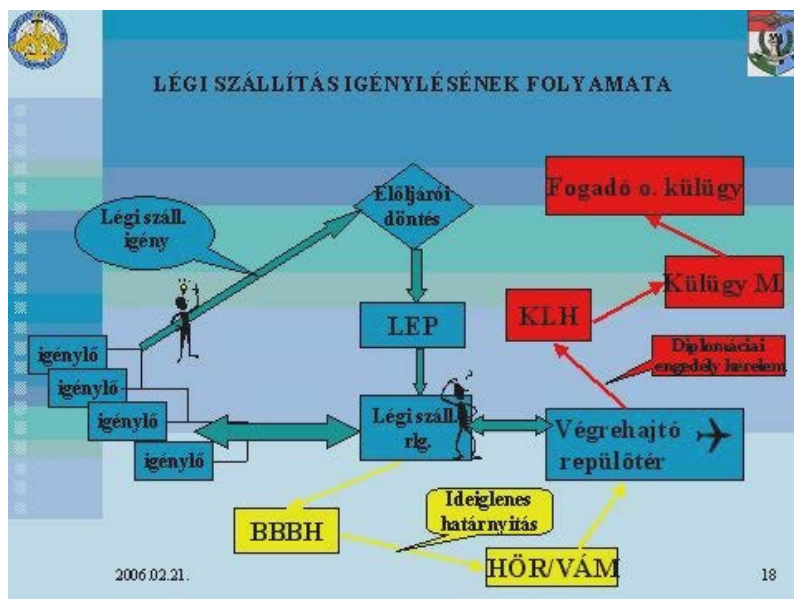
A fent említett feladatok során mindösszesen 86 szállítási feladatot hajtott végre a Szállítórepülő-század. A század hajózó személyzete és repülő-műszaki állománya 551 felszállással 1649 rep. órát biztosított, melynek során Irakba, illetve Magyarországra szállított 2336 személyt és megközelítőleg 69.000 kg utánpótlási anyagot.

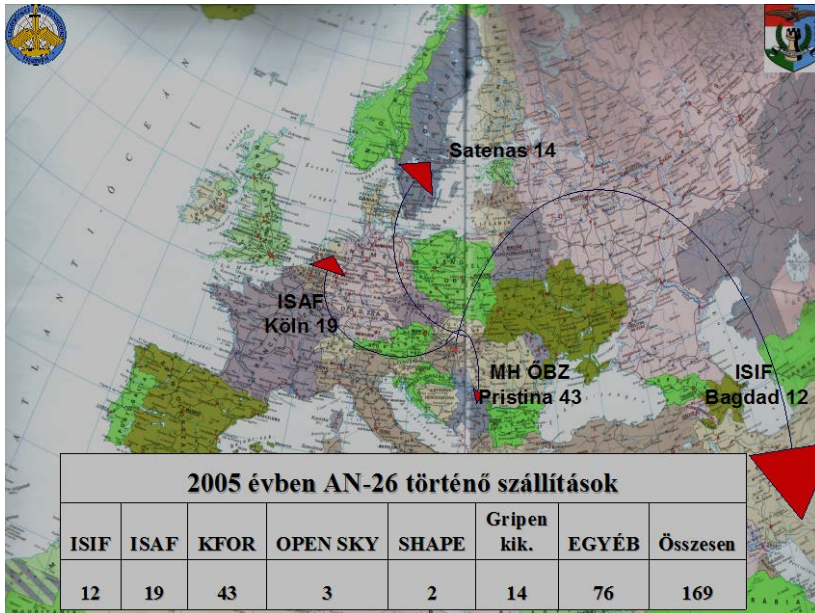
Iraki misszió megszűnésével a 2005. év viszonylag homogénebb volt. A szakember számára természetesen világos, hogy egy-egy feladat milyen mögöttes erőfeszítés, összehangolt tevékenységet jelent. Mindazonáltal úgy gondolom, hogy a számok önmagukért beszélnek. A feladatvégrehajtás szempontjából úgy az adminisztrációs, mint a szakmai állomány részéről ebből nem elsődleges a kiemelt feladatok mennyisége – mert ez volt bőven – hanem a biztonság és szakszerűség a domináló. Ezt bizonyítja, hogy a megvalósulás folyamán sem megszerzési, biztosítási és támogatási, elszámolási okból fennakadás nem volt.

Az állomány leterheltségén kívül komoly tapasztalatokat szereztünk a nemzetközi katonai légi szállítmányozás biztosítás tekintetében, aminek a feldolgozását a szakemberek folyamatosan végzik. Mindig van valamilyen újszerűség a rutin mellett, például a már említett – Nápolyban felmerült – fegyverzeti anyag okmány problémáját illetően. Ez nem szakmai, hanem szállítványozói problémaként kezelendő elsősorban.

A légi szállítás megszervezésének néhány mozzanata

*Döntés után a MH LEP kiadja a feladatot a végrehajtó 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis részére, melynek állományába tartozik a végrehajtó szervezet. A megfigyelők elkészítik a számvetéseket és a diplomáciai kérelmet, mely a KLH-án keresztül jut el a Külügyminisztériumba és onnan a fogadó országba. A szállítmányozóknak az igénylés feladásakor szükséges tudniuk és figyelembe venni, hogy Európán belül a diplomáciai engedélyek benyújtási határideje **2-7 napig** terjed, veszélyes anyag szállítása esetén **10-15 nap**. Európán kívüli országokban **7-15 nap**, veszélyes anyag szállítása esetén **15-20 nap**. A repülés megkezdése előtt 48 órával, a személyzet leszállási engedélyt (**PPR-t**) kér a fogadó repülőtértől. A repülés csak abban az esetben hajtható végre amikor a személyzet megkapta a diplomáciai engedély számokat az érintett és cél ország átrepüléséhez, valamint megkapta a fogadó repülőtér leszállási engedély számát.*





Amennyiben katonai repülőtérrel történik a felszállás, a fel-le szállás idejére az adott katonai repülőtér *ideiglenes határnyitást* kell kérni a **Beszerezési Biztonsági és Beruházási Hivatalon** keresztül az illetékes **Határőr Igazgatóságoktól**, valamint a **Vám és Pénzügyőrség Regionális Parancsnokságtól** 3 nappal a repülés időpontja előtt. A felmerülő költségeket az MH fedezi.

A légi szállítások során felmerülő költségeket (navigációs díjak, kiszolgálási díjak, szállás költség, napidíj) a személyzet kiutazási engedély kérelem formájában küldik meg a **MH LEP**-nek, majd jóváhagyás után, kapja meg a **HM 2sz. TPSZI**, aki előleg formájában biztosítja a repülés költségét.

A feladat igen komoly dokumentációs előkészítést szükségeltet. Az általános, egyébként előírt repülő feladatra vonatkozó okmányrendszeren kívül *az alábbi főbb okmányokat is el kell készíteni:*

- Release of Liability Form;
- PPR Form;
- Slot Time Request Form;

- Diplomatic Clearance Form
- NATO Travel Order;
- Kiutazási Engedély;
- Mission Cardok.

A következőkben nézzük meg egy Iraki személyszállítás folyamatát. A teljes repülési idő 17 óra 10 perc. Az érvényben lévő utasítások szerint a pilóták egy nap 11 órát repülhetnek és a teljes igénybevétel nem lehet több 14 óránál. Az útvonal tervezésnél figyelembe kellett venni a fent említett időket, valamint azokat a repülőtereket, amelyek ki tudják szolgálni az **AN-26-os típust** még szélsőséges időjárási viszonyok között is. A repülés maga nem csak erről a 17 óráról szól. A fentiekből jól látszik milyen komoly **dokumentációs előkészítést** igényel egy-egy hadműveleti repülés. A **műszaki előkészítést** még meg sem említettük, valamint a köztes repülőtereken a **műszaki munkákat**, töltés, gépelőkészítés, adott esetben jégtelenítést, amelyek repülőterenként 1-2 órát vesznek igénybe. **Irak esetén külön kellett begyakorolni Bagdad repülőtérré történő leszállást az úgynevezett 3000 m-ről 1 spirálon történő megközelítést és leszállást, az ASZO-2V/26 infracsabda üzemeltetésével és alkalmazásával valós harcászati helyzetben.** Minden feladat megkezdése előtt repülés előtti előkészítés keretében a repülőtechnika átvizsgálása megtörténik. A feladat jellegétől függően speciális előkészítéseket is végrehajt az állomány – **ASZO-2V** piropatronokkal történő feltöltése, speciális szállítmányok rögzítése, esetlegesen **MEDEVAC** feladatra való előkészítés. A berakodások elvégzése után a hajózó állomány kötelezően súlypontszámításokat hajt végre, amely fontos a repülőgép stabilitásának megőrzése miatt. Ezt azért fontos megemlíteni, mert a fedélzeten mindennemű félreértés elkerülése végett az ő szavuk a döntő és a végrehajtandó. A berakodásoknál a szállítmányozások **„gépig, illetve kirakásnál „géptől”** történnek.

Közbenső leszállóhelyeknél szükséges a repülőtechnika üzemanyaggal történő feltöltése, ismételt feladatra történő előkészítése, repülőtéri szolgáltatások megrendelése, igénybevétele és rendezése. Amennyiben speciális fegyverzeti anyag szállítására kerül sor meg kell szervezni a szállítmány őrzés-védelmét.

A repülőgép bázisrepülőtérré történő megérkezését követően a műszaki állomány végrehajtja a repülőeszköz fogadását, megtörténik a repülés utáni előkészítés (üzemanyag feltöltés, zavarótöltetek ürítése, speciális felszerelések kiépítése, stb).

A végrehajtás folyamán a hadműveleti repülések fő célállomása **Bagdad** volt. Amikor a hadműveleti helyzet nem engedte meg, hogy **AN-26-os** repülőgépeink **Bagdad repülőtéren** szálljanak le akkor a le szállás – mintegy **57** alkalommal – **Tallil repülőtéren** történt. Ez rendkívül sok járulékos feladattal járt együtt, úgymint kiegészítő jelentések, fegyverzeti ügyek, kódok, stb., valamint a hadműveleti területre való érkezés - távozás előírásai (**VFR**).

A végrehajtásra hatással volt még az is, hogy korlátozott meteorológiai információk álltak rendelkezésre – pláne perspektivikusan. A helyi szélsőséges időjárási viszonyok közötti üzemeltetés fokozott figyelmű és időként esetleges kiegészítő rendszabályú tevékenységet szükségeltetett a repülőtechnika speciális előkészítésére és üzemben tartásására vonatkozóan.

Az elkövetkező időben a készenléti géppár repülőgép **IPF**, a **GRI-PEN** felajánlás, a **MISTRAL** tűzalegységek közvetlen nemzetközi feladatra történő felkészítésén kívül ezen feladatok kiegészülnek a szárazföldi erők külhoni alkalmazása érdekében történő erők és eszközök (**LÉRAK**, **ERIP**) felkészített rendelkezésre állításával és modul rendszerű becsatlakozás feltételrendszerének biztosításával.

A jelenlegi nemzetközi kihatású feladatrendszerek – ami a cikk elején főbb vonalaiban felsorolásra került – folyamatos fenntartása mellett az UNICYP misszió komplex megoldása, illetve a fegyverrendszer váltással kapcsolatos teendők zökkenőmentes megoldása további komoly kihívás a légierő logisztika számára, melyek az általános logisztikai támogatás feladatmegoldásán kívül jelentkeznek, és alapvetően csak a haderőnemnél meglévő speciális szakmai képességekre és szakértelemre támaszkodnak.

A MiG-29 TÍPUSÚ REPÜLŐGÉPEK „ÁLLAPOT SZERINTI” ÜZEMBENTARTÁSA

Veres István¹

A MiG-29 típusú repülőgép az elmúlt években gyakran állt az érdeklődés központjában és viták keresztjében. Sokan, sokféle módon nyilatkoztak, nyilatkoznak róla, egyesek igazi hozzáértéssel, mások hiányos információk birtokában, esetenként amatőr módon. A megnyilvánulások igen gyakran érzelmi telítettségűek. Sokan dicsőítik, kiváló manőverező képességéről, hajtóműveinek óriási erejéről, a gép harmonikus formájáról, eleganciájáról, lendületes repüléséről beszélnek, míg mások lenézik elektronikájának relatív elmaradottsága miatt, és a fenntartás költségeinek horribilis voltát hangsúlyozzák. Szakmai berkekben és azon kívül is az utóbbi néhány évben széles körben esik szó a repülőgépek állapot szerinti üzembentartásáról. Gyakran úgy, hogy ismert lenne annak valóságos tartalma. Jelen cikk célja bemutatni, hogy mit is jelent a MiG-29-es esetében a gépek állapot szerinti üzembentartási stratégiája.

1. Előzmények

Mint ismeretes a repülőgépek 1993. őszén kerültek a Magyar Honvédséghez orosz államadóság fejében. Az orosz partnerrel megkötött szerződés értelmében a repülőgépeket, mint komplett rendszert kaptuk meg.

Azaz a szerződés részét képezték a **28 db repülőgép** (22 db harci és 6 db kétüléses harci-gyakorló) és **készleteik** leszállításán kívül az üzembentartáshoz, az időszakos munkákhoz, a javítások végrehajtásához szükséges műszerek, ellenőrző berendezések, automatizált ellenőrző komplexumok, etalon állomások, a szükséges mennyiségű földi kiszolgáló gépjárművek, **2 évi üzemeltetéshez** elégséges alkatrész készlet, a teljes légi üzemeltetési és az üzembentartási műszaki dokumentáció átadása.

¹ Veres István nyá. mk. ezredes, az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség volt vezetője.

A megállapodás értelmében az orosz fél leszállította a repülőgéphez rendszeresített pusztító eszközöket (*alapvetően L – L osztályú rakétákat*) és a kezelésükhöz szükséges rakétaellenőrző állomásokat.

A szerződés tartalmazta továbbá a repülés szimulátor szállítását, valamint a hajózó és műszaki állomány kiképzését (több mint 100 fő vett részt a típusátképzésen), és az egy éves garanciát, mely időszakban 15 fős orosz gyári brigád segítette a gépek üzemeltetését.

Ahhoz, hogy a későbbi gondolatok érthetőbbek legyenek, tekintjük át röviden a **MiG-29** típusú repülőgépek eredeti üzemeltetési rendszerét.

A gépek üzemeltetési stratégiája a tervszerű megelőző karbantartás, amely 3 szinten folyik:

- **Az üzemeltető századnál:** a repülés kiszolgálásával összefüggő előkészítő munkák, kisebb mélységű, de nagyobb gyakoriságú karbantartási, ellenőrzési munkák (a nyugati terminológiában ezt „**O**” – „*operational level*”-nek nevezik);
- **A repülőeszköz javító századnál:** mélyebb ellenőrzések, karbantartási munkák és csapat szintű javítások („**I**” – „*intermediate level*”);
- **Ipari szinten:** a repülőgépek, az üzemidős -, és a meghibásodott berendezések ipari javítása („**D**” – „*depot level*”).

A csapat szinten végrehajtandó munkák felsorolását és azok gyakoriságát az „**Egységes Műszaki Kiszolgálási Szakutasítás**” tartalmazza. A végrehajtás módja „**Technológiai lapokon**” van részletesen leírva, ahol a munkák során használandó eszközök is feltüntetésre kerültek. A „**Technológiai lap**”-ok tartalmazzák a mérendő paraméterek névleges értékét és tűrésmezejét, ezek alapján történik az ellenőrzött rendszer, berendezés, szerkezeti elem műszaki állapotának minősítése.

A bonyolultabb ellenőrző berendezések saját kezelési utasítással is el vannak látva, ezeket az ellenőrzések során a technológiai lapokkal együtt kell használni, mintegy azok kiegészítéseként.

Az üzemeltető szintjén végrehajtandó ellenőrzések, karbantartások és kiszolgálási munkák az alábbiak:

- Heti előkészítés (az eredeti orosz előírásokban nem szerepelt, az **MH Repülőműszaki Szolgálatfőnök** vezette be), célja meg-

győződni a repülőgép és rendszereinek működőképességéről, előkészíteni a repülőgépet az adott hét repülési feladataira;

- Repülés előtti (napi) előkészítés, célja a repülőgép előkészítése az adott nap repülési feladataira, meggyőződni a repülőgép rendszereinek működőképességéről (az **MH Repülőműszaki Szolgálatfőnök** a fedélzeti rendszerek földi működtetésének optimalizálására törekedett, ezért az eredeti előírásokhoz viszonyítva redukálta a végrehajtandó munkák mennyiségét, a rendszerek ellenőrzése ugyanis automatikusan végrehajtásra kerül a repülési feladat előtt a hajtóművek indítását követően);
- Ismételt feladatra történő előkészítés, célja a repülőgép előkészítése a következő repülési feladatra, alapvetően kiszolgálási tevékenység;
- Repülés utáni előkészítés, célja a repülés közben bekövetkezett meghibásodások kijavítása, és a repülőgép előkészítése egy következő repülési feladatra, melynek időpontja és sajátosságai még nem ismertek, alapvetően kiszolgálási tevékenység;
- Tárolási munkák, célja a valamilyen ok miatt (anyaghiány, időszakos munkára, javításra vár, hadrenden felüli, stb.) repülésre tartósan nem tervezett repülőgép állagmegóvása;
- Karbantartási munkák.

A javítószázad szintjén kerülnek végrehajtásra a 200 órás időszakos munkák, mint a legjellemzőbb feladat (a rendszerek egy részénél a munkákat azonban csak **400**, illetve **600** óránként szükséges végrehajtani, és néhány, nem jelentős mennyiségű munka **100** óránként esedékes).

A hajtóművek ellenőrzése 25 óránként kerül végrehajtásra.

Az eredeti üzemidős intézkedés értelmében a repülőgép üzemideje az első ipari javításig 800 repült óra / 9 év, a javításközi üzemideje 800 óra 8 év, a teljes műszaki üzemideje 2500 óra / 20 év volt. A fedélzeti rendszerek döntő többsége a repülőgépével azonos üzemidővel rendelkezett.

Néhány kulcsfontosságú berendezés üzemideje az első javításig eltér a repülőgéptől:

- Az **RD-33** típusú hajtóművek üzemideje a hajtómű sorozatától függ, saját törzskönyvében rögzített, az első javításig jellemzően 350 óra / 8 év;
- A **KSzA-2** berendezés üzemideje a berendezés gyártási sorozatától függ, saját törzskönyvében rögzített, jellemzően 500 óra / 9 év;
- A futószárak esetében jellemzően 1300 leszállás / 10 év;
- A kormánygépek üzemideje ugyancsak a gyártási sorozattól függően változó, a mi repülőgépeinkre jellemzően 1000 óra / 10 év a javításközi üzemidő.

Mint látható, a repülőgép javításközi üzemidejénél rövidebb üzemidővel a hajtómű és a **KSzA-2** berendezés rendelkezik. Az eredeti üzembentartási rendszerben a repülőgéptől eltérő, annál hosszabb üzemidejű berendezést is megjavítják a repülőgép ipari javítása alkalmával.

Az ipari javítás a tervező intézet, illetve a gyártó által meghatározott mélységben, szigorú technológia szerint folyik. A technológia tartalmazza mindazon szerkezeti elemek, berendezések ellenőrzését és javítását, egyes elemek, részegységek kötelező cseréjét, amelyek a repülőeszköz tervezésekor figyelembe vett várható igénybevétel esetén olyan mértékben elhasználódhatnak (kopás, szerkezeti elemek fáradása, korrózió, stb.), hogy a következő ipari javításig az adott szerkezeti elem meghibásodása nagy valószínűséggel bekövetkezhet.

Az eredeti üzembentartási rendszer (tervszerű megelőző karbantartás) jellemzői közismertek, de azért röviden tekintsük át legfontosabb előnyeit – hátrányait.

A rendszer a műszaki kiszolgálásban, üzembentartásban meglehetősen elterjedt, jól bevált módszer, az üzembentartó állomány ismeri, több évtizede ebben a rendszerben folyik a repülőeszközök fenntartása.

A rendszer alkalmazása nagy megbízhatóságot eredményez, amely a repülőeszközök vonatkozásában a hadrafoghatóság magas szintjén túl a repülés biztonságára is pozitív hatást gyakorol. Nem elhanyagolható tény, hogy a meghatározott gyakorisággal végrehajtásra kerülő ipari ja-

vítás bizonyos mértékben képes kompenzálni a csapatszinten elkövetett kisebb – nagyobb üzemeltetési, üzemben tartási hiányosságok káros hatásait.

Ugyanakkor, mint ismeretes az egyes egyedek (repülőgépek) valószínűségi igénybevétele jelentősen eltérhet a tervezési követelményekben szereplőtől, és természetesen jelentősen eltérhet egymástól is. Ezáltal az előírt munkák, ellenőrzések, kötelező cserék végrehajtásra kerülnek a repülőeszköz és annak rendszereinek műszaki állapotától függetlenül. Azaz előfordulhat, hogy bizonyos munkákat, cseréket úgymond feleslegesen végzünk el (pontosabban fogalmazva indokolatlanul korán).

Ebből a megközelítésből ez a kiszolgálási rendszer egyértelműen költségesebb az optimálisnál, továbbá felesleges munkaerő ráfordítással is jár.

További hátrány, hogy az indokolatlan ki – beépítés (mint minden munkavégzés) magában hordozza a hibás munkavégzés lehetőségét és annak következményeinek kockázatát.

Roszsabb esetben a felesleges munkavégzés ellenkezője is előfordulhat, miszerint az adott munkát a repülőeszköz műszaki állapota miatt (a tervezettnél fokozottabb igénybevétel, kedvezőtlen tárolási, üzemeltetési feltételek és egyéb kedvezőtlen tényezők negatív hatásainak következtében) korábban végre kellett volna hajtani.

Ezen eset hatása a repülés biztonságára súlyosabb következményekkel is járhat. Az előfordulás valószínűsége azonban csekély, mivel az ellenőrzési, javítási munkák gyakorisága kellő nagyságú műszaki tartalék figyelembevételével került meghatározásra.

Összességében az eredeti üzemben tartási stratégia az optimálisnál nagy valószínűséggel költségesebb, ugyanakkor megbízható, a hadrafoghatóságra és a repülés biztonságára alapvetően pozitív hatású.

2. A változtatás kényszere

Ezen megállapítás után felvetődik a kérdés: mi indította a szolgálati ágat arra, hogy megváltoztasson egy megbízható, bevált üzemben tartási stratégiát, és ezzel felvállalja az új rendszer bevezetésével járó kockázatot. Tekintsük át ezeket az okokat és az áttéréshez vezető egyéb tényezőket.

Elvi szinten az állapot szerinti üzemeltetési rendszer, annak előnyei és alkalmazásának általános feltételei ismertek volt számunkra. A „nyugati világ”-ban a **70 – 80-as évektől** kezdve egyre nagyobb mértékben terjedt el ez a fajta üzemeltetési rendszer, mindenekelőtt azoknál az új típusoknál, amelyek tervezésekor már ezt követelményként írták elő. Tehát más feltételek között ugyan, de működött már ilyen rendszer, melynek pontos részletei persze ismeretlenek voltak számunkra.

Azt viszont tudtuk, hogy a **MiG-29-es** típus sok tekintetben különbözik a korábbi, nálunk rendszerben lévő repülőgépektől. ***Erre a gépre jellemző a digitális technika széles körű alkalmazása, a korábbiaknál sokkal fejlettebb beépített önellenőrző rendszer, a rendszereket figyelő felügyeleti rendszer és a korszerűnek mondható fedélzeti adatrögzítő, amely meglehetősen nagy mennyiségű adatot tárol.***

A repülés közben tárolt adatokból elvileg jól meghatározható a repülőgép sárkányszerkezete és a hajtóművek által az üzemeltetés során elszenvedett terhelés (túlterhelések, hőterhelés, stb.), amiből következtetni lehet a repülőgép műszaki állapotára. Az ehhez szükséges kiinduló (tervezési követelmények) és összehasonlítható adatok azonban nekünk nem, csak a gyártónak, tehát az orosz félnek álltak rendelkezésre.

Végző soron kezdettől fogva világos volt számunkra, hogy a MiG-29-es más módon is üzemeltethető, nem csak a hagyományos rendszerben, de az is, hogy sikerrel ezt csak az orosz partnerrel szoros együttműködésben lehet megvalósítani.

Az indítékok közül a legerősebb tényező természetesen a pénz volt, jobban mondva annak hiánya.

Ahhoz, hogy a **MiG-29-es** fenntartásának gazdaságossági (pontosabban a költségek minimalizálásának) problematikáját jobban megértsük ***tekintsük át röviden a típus rendszerbeállításának körülményeit*** (jelen dolgozatnak nem témája a MiG-29-es típus rendszerbeállításának elemzése, az kimerítené egy önálló munka terjedelmét – a téma egyébként, annak összetettsége és az abból fakadó tanulságok kívánnak is egy részletes elemzést).

Mint már említettük a repülőgépek beszerzése 1993-ban orosz államadósság fejében történt. A megkötött szerződés értelmében komplett rendszert kaptunk a **2 századnyi: 22 harci + 6 kétüléses harci-kiképző repülőgéppel**. A repülőgépekkel együtt átadásra került a gépek üzemeltetéséhez szükséges minden földi kiszolgáló eszköz, ellenőrző

berendezés, két készlet automatizált ellenőrző komplexum. A szerződés részét képezték az alkalmazáshoz szükséges pusztító eszközök (a Légerő által meghatározott arányban és mennyiségben, alapvetően **levegő – levegő** osztályú rakéták), és 2 készlet **GURT** komplexum, a rakéták ellenőrzéséhez, továbbá a repülőgép szimulátora, annak teljes készletezettségében. Átadásra került a repülőgépek kiszolgálásához szükséges 2 évi készlet javítóanyag, tartalék alkatrészkészlet és berendezés. A szerződésnek része volt az üzemeltetési és üzemben tartási dokumentáció átadása, továbbá a hajózó és a földi (repülőműszaki és vadászirányító) állomány típusátképzése is.

A repülőgépekre a szerződés értelmében az orosz fél 1 éves garanciát vállalt, melynek érvényesítésére (egyben a munkánk segítése céljából a kezdeti időszakban) egy **15 főből álló szakember gárda**, az úgynevezett „**garanciális brigád**” 1 éves időtartamban **Kecskeméten** a repülőezrednél dolgozott. A garanciális brigád a garanciális javítások elvégzéséhez rendelkezett egy javító és tartalék alkatrész készlettel, az úgynevezett „**műszaki patikával**”, amely az orosz fél tulajdonában volt, és nem képezte a szerződés tárgyát. Célja a garanciális javítások átfutási idejének minimalizálása volt.

A **MiG-29-es** típus rendszerbeállítása lényegében normális módon indult, még a Kecskeméten elengedhetetlen infrastrukturális beruházások is zöld utat kaptak. **Nem úgy a folytatás.**

Emlékeztetek, a dátum 1993. A Magyar Honvédség 2 – 3 éve forráshiánnyal küzd, és a tartalékok feléléséből tartja fent a rendszer. Vonatkozik ez a repülőműszaki szakterületre is. A MiG-29 esetében azonban nincsenek tartalékok, azokat most kellene létrehozni, de ehhez nem áll rendelkezésre forrás. Mindössze arra volt mód, hogy a garanciális brigád „**műszaki patikáját**”, pontosabban annak fel nem használt maradványát megvásároljuk, illetve 1996-ban ugyancsak államadósság fejében tartalék hajtóművek, lokátor, és egyéb rendszerek legkurrensebb berendezéseiből került beszerzésre néhány darab.

Végző soron a MiG-29-es rendszerbeállítása csak elkezdődött, de a normális rendszerbeállítás (a fenntartáshoz szükséges készletek felhalmozása, a javításhoz szükséges forgóalapot létrehozása) a mai napig sem fejeződött be.

Mint említettem, a forráshiány ebben az időszakban az egész Magyar Honvédséget sújtotta. Így az a sajátos helyzet alakult ki, hogy a kezdeti időszakban, amikor a repülőgépek hadrafoghatósága részben a garancia, részben a minimális tartalék alkatrészkészlet rendelkezésre ál-

lása következtében jó szinten volt, a repülőgépek repülési óraszámát a rendelkezésre álló üzemanyag mennyisége korlátozta. Később ezt tovább súlyosbította a már jelentkező anyagihiány okozta leállás.

Összességében a normális üzemmenet kezdettől fogva sérült. A korlátozott repülési óraszám ugyanis azt eredményezte, hogy a repülőgépek üzemidő felhasználásának mértéke fenntartási szempontból az elvárt szint alatt maradt (az alkalmazói elvárásokról most nem beszélünk), azaz jellemző módon a naptári üzemidő lejártáig nem lehetett lerepülni a javításig biztosított üzemidőt. ***Ennek kettős hátránya van:***

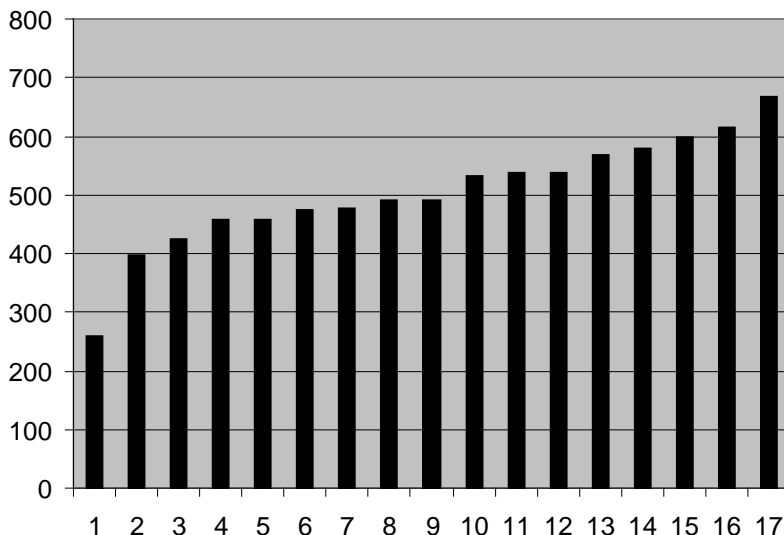
- Egyrészt a naptári üzemidő lejárta miatt javításba küldött berendezésekben (repülőgépben) felhasználatlan üzemidő „*marad*”, ami veszteséget jelent.
- Másrészt, mivel a repülőgépeink és berendezéseik gyakorlatilag azonos gyártásúak, a naptári üzemidő szerinti javítási igény egyszerre jelentkezik az összes gépen. Ez azzal a következménnyel jár, hogy a gépeink közel azonos időben esnek ki (vannak, vagy várnak javításra), ezáltal rohamosan csökken a gépark hadrafoghatósága, és még óriási kiugrásokat is eredményez a költségvetési igény oldalán.

Vizsgáljuk meg kissé részletesebben konkrétan hogyan is alakult ez a helyzet a gépeink esetében, mit is jelentenek a gyakorlatban a fenti állítások.

A repülőgépek üzemideje az eredeti előírások szerint az első ipari javításig 800 repült óra volt 9 év alatt.

A következő diagram azt mutatja, hogy 8 évvel a gépek rendszerbeállítása után (tehát mindössze 1 évvel a naptári üzemidő lejárta előtt) az egyes repülőgépek mennyi repült időt teljesítettek (a többi gép üzemidejét azért nem tüntettem fel, mert azok anyagihiány miatt már évek óta nem repültek).

A 2001. novemberében vizsgált 17 db repülőgép repült óráinak eloszlása



A diagramból jól látható, hogy az üzembentartók követték azt az általános előírást, miszerint a gépek üzemidejét szét kell húzni, mivel csak így kerülhető el az időszakos munkák feltorlódása, az üzemidős berendezések cseréjének, javításának egyidejűsége, stb. A széthúzás mértéke is megfelel az általános elveknek, a vizsgált gépek üzemidő adatai 259 és 668 óra között szórnak, és az eloszlás csaknem lineáris (a 259 repült órával rendelkező repülőgép „kilóg” a linearitásból, ugyanis ez a gép tartósan, anyaghiány miatt állt).

A korábban említett okok miatt ugyanakkor (kevés évenkénti repült idő) ennek a tervezett igénybevételnek nem volt érdemi hatása a repülőgépek ipari javításának egyidejűségére, hiszen még a legtöbbet repült gépek üzemideje is jelentősen alatta marad a lehetséges 800 órának.

A költségvetési források alakulása a rendszerváltás utáni években már 1993-ban, a típus rendszerbeállításakor világosan mutatta, hogy a MiG-29 ipari javításának fedezete nem lesz biztosítható még akkor sem, ha az ipari javításokat 3 – 4 évre szét lehetne húzni.

A szomszédos, a típust üzemeltető országtól szerzett információk alapján az **orosz partner 5 millió USD áron vállalja a repülőgép javítását**, melynek nem része a hajtómű javítása. A teljes javítási ár repülőgépenként (hajtóművek és egyéb üzemidős berendezések javításával együtt) **meghaladja a 7 millió USD-t**. Ez gyakorlatilag egybeesik azzal az általános tapasztalattal, hogy a katonai repülőgépek, helikopterek javítási ára a **beszerzési értékük 30%-a** körül van.

A teljes géppark javítási költsége így mintegy **196 millió USD-t, mai árfolyamon számolva mintegy 38 - 39 milliárd Ft-ot** emésztett volna fel, legjobb esetben is 3 – 4 éves időszakban (ez természetesen az 1993-ban végiggondolt számvetés, amikor még 28 db repülőgépről beszéltünk).

A következtetés egyértelmű volt, valamit tenni kell, mert evvel a forrással valószínűtlen, hogy bármikor is rendelkezik a Repülőműszaki Szolgálati ág.

Ez volt a legerősebb tényező, ami rákényszerítette a szolgálati ágot egy költségtakarékosabb üzembentartási rendszer keresésére és bevezetésére.

Mit tettek, hogyan gondolkoztak ugyanakkor mások?

A környező országok mindegyikének korábban volt **MiG-29-e**, mint nekünk, de az ukránokat (és természetesen az oroszokat) nem számolva 1993-ban **még senkinek sem volt olyan korú gépe, melynek ipari javítása esedékes lett volna**. Konkrét elgondolásuk nem volt (vagy nem osztották meg velünk), de érzékelhető volt, hogy a saját iparral kívánják a javítást megoldani. A javításra való felkészülés azonban egy kivétellel el sem kezdődött.

Ukrajna felkészült az ipari javításra (a korlátozott sorozatjavításra azonban az ő esetükben is csak a 2000-es évek elején került sor).

Szlovákia a 90-es évek végén önállóan (gyakorlatilag felkészületlenül, javítási technológiák nélkül, a korábbi repülőgépek javításában szerzett általános tapasztalatokra támaszkodva) nekiállt a repülőgép ipari javításának.

Ismereteink szerint a **lengyelek** saját bázisukon, kooperációban a **beloruszokkal** kísérelték meg az ipari javítást.

Tehát jól, rosszul, de mindenki a hagyományos módon próbálta meg fenntartani gépparkját, érintetlenül hagyva a repülőgépek eredeti üzembentartási rendszerét. Egyedül a Luftwaffe indult el más úton.

Hogyan közelítették meg a problémát a németek?

Azzal egy időben, hogy az újra egyesült **Németországban** megszületett a döntés a volt **NDK MiG-29**-eseinek rendszerbeállításáról, kormányzati szinten megjelent az a követelmény is, hogy a gépek fenntartási költségeit lejjebb kell szorítani, és el kell érni, hogy az ne haladja meg a **Tornádó** fenntartásának költségszintjét.

A németek saját ipari bázisukon az orosz gyártóval és tervezőintézettel szoros együttműködésben alakították ki az üzembentartás új rendszerét, ami nagyban megőrizte az eredeti rendszer elemeit, de jelentősen reduktálta az ipari javítás során elvégzendő munkák mennyiségét, illetve a csapatnál végrehajtandó munkák gyakoriságát is csökkentette. Az újonnan kialakított rendszer működőképességének alapfeltétele volt az orosz partnerrel való állandó kapcsolattartás és szoros együttműködés. Egyéb módszerrel nem volt biztosítható az elvárt megbízhatóság.

Részen a pozitív németországi tapasztalatok alapján (lehet másképpen is, olcsóbban és biztonságosan), részben más országok által az új gépek beszerzésekor támasztott követelmények miatt, részben, mert olyan új szakemberek jelentek meg a tervezőintézetnek az üzembentartási rendszerért felelős részlegénél, akik korábban a saját bőrükön érezték mit jelent korlátozott források mellett fenntartani a gépparkot a régi rendben, és egyéb, most nem részletezett okok miatt ***az orosz partner 2001 táján már hajlandóságot mutatott arra, hogy elvárásunknak megfelelő üzembentartási rendszer kidolgozásába fogjon megrendelésünkre, velünk szoros együttműködésben.***

3. Az új üzembentartási rendszer alapelvei

Az új üzembentartási rendszer alapja továbbra is a ***„tervszerű megelőző karbantartás”***, de a repülőgépekre nincs előírt ipari javítás, azok egész életüket a csapatnál töltik. Az új rendszer a közvetlen kiszolgálat érintetlenül hagyta, az időszakos munkák tartalmát kis mértékben reduktálta. Az ipari javítás helyett új ellenőrzési munkákat írt elő 1000 óránként, melyek végrehajtása csapatkörülmények történik. Ennek leglényegesebb eleme a repülőgép szerkezetén bekövetkezett fáradásos elváltozások feltárására irányul. ***Alapvetően két fő eszközcsoportot alkalmaz ehhez:***

- Egyrészt a fedélzeti adatrögzítő által tárolt adatok analízise az elszenvedett integrált terhelés meghatározására;

- Másrészt roncsolásmentes anyagvizsgálati módszerekkel a szerkezeti elemeken végbement mechanikai elváltozások feltárása.

Az elemzések és ellenőrzések minden repülőgépre vonatkozóan **egyedi** műszaki állapot meghatározást eredményeznek, amelyhez egyedi helyreállítási, javítási feladatsor rendelhető és rendelendő. Az előírt javítások lehetnek halasztást nem tűrők (azaz a kijavításukig a repülőgépet üzemképtelennek kell tekinteni) vagy meghatározott kontroll alatt tartandók (egyedileg meghatározott vagy valamely soron következő ellenőrzéshez, időszakos munkához kötöttek).

A javítások végrehajtása csapat (katonai javítóüzem) körülményei között - a helyi erők jelentős közreműködésével számolva - gyári szakemberek irányítása mellett, azok tevőleges részvételével és felelősségével történik.

A korábbi rendszerhez viszonyítva bővült az úgynevezett „**kiemelt berendezések**” köre. Ez az új rendszer természetéből fakad.

Kiemelt berendezés alatt értjük azokat az eszközöket, amelyek üzemideje eltér, pontosabban kevesebb vagy más paraméter alapján meghatározott (például a futószár üzemideje nem repülési óraszám, hanem a leszállások számával korlátozott), mint a repülőgépé.

Az eredeti rendszerben az ipari javítás során azon berendezések, amelyek üzemidővel rendelkeztek ugyan, de az egybeesett vagy nem jelentős mértékben felülmúlta a repülőgépét, a repülőgép javítása során ipari javításon estek át. Így ezeket a berendezéseket az üzembentartás szintjén nem kellett „**kiemelt berendezés**”-ként kezelniük. Az új rendszerben a státuszuk megváltozott, a repülőgép ipari javításának hiányában, „**kiemelt berendezések**” lettek.

A repülőgép fedélzeti berendezésinek jelentős része kikerült a tervezett (meghatározott gyakorisággal előírt) ipari javítás köréből, és üzemeltetésük meghibásodásukig folyik. Azaz ipari javításukra csak akkor kerül sor, ha meghibásodnak, vagy az előírt ellenőrzések során olyan paraméter-eltérést mutatnak, amelynek alapján üzemképtelennek kell minősíteni őket (a korábbi rendszerben a repülőgép ipari javításakor ezeken a berendezéseken, azok műszaki állapotától függetlenül végrehajtották az előírt javításokat).

4. Az áttérés menete

A kényszerítő tényezők és az elvi elgondolás áttekintése után térjünk át a megvalósítás legfontosabb lépéseire.

Miután az elgondolásunk megkapta a kormányzati támogatást, megkezdődtek a szerződés előkészítési tárgyalások az orosz partnerrel.

Követelményrendszerünk az alábbi főbb elemeket tartalmazta:

- Naptári üzemidőhosszabbítás **9-ről 12 évre**, és üzemidőhosszabbítás **800 órától 1100 órára 14 repülőgépen** (12 harci + 2 kétüléses gépre szolt az engedélyünk); ennek célja az állapot szerinti üzemeltetési rendre történő átálláshoz időt nyerni;
- Naptári üzemidő hosszabbítás hajtóműveken, egyéb fődarabokon a szükséges darabszámban;
- Kidolgozni az állapot szerinti üzembentartás rendszerét, és átállítani a kiválasztott 14 repülőgépet erre a rendre;
- A kijelölt **14 repülőgép** üzemképességének helyreállításához szükséges berendezések javítása, a fenntartáshoz elengedhetetlen alkatrészek szállítása;
- Egy készlet automatizált ellenőrző komplexum és egyéb ellenőrző berendezések kalibrálása, szükség esetén javítása.

A követelményrendszer szerves része volt az a kitétel, hogy a repülőgépeken a munkákat a kecskeméti repülőtér bázisán (a Légijármű Javítóüzemnél erre a célra kiürített szerelőcsarnokban) kell végrehajtani, az ezred és a Légijármű Javítóüzem szakembereinek közreműködésével (15 – 15 fő kijelölését vállaltuk, az üzem részéről szükség esetén további szakemberek bevonásával is számoltunk).

A konkrét végrehajtás a repülőgépek műszaki állapotának értékelésével kezdődött. *A vizsgálatnak részét képezte:*

- A repülőgépek szerkezeti elemeinek átvizsgálása roncsolásmentes anyagvizsgálati módszerekkel a gépek részleges (egyébként elég jelentős) szétszerelése mellett.
- Meghatározásra került minden vizsgált repülőgép esetében az üzemeltetés kezdete óta kapott terhelés, a repülésenkénti legnagyobb túlterhelési értékek átlaga alapján. Az adatokat a repülő-

gépek fedélzeti adatrögzítője („**TESZTER**”) biztosította. (A TESZTER adatokat a repülőgépek megérkezésétől kezdődően folyamatosan archiváltuk éppen azzal a szándékkal, hogy a későbbi vizsgálatokhoz, elemzésekhez rendelkezésre álljanak.)

- Minden repülőgépre vonatkozóan elemzésre kerültek a meghibásodások az üzemeltetés kezdete óta (az erről szóló adatokat az ezred folyamatosan gyűjti és megőrzi).

A műszaki állapot meghatározása után minden repülőgépre összeállításra került a saját hibalistája. Minden egyes hibára meghatározták annak elhárításának technológiáját, idejét. Egyes hibák kijavítása az üzemidőhosszabbítás feltétele volt, mások elhárítását a soron következő időszakos munkákhoz, vagy például bizonyos repedések esetében azok tovaterjedésének, fejlődésének mértékéhez kötötték, meghatározott gyakorisággal végrehajtandó ismételt ellenőrzések mellett.

A meghibásodások kijavítását döntő többségben az ezred és a javítóüzem szakemberei hajtották végre. Néhány kritikus repedés javítási technológiáját az orosz fél nem adta át, ezeket a munkákat külön megrendelésre ők végezték el ugyancsak jelentős magyar közreműködéssel.

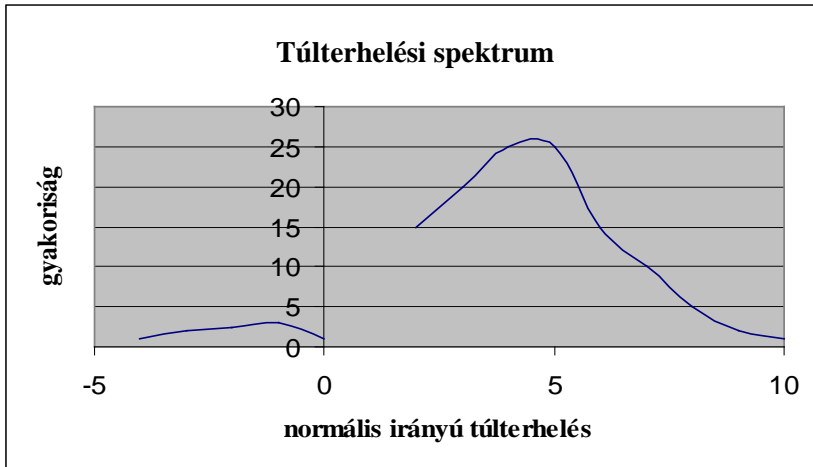
A hibák elhárítása után 2002-végén a 14 repülőgép megkapta a kívánt 300 óra, 3 év üzemidőhosszabbítást. (A dolog sajátossága, hogy hajtómű és néhány egyéb fődarab hiányában a repülőgépek egy részénél nem lehetett végrehajtani az előírt berepülést a munkák végeztével, így a repülőgépek egy része még hónapokig nem állt rendelkezésre).

A műszaki állapot meghatározása során megerősítést kaptunk egy korábbi sejtésünkre, miszerint a gépeink igénybevétele intenzívebb, mint a tervezett (mint amire az eredeti alkalmazó követelményei alapján tervezték).

Mit is jelent ez?

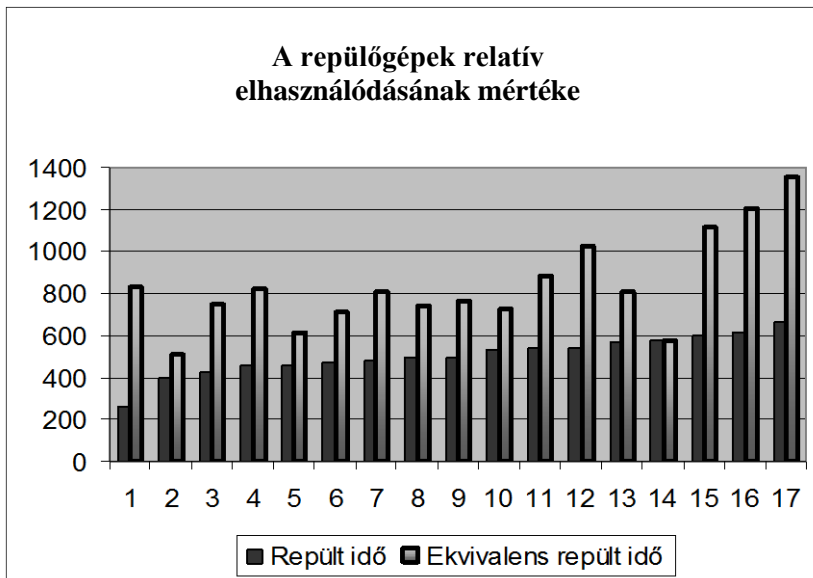
Tervezéskor a várható alkalmazás átlagos igénybevételét veszik alapul, ami a különböző értékű normális irányú túlterhelések gyakoriságával van kifejezve (a normális irány túlterhelési ciklusok felelősek leginkább a szerkezet „**fáradásos**” elváltozásáért).

Példaképpen az alábbi diagram egy ilyen túlterhelési spektrumot ábrázol (nem valódi adat, csak illusztráció!).



A „TESZTER” adatokból az orosz szakemberek gépenként meghatározták a repülőgép által elszenvedett terhelést, és ennek alapján az úgynevezett „*ekvivalens repült időt*”, azaz, hogy a tervezési követelmények alapján az adott repülőgépre kapott integrált terhelési ciklusszámhoz mekkora repült idő tartozna. Ez jól jellemzi a repülőgépek relatív elhasználódásának mértékét.

Az alábbi diagram azt mutatja, hogy a gépeink valóságos és ekvivalens repült ideje hogyan alakult (2001-es adat).



A diagrammból jól látható, hogy mindössze 1 repülőgépünk elöregedése arányos a lerepült idővel, a többinél a relatív elhasználódás jelentősen nagyobb (átlagosan 1,7), azaz a repülőgépeink igénybevétele intenzívebb a tervezettnél.

Ennek a kérdésnek nyilvánvalóan vannak alkalmazói vonatkozásai. A jelenség nem ismeretlen a hasonló nagyságú országokban (például ***Portugáliában az F-16-osoknál hasonló jelenség tapasztalható***, ahol a relatív elhasználódás közel kétszerese a tervezettnek).

A dolog legfőbb magyarázata az ország kis légtere, a kiképzésre igénybe vehető elkülönített légterek közelsége a repülőtérhez. Ennek következtében a repülési feladatok viszonylag rövidek (az egy felszállásra jutó repült idő átlagosan **35 perc** körül van), de annál intenzívebbek.

A téma megérne egy önálló elemzést, sokan vitatják ugyanis az ilyen alkalmazói gyakorlatnak a helyességét. A probléma ugyanis annak az optimumnak a megtalálása, ami a kiképzés hatékonyságát, a felmerülő (ennek részeként a repülőgépek intenzívebb elöregedéséből fakadó) költségek minimalizálását egyszerre biztosítja.

Jelen dolgozat szempontjából ennek a korábbi sejtésnek a visszaigazolása elsősorban annak a fenntartással összefüggő vonatkozásai miatt érdekesekek, azaz, hogy a ***repült idővel nem feltétlenül arányos módon kell számolnunk bizonyos meghibásodásokra, fáradásos repedésekre***, és az ezekkel felmerülő javítási igénnyel.

A repülőgépek műszaki állapotfelmérésével, üzemidőhosszabbításával párhuzamosan a **Mikojan tervezőiroda** elkészítette azt a tanulmányt, amely az állapot szerinti üzembentartási rendszer elméleti alapját képezi, és amely egyben az áttérés teendőit is meghatározta (a tanulmány átadásra került 2002. tavaszán).

Ebben a munkában egy részletes elemzést végeztek el a repülőgép szerkezeti elemeire és fedélzeti rendszereire vonatkozóan. Ennek során vizsgálták milyen elváltozások, meghibásodások fordulhatnak elő, azok bekövetkezésének mekkora a valószínűsége, továbbá, hogy milyen mértékben veszélyezteti a repülés és a feladat végrehajtásának biztonságát, amennyiben a meghibásodás repülés közben következik be.

Vizsgálták az egyes rendszerek, szerkezeti elemek javításának gazdaságossági vonatkozásait is. Elemezték a „***felesleges***” elvégzett (azaz a műszaki állapottól független, repült órához, naptári időhöz

vagy egyéb ciklushoz kötött) javítás költségeit, és mérlegelték a javítás elhagyása esetén, a bekövetkező meghibásodás okozta közvetlen és járulékos költségeket.

Az elemzés eredményeképpen a fedélzeti berendezéseket, a repülőgép szerkezeti elemeit 3 kategóriába sorolták, mindegyikhez saját üzemeltetési módszert rendelve:

- **Műszaki paraméterek ellenőrzése alapján:** nincs meghatározott üzemidő, a berendezés, vagy rendszer műszaki állapotára jellemző paraméterek ellenőrzését írták elő meghatározott periódusonként. Amennyiben a paraméterek valamelyike a tűrésmezőn kívülre kerül, a berendezést, rendszert üzemképtelenné kell minősíteni. Helyreállítása beszabályozással, vagy javítással történhet. Végeredményben ez a módszer biztosítja, hogy az ilyen módon fenntartott eszköz a meghibásodás előtti, de ahhoz már közeli műszaki állapotában kerül csak javításra. Ebbe a kategóriába kerültek jellemző módon azok a berendezések, amelyek a repülés biztonságát érdeemben nem veszélyeztetik, és jól ellenőrizhetők (azaz műszaki állapotuk paraméteres ellenőrzéssel, egyéb diagnosztikai módszerrel jól meghatározható).
- **Megbízhatóság alapján:** nincs meghatározott üzemidő. A gyakorlati megvalósítás szintjén jelen esetben ez a módszer a meghibásodásig tartó üzemeltetést jelenti. Ebbe a kategóriába kerültek azok a berendezések, amelyek a repülés biztonságára nincsenek hatással, vagy hatásuk jelentéktelen, műszaki paraméterek alapján nem, vagy csak jelentős munkával, költséggel, megbontással stb. határozható meg műszaki állapotuk.
- **Üzemidő szerint:** jellemző módon azok a rendszerek tartoznak ebbe a kategóriába, melyek meghibásodása a repülés biztonságára közvetlen veszélyt jelent, nincs a fedélzeten tartalék rendszere, műszaki állapota hatékonyan nem állapítható meg.

Az elméleti vonatkozású kérdések tisztázása után elvégezték a repülőgépeinken végrehajtott állapotfelmérés elemzését, melynek végső megállapításai az alábbiak voltak:

- Repülőgépeink terhelése nagyobb, mint a tervezésnél számított és a repülési tesztekkel vizsgált terhelés, amely alapján az üzemidők megállapításra kerültek;

- Ugyanakkor a feltárt hibák, a repülőszerkezeten talált elváltozások nem érintik a teherviselő elemeket, azok csak helyi jellegűek, és így nincsenek hatással a repülés biztonságára,
- Mindebből az következik, hogy a feltárt hibák kijavítása után a repülőgépek korlátozás nélkül üzemeltethetők a soron következő műszaki állapotfelmérésig.

Ez a tanulmány és elemzés volt az üzemidőhosszabbítás és egyben a műszaki állapot szerinti üzemeltetési rendszerre történő áttérés elméleti alapja. Ugyanis ennek alapján meghatározásra kerültek az előzőeken túl mindazok a munkák is, amelyek végrehajtása az állapot szerinti üzemeltetésre való áttérés feltétele volt.

A tanulmány alapján az orosz fél kidolgozta az ipari javítás nélküli rendszer műszaki dokumentációját, annak új elemeként az 1000 órás felülvizsgálatokat, meghatározták a kötelező cserés alkatrészeket, az üzemidős berendezéseket (a harmadik kategóriába sorolt berendezések csoportjáról van szó), melynek alapján az **MH RMSZF** módosította az eredeti üzemidős intézkedést.

Kijavításra kerültek (mint azt már említettük) a műszaki állapot meghatározása során feltárt hibák az üzemidőhosszabbítás érdekében, továbbá végrehajtásra kerültek az állapot szerinti üzemeltetési rendszerre történő átálláshoz előírt munkák.

Néhány esetben egyedi engedélyek is kiadásra kerültek kérésünkre a tervezőintézet részéről javítás végrehajtása nélkül a repülőgép további üzemeltetéshez időlegesen, meghatározott időtartamban.

Az új üzemeltetési rendszer műszaki dokumentációjának és az informatikai támogató rendszer (**ARM-OK**) átadása után az orosz partner bejegyezte a repülőgépek formulájába az átállás tényét, és a repülőgépek módosított teljes műszaki üzemidejét **4000 óra, 40 évben** határozta meg. Ezzel az állapot szerinti üzemeltetési rendszer keretei megvalósultak.

5. További feladatok

A keretek adottá váltak, a konkrét megvalósítás azonban még sok feladattal jár. Csak felsorolás jelleggel álljanak itt azok legfontosabb elemei:

- **A műszaki dokumentáció** fordítása, kiadása, hatályba léptetése;

- **A műszaki dokumentáció** már általunk feltárt hibáinak, el-
lentmondásainak kijavíttatása az orosz partnerrel, a módosítások
átvezetése a saját dokumentációnkon;
- **Az üzemidős intézkedés** egyeztetése az orosz féllel, az ellent-
mondások feloldása;
- Az **ARM-ok** informatikai támogató rendszer alkalmazásának
beindítása;
- **Felkészülés az 1000 óránál esedékes** munkák végrehajtására
(2006 elején esedékes), ennek részeként az előírt roncsolás-
mentes vizsgálatok előkészítése próbavizsgálatok egy leállított
repülőgépen, műszerigény, érzékelő fejek, stb. meghatározása
és azok beszerzése;
- **A műszaki állapot** értékelés módszertanát elsajátítani (**ARM-**
ok használata is!);
- **Kialakítani azt a rendszert**, amely képes az új üzemben tartási
rendszerben a fenntartási anyag-, alkatrész-, javítási igényeinek
kielégítésére. (mint az előzőekből kiderült a rendszer nem ter-
vezhető a hagyományos módon. A berendezések javítása, cseré-
je nagymértékben azok műszaki állapotától függ és így pontos-
san előre nem látható az igény. Tehát dinamikus rendszerre, a
tervezőintézzettel és a szállítóval szoros rugalmas együttműkö-
désre van szükség, mint ahogyan azt a **Luftvaffe** példája világos-
san megmutatta).

6. Epilógus

Miért? Mi haszna? Mi értelme volt mindennek?

*Mint az már a bevezetőben elhangzott a legfőbb indíték a forrá-
sok hiányában keresendő. A fent leírt útkeresés nélkül, a hagyomá-
nyos megoldáshoz ragaszkodva a típus 2002. novemberében leállt
volna. A gépek ipari javításához szükséges források töredéke sem állt
rendelkezésre. Ebben az időszakban a **MiG-29**-esen kívül más harcá-
szati repülőgép a Magyar Honvédség rendszerében már nem volt, azaz
az ország légtere védtelenné vált volna.*

Hogyan alakul az új rendszerben a fenntartás költségigénye?

Nagy kérdés. Az orosz fél kalkulációja alapján 40%-os költségcsökkenés érhető el ezzel a stratégiával a repülőgép teljes élettartamára vonatkozóan.

A mi viszonylatunkban ez nyilván másképpen néz ki. Mi eddig is alig költöttünk rá, ezt nyilván nem lehet következmények nélkül tovább csökkenteni.

Ez a megoldás komoly hozzáértést, speciális szakmai felkészültséget és igényességet vár el, és feltételez a csapat, javítóüzem és minden közreműködő szakembereitől.

A szolgálati ág előtt azonban a típus feladásán kívül ez volt az egyetlen járhatónak tűnő út.

Talán másoknak is az ügy mellé kellene állnia, hátha ez nem csak a **MiG-29**-es esetében lesz elvárás!

Ez a munka igazi, élményt adó mérnöki (és persze nem csak mérnöki) munka volt és a továbbvitele ma is az. A munka során szerzett tapasztalatok, a kezünkbe kapott tanulmány elméleti vonatkozásai messze túlmutatnak egy közönséges üzemidőhosszabítási procedúra keretein. Módszertan, szabványok alkotó alkalmazása, a biztonság és a költségek összhangjának megteremtése és még sok egyéb kérdés tárgya ennek a folyamatnak.

Meggyőződésem, hogy a megközelítés más szakterület számára is értékes lehet, és az is, hogy a hazai adaptáció további elemzést kíván.

KIKÉPZÉS – FELKÉSZÍTÉS

„BÉKETÁMOGATÁS 2005”

ZMNE hallgatói zárógyakorlat logisztikai szemszögből

Réti Tamás¹

E cikk megírásával szeretném a figyelmet ráirányítani a ZMNE hallgatói záró gyakorlatára, annak logisztikai aspektusaira. A gyakorlat már hagyományosan megrendezésre kerül minden tanév végén, elsősorban a végzős hallgatók gyakorlati képességeinek és tudásának felmérésére, a tanult ismeretek „valós” körülmények közötti alkalmazására. Az ez évi gyakorlat volt azonban az első, melyen „logisztikus” hallgatók is résztvettek, már nem csak „alájátszó” szerepkörben, hanem a tényleges végrehajtásban a dandár és alacsonyabb szintű kötelek törzseiben.

Írásomban szeretném bemutatni a résztvevő logisztika szakos hallgatók feladatait a kijelölt szerepkörökben és ezen keresztül segítséget adni az érdeklődőknek, alsóbb évfolyamos hallgatóknak hasonló szituációk kezelésében és megoldásában.

Ahhoz, hogy a gyakorlat menete, az adott szituáció értelmezhető legyen, áttekintést adok a helyzet kialakulásáról, a valós és a szimulált résztvevőkről.

A gyakorlat – számomra fontos – tapasztalatait írásom végén összegzem.

A gyakorlat általános áttekintése

A gyakorlat 2005. május 30. - június 03. közötti időszakban került megrendezésre Várpalotán az MH Bakony Harckiképző Központ Szimulációs Központjában. A gyakorlat a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtudományi Kar Szárazföldi Művelési Tanszék és a Bolyai János Katonai Műszaki Kar katonai logisztikai szakos hallgatóinak egyetemi zárógyakorlatként került megszervezésre és végrehajtás-

¹ Réti Tamás mk. ezredes, HM Védelemgazdasági Főosztály, Vagyonfelügyeleti osztályvezető.

ra. A gyakorlat előkészítése és szervezése a Hadtudományi Kar szervezésében már hónapokkal korábban megkezdődött.

A gyakorlat célja volt gyakoroltatni és felmérni a résztvevők felkészültségét az 5. cikkely alá nem tartozó válságreagáló, terror-elhárító, humanitárius műveletek megtervezésében, a feladatok alárendeltekhez történő eljuttatásában, a műveletek vezetésében. Fejleszteni az oktatók jártasságát a feladatok kidolgozásában. Felmérni a hallgatók felkészültségét a parancsnoki- és törzsmunkában. Gyakoroltatni a hallgatókat a harcászati szimulációs rendszeren végzett munkában. ***Ennek érdekében a legfőbb célkitűzések a következők voltak:***

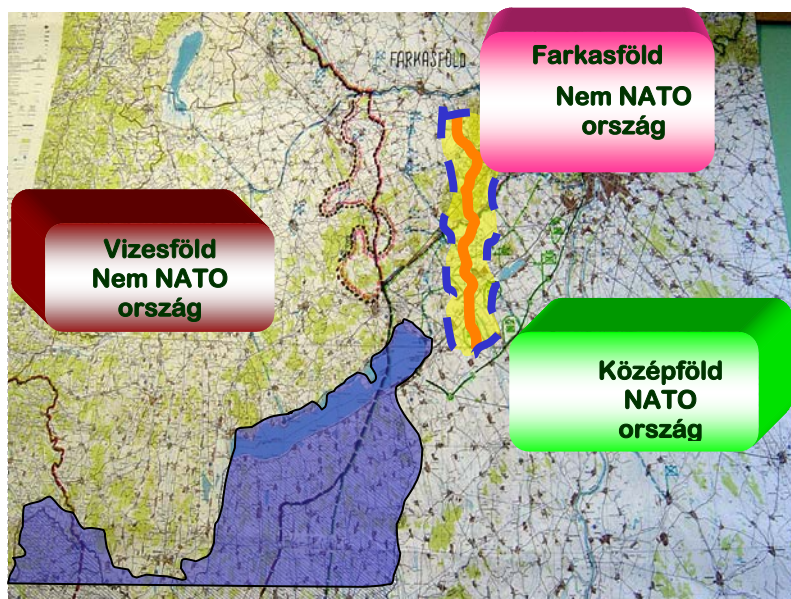
- Gyakoroltatni a résztvevőket az 5. Cikkely alá nem tartozó válságreagáló műveletek idegen területen történő előkészítésében és vezetésében;
- Felmérni a hallgatók felkészültségét a parancsnoki- és törzsmunkában;
- Fejleszteni az oktatók jártasságát a számítógéppel támogatott gyakorlatok kidolgozásában;
- Fejleszteni a számítógépes szimulációval kapcsolatos ismereteket, gyakoroltatni a tevékenységek vezetését szimulációs térben, illetve hagyományos módszerrel;
- Fejleszteni a hallgatók összhaderőnemi szemléletét, jártasságát az együttműködés megszervezésében;
- Bemutatni a CIMIC jelentőségét a válságreagáló műveletek vezetésében;
- Gyakoroltatni és javítani az elfogadott és bevezetett (NATO) doktrínák, útmutatók és kiadványok alkalmazásában;
- Gyakoroltatni a NATO elvek szerinti eljárásokat.

A kialakult helyzet leírása

A gyakorlat egy elképzelt helyszínen és nem létező országok részvételével került megtervezésre. Az országok történetét és a konfliktus kialakulását napjaink válsághelyzeteinek elemzése alapján, valós problémák és szituációk ismeretében alakították ki. A gyakorlatra készült okmányok tartalmazták a történelmi háttér, a gazdasági jellemzők, a la-

kosság összetételére és általában az országokra jellemző legfontosabb adatokat, valamint a válság kialakulására és eszkalálódására vonatkozó ismereteket. A gyakorlat helyzetbe állítása ezekkel az adatokkal megtörtént. **A közvetlen, a válságkezelő csapatok felvonulását megelőző helyzet a következők szerint alakult:**

Farkasföld 2004. június 22-én megszakította Vizesfölddel a válság rendezésére létrehozott bizottságok politikai tárgyalásait. 2004. december 12-én a hajnali órákban a farkasföldi haderő két hadteste betört Vizesföld területére. A hadművelet első 48-60 órájában jelentős területeket vettek birtokba. 2004. december 15-re a hadtest erői elérték Györszentiván-Pannonhalma-Csór-Zirc-Herend-Veszprém terepszakaszt, ahol a támadás az elért terepszakasz teljes hosszában elakadt.



A vizesföldi haderő 2005. december 25-én végrehajtott ellencsapása váratlanul érte a **2. hadtestet**. A vizesföldi **1. hadtest dandár harccsoportja Bakonybél– Bakonycsernye** irányba viaszorította az ellenség erőit a határon túlra és elfoglalta **Csesznek– Csetény–Bakony-Nagysztergár** területet, ahol megkezdték az elért terepszakaszok megerősítését, védelmi csomópontok kiépítését.

A farkasföldi haderő 2004. december 29-ére stabilizálta az arcvonalát, de a jelentős veszteségek miatt, a támadást már nem volt képes felújítani.

2004. december 30-án *mindkét hadban álló fél lemondott támadási szándékáról* és védelemre rendezkedett be a kialakult arcvonalon. Mindkét ország további tartalékosokat mozgósított és megkezdtek csapataik veszteségeinek feltöltését.

A fegyveres küzdelem befejezését, annak rendezését, sem politikai, sem diplomáciai eszközökkel az ENSZ, az EBESZ és az EU törekvései sem tudták elérni.

Az ENSZ 2005. január 25-én 101/2005 számú határozatában a *fegyveres harcok befejezésére, valamint azonnali tűzszünetre szólította fel Farkasföld és Vizesföld kormányait*. Ennek elmulasztása esetén kilátásba helyezte a béke és biztonság fegyveres erővel történő helyreállítását.

Az ENSZ Főtitkár 2005. január 30-án felkérte a NATO-t a térségben a béke és biztonság fegyveres erővel történő helyreállítására

A NATO 2005. 02. 03-án megállapodott **Vizesföld** kormányával a békekikényszerítő művelet feltétlen támogatásáról, csapatainak az elfoglalt területekről történő visszavonásáról.

Beállított helyzet

A WFOR² LCC hadtest békekikényszerítő műveletet hajt végre, majd biztosítja és ellenőrzi a korábbi szembenálló felek fegyveres erőinek kivonását, fegyvermentes övezetet hoz létre 10 km szélességben a határ mellett, ezzel megteremti a politikai végállapot katonai feltételeit a térségben.

A békekikényszerítő művelet súlypontja az **MLF³** dandár tevékenységén alapul, aki tevékenységével megakadályozza a régióban, a fegyveres harcok kiújulását. Ennek célja 10 km széles fegyvermentes

² Water Forces.

³ Multinational Land Forces.

övezet létrehozása, a terület ellenőrzése, biztosítása, a fegyveres harcok kiújulásának megakadályozása.

A műveletben az **MLF** dandáron kívül részt vesz még a **NATO NRF**⁴ kötelék, egy amerikai hadosztály és egy brit dandár.

A gyakorlat az **MLF** dandár (olasz, szlovén, magyar összetevőkből felépülve) tevékenységének modellezésére, a törzsek gyakoroltatásának módszerére épülve került végrehajtásra.

Résztevők

A gyakorlat résztvevői elsősorban az egyetem állományából kerültek ki, így a Hadtudományi kar oktatói és hallgatói, valamint a BJKM kar „*logisztikusai*”.

A résztvevő „logisztikusok”:

- A gyakorlat értékelésében *prof. dr. Báthy Sándor nyá. ezredes*, tanszékvezető.
- A gyakorlat előkészítésében és vezetésében *dr. Lovász Zoltán alezredes*.
- A gyakorlat bevezető logisztikai előadásának előkészítésében, előadók felkészítésében *dr. habil. Réger Béla alezredes*, tanszékvezető helyettes.
- **LOGKAL4 tancsoport** – A ZMNE BJKMK **Logisztikai, minőségügyi és közlekedési tanszék** végzős levelező tagozatos logisztikai szakos hallgatói.

Az egyetem oktatóinak és hallgatóinak munkáját segítették a szimulációs központ, az **MH HIP Informatikai Központ** és a szimulációs számítógépes rendszert üzemeltető **AERIFEX Kft.** munkatársai, valamint az egyetem támogató és kiszolgáló szervezeti elemeinek szakemberei.

⁴ NATO Reaction Forces.

Logisztikai szerepkörök

A gyakorlaton a logisztika szakos hallgatók a következő logisztikai szerepkörökben hajtották végre feladataikat:

- MLF Dandár G4 törzs;
- MLF Dandár Logisztikai zászlóalj parancsnokság;
- MLF Dandár Logisztikai zászlóalj szervezetszerű századainak parancsnokságai (ellátó, eü., szállító)
- 25/88 Klz. S4 törzs;
- 5/1 Glz. S4 törzs.

A gyakorlat szakaszai

Felkészülés:

- *A kialakult helyzet tanulmányozása*

A felkészülés során a gyakorlat okmányainak áttanulmányozásával megismertük a válság kialakulásához vezető körülményeket, a válságban érintett államok főbb katonai, politikai, gazdasági és földrajzi jellemzőit. Tanulmányoztuk a válságkezelést közvetlenül megelőző hadműveleti állapotot, az érintett felek helyzetét és törekvéseit, jövőbeli szándékát. Feldolgoztuk a nemzetközi szervezetek által kiadott állásfoglalásokat, kiemelten az ENSZ határozataira vonatkozóan.

A saját erők megismerése kiemelt jelentőséggel bírt. Az erők összetételének, a kiinduló bázisaiknak, az áttelepülés és a hadműveleti terület megközelítésének, elérésének, a felelősségi körzeteik elfoglalásának megismerése és feldolgozása logisztikai szempontból fontos és jelentős kérdés volt.

- *A gyakorlaton betöltött szerepkörökre történő felkészülés*

Mint korábban részleteztem a hallgatói csoport több logisztikai szervezet feladatát látta el. Ehhez, felhasználva a korábbi tanulmányok adta ismereteket, további, az adott területre jellemző felkészülésre volt szükség. Részben a kialakult helyzet tanulmányozására épülve, a saját erők megismerésére alapozva a

gyakorlaton betöltendő szerepkörhöz igazodó elvek és eljárások áttekintése volt célszerű.

- ***A logisztikai előadás elkészítése***

A logisztikai csoport feladata volt a gyakorlat résztvevői számára bemutatni a NATO CJTF kötelék hadműveleti területre történő áttelepülésének módját, fogadását, az azt követő állomásoztatását és továbbküldését (RSOM) a részükre kijelölt felősségi körzetekbe.

A feladatot számítógépes modellezéssel, a NATO logisztikai funkcionális szolgáltatási rendszerének (LOGFAS) egyes elemei (ADAMS) felhasználásával, prezentációs formában készítettük el. Ezzel megteremtettük azt az állapotot, hogy a gyakorlat valós ideje és az erők virtuális mozgása között a kapcsolata létrejöjjön, a résztvevő állomány folyamatában láthassa az erők honi bázisainak elhagyása és a gyakorlat beállított helyzete közötti kapcsolatot.

Gyakorlás (főbb események – logisztikai megközelítésből)

- ***1. nap: Logisztikai előadás***

A nap főbb eseményei a valós végrehajtás és biztosításhoz és a virtuális „*valóság*hoz” is kötődtek.

A gyakorló állomány végrehajtotta a gyakorlat helyszínére történő utazást, a munkahelyek elfoglalását, további berendezést, valamint a szálláshelyek átvételét. Megtörténtek azok az első lépések amelyek a virtuális világba vezették be az állományt – előadások formájában.

Képet kaptunk a válságkezelés - valós hadműveleti körülmények között szerzett tapasztalat alapján – nehézségeiről, a váratlan helyzetek kezelésének lehetőségeiről. Filmmel alátámasztva láthattuk a konfliktus kialakulás pillanatait és az azzal járó problémákat.

A gyakorlat sikere érdekében ismételten áttekintettük a gyakorlat résztvevő államainak és azok fegyveres erőinek helyzetét, jellemzőit és szándékát, valamint a saját erőkre vonatkozó főbb információkat.

A felkészülés során elkészített előadás bemutatásával megteremtettük a kapcsolatot a csapatok honi bázisai és a gyakorlat helyszíne között. Bemutattuk azokat a főbb logisztikai folyamatokat, amelyek a parancsnokok számára is mellőzhetetlenek a hadművelet sikeres megtervezése és teljesítése érdekében. Rámutattunk azokra az informa-

tikai lehetőségekre, melyek a tervezés és végrehajtás során a konfliktusmentes és eredményes alkalmazást teszik lehetővé.

- **2. nap: Mini CAX⁵ – menet**

A nap fő feladata az MLF dandár előrevonása a megalakulási körletből a támadó állás körletbe. Ennek során a főbb események a következők voltak:

Csoportosítások megalakítása, melynek során a gyakorlat résztvevői elfoglalták munkahelyüket és az adott szervezeti elemnél megkezdtek munkájukat. A szervezeti elemek felkészültek a feladat végrehajtására. Megtörténtek a térképek és adatbázisok pontosításai.

Besorolás végrehajtása során az MLF dandár alegységei végrehajtották a menet előkészítést, felkészültek a menet végrehajtására, jelentették az arra való készenléteket. Logisztikai szerepkörben a menet biztosítását végző szervezeti elemek kijelölése volt meghatározó, illetve maga a menet előkészítése a logisztikai zászlóalj szerepkörében. A gyakorlatnak ebben a szakaszában a feltételezés szerint minden szervezeti elem a számára meghatározott készletekkel rendelkezett, a feltöltöttség 100%-os volt.

Menet megkezdése az előzetes időszámvetés alapján történt, azt akadályozó tényező nem volt.

Alegységek menetének vezetése az általános szabályok és elvek szerint, valamint a közölt **Incidensek**-re való reagálással történt. A menet során adódó meghibásodások és incidensek kezelése, logisztikai eljárások szerinti megoldása volt a fő feladat. Ennek során a különböző szintű logisztikai törzsek szoros együttműködésben és folyamatos információ áramlással valósították meg a feladatukat. Már itt különös jelentőséggel bírt a veszteségek kezelése, helyreállítás, illetve hátraszállítás megszervezése.

Támadó állás körlet elfoglalása, készenlét jelentése az első nap gyakorlati feladatainak befejezését is jelentette. Ezzel megteremtődött a feltétele a tényleges béke támogatási műveletek végrehajtásának. A nap folyamán a csoportosítások megalakításától az állás körlet elfoglalásáig

⁵ Computer Assisted Exercise – Számítógéppel Támogatott Gyakorlat.

a szimulációt és a valóságghú közreműködést a számítógépes (MARCUS) rendszer szolgáltatta.

Az értékelés és feladatszabás során megtörtént a visszacsatolás a nap során végrehajtott tevékenység főbb pontjaira és redményeire, felvetődött hiányosságokra. Megtörtént a továbbblépés irányainak meghatározása, a következő napi tevékenység előkészítése.

- **3. nap: Farkasföldi erők kiszorítása**

A nap feladata a békekikényszerítés, támadó harctevékenység végrehajtásával. Ez a következő lépéseken keresztül történt:

Vizesföldi reguláris erők blokkrozása során a Farkasfölddel szemben álló erők kivonása történt a harctevékenységi körzetből párhuzamosan a *támadó csoportosítás harcbevételével*. Ezt követően a *harcoló felek szétválasztása, a farkasföldi reguláris erők kiszorítása* és a *demilitarizált övezet létrehozása* volt a dandár feladata. A logisztikai törzsek a végrehajtás során képződő veszteségek kezelését, utánpótlások, utánszállítások szervezését és végrehajtását, valamint az egyes logisztikai szervezetek szükség szerinti megerősítését végezték.

CJTF parancsnok 01.sz. kiegészítő harcintézkedésének vétele elsősorban a dandárparancsnok törzsének, így a logisztikai törzsnek is feladatot határozott meg. *A feladat feldolgozása és a dandárparancsnok elhatározásának meghozatala is a nap feladatai közé tartozott.*

A feladatok teljesítését számítógépes szimuláción alapulva, a törzsek egymás közötti kapcsolatát rádióforgalmazással valósítottuk meg.

- **4. nap: „béketámogatás”**

A nap az előző napi folyamat továbbvitelével, azaz a *dandárparancsnok és a zászlóalj parancsnokok elhatározásának jelentésével* kezdődött. Ennek során képet kapott a résztvevő állomány a szervezetére és törzsére vonatkozó várható feladatokról. Felkészülhettek a törzsek a támogatási feladataik megvalósítására.

A dandár alapvető tevékenysége a következő főbb sarokpontokra terjedt ki: az ütköző zónában rekedt reguláris erők kiszorítása, az irreguláris, terrorista csoportok felszámolása és a polgári lakosság kezelése. Ennek során jelentős feladatok hárultak a logisztikai törzsekre. A dandár zászlójainak készletfeltöltésén, az előljáratól érkező utánpótlás átvételének megszervezésén túl kezelni kellett az incidensek so-

rán megsérült, tönkrement haditechnikai eszközöket és a sérült, vagy meghalt személyi állományt is. Külön terhet jelentett a menekültek ellátásának, elhelyezésének és szállításának megszervezése, végrehajtása. A logisztikai törzsek szervezett együttműködése és vezetettsége azonban biztosította az eredményes megoldását a felvetődött problémáknak.

A napi tevékenység értékelését követően fontos és érdekes mozzanat volt a *sajtótájékoztató végrehajtása*. Ennek végrehajtását a vezérkari tanfolyam hallgatóinak módszertani jellegű bemutatója színesítette, valamint – a válaszadók által előre nem ismert – kérdések katonai szakmai jellegét mellőző, az újságírói kíváncsiságot jellemző megfogalmazása tett érdekessé. A sajtótájékoztató válaszadói a gyakorlat törzseiben parancsnoki (vagy más fontos) beosztást ellátó személyek voltak. A tájékoztató élethűen szimbolizálta a katonai és a civil szféra közötti különbséget, az idegen területen végzett hadművelet során felvetődő kérdéseket és problémás helyzeteket, mellyel sajátos megvilágításból szembesülhetnek a katonai vezetők.

- **5. nap: értékelés, zárás**

Ez a nap, mint a gyakorlat zárónapja a gyakorlat értékelését és következtetések levonását jelentette. Az értékelés során, felhasználva a **MARCUS** rendszer lehetőségeit betekintheztünk a végrehajtás során vétett hibák okára és láthattuk a megoldás lehetőségeit. A számítógépes, valósághoz hasonló szimuláció betekintési lehetőséget adott a döntéshozatal jelentőségére, a mérlegelés fontosságára. Láthattuk a prompt megoldások hibáit és jól előkészített döntések eredményeit.

Logisztikai szempontból a tanszékvezető úr hajtotta végre a gyakorlat értékelését, melyet a hallgatók jelentései előztek meg. A jelentések során kitértünk az adott törzsekben végzett munka jellegére, az elvégzett főbb tevékenységekre, megtapasztalt nehézségekre és megoldásuk módjára. Az értékelés a végzett munka eredményeire és hasznosságára, a művelet sikere érdekében tett fontosabb lépésekre terjedt ki. Az értékelés összességében minden szempontból eredményesnek és a jövőben folytatandónak minősítette a gyakorlaton végzett logisztikai tevékenységet.

Tapasztalatok, javaslatok

Mint végzős hallgató a magam és a hallgatói csoport szemszögéből is kiemelten fontosnak és hasznosnak, az értékelés alapján eredményesnek ítélem meg a gyakorlatot. Ennek során bebizonyosodott,

hogy az elsajátított elméleti tudás miképpen alkalmazható a gyakorlat talaján. Bepillantást kaptunk a béketámogatási műveleten keresztül a különböző szintű törzsek működésébe, együttműködésébe. Ráláttunk más szakterületek korábban nem ismert, számukra fontos és lényeges témaköreire.

Mindez azért is fontos, mert az egyetemi padsorban ülő, de a napi életben más- más logisztikai szakterületen dolgozó személyek, most egymással és más fegyvernemek, szakcsapatok képviselőivel egy cél érdekében egységes elvek szerint végezték munkájukat.

A gyakorlat eredményein túl azonban a végrehajtás során felmerült nehézségek, a későbbiekben orvosolandó problémákról is szót kell ejteni. Javaslataim talán a jövő gyakorlói számára segítséget jelenthetnek.

- A saját erők feltöltése – elsősorban a technikai eszközök és anyagi készletek vonatkozásában – nagyobb pontosságot és több adatot kíván meg. A gyakorlat végrehajtása során ennek a számvetések, a készletek és készletszintek tervezése során kiemelt jelentősége van. A technikai eszközök fajtájának meghatározása (pl.: tehergépkocsi – **de milyen?** – közúti vagy terepjáró és hány tonnás?, de a fegyverzet vonatkozásában is lehetne példákat felhozni) a pontos tervezés alapja, a feladat teljesíthetőségének meghatározója.
- A gyakorlaton betöltött logisztikai beosztások széles spektrumot öleltek fel. A gyakorlat jellegének megfelelően mind a **(Be)Fogadó Nemzeti Támogatásnak**, mind a **Küldő Nemzeti Támogatásnak** nagy jelentősége volt a gyakorlás során. Ugyanakkor e két területen nem volt együttműködő személy, illetve beosztás. Így fordulhatott elő, hogy a fogadó nemzet területén a kórházak a sérülteket nem tudták fogadni, a repülőtéren, kikötőkben az utánszállított anyagok, a műveletekből kivont személyi állomány és eszközök nem voltak kezelve.
- A gyakorlat jellege, a betölthető beosztások, az együttműködés formái jó lehetőséget teremt(het)enek a főiskolás végzős hallgatók ismereteinek próbatételére is, **valósághoz közeli helyzetben** gyakorolni a csapatok életével kapcsolatos és a hadművelleti tér-ségben végrehajtandó szakmai tennivalókat.

A politikai és katonai felsővezetés állásfoglalása alapján a válságkezelési feladatok hazánk haderejének kiemelt fontosságú feladatai. Szerepvállalásunk a válságvezetekben, NATO tagságunkból fakadó kötelezettségeink teljesítése alátámasztja az ilyen és hasonló gyakorlatok megszervezésének szükségességét és végrehajtását.

Az egyetem –az előzőekkel összhangban – a felkészítés megfelelő zárásaként szervezte meg a „Béketámogatás 2005” gyakorlatot.

SZAKTÖRTÉNET

A BRIT ÉS AZ AMERIKAI LÉGIDESZANT FEGYVERNEM ALKALMAZÁSÁNAK, SZERVEZETÉNEK ÉS HADITECHNIKAI ESZKÖZEINEK FEJLŐDÉSE (1939-1945)

Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő¹

I. RÉSZ.

Bevezető gondolatok

A tanulmány a haditechnikai eszközök fejlődését vizsgálva elemzi a brit és az amerikai légideszant csapatokat, létrehozásuktól a második világháború végéig. A brit és az amerikai légideszant csapatok együttes ismertetését a részben közös hadműveletek, illetve a részben közös haditechnikai eszközrendszer indokolta. A vizsgálat elvi alapját a haditechnika, a harceljárás és a katonai szervezet összefüggését feltáró hadtudományi törvényszerűség² képezi. A tanulmány első részében a harceljárás elméleti alapjait, a légideszant fegyvernem jelentősebb hadműveleteit mutatjuk be. A hadműveleti elmélet leírásával párhuzamosan azoknak a katonai teoretikusoknak, köztük egy katonapolitikusnak a munkásságát is ismertetjük, akiknek a legmarkánsabb szerepe volt a légideszant csapatok felállításában. Megemlítjük a légideszant csapatok felállítását ellenző szakértőket is. Második lépésként részletesen ismertetjük a légideszant csapatok felszerelését és fegyverzetét. A tanulmány harmadik részeként a légideszant fegyvernem szervezeti struktúrájának változásait elemezzük. Végezetül a haditechnika, a harceljárás és a szervezeti változások területére vonatkozó következtetéseket fogalmazzuk meg.

¹ Prof. Dr. Turcsányi Károly nyá. mk. ezredes, ZMNE tanszékvezető egyetemi tanár.

Hegedűs Ernő százados, ZMNE doktorandusz, MH Haditechnikai Ellátó Központ.

² Dr. Turcsányi Károly: Az ember – haditechnika rendszer a tudományos technikai forradalomban, Honvédelem, 1988/8. sz. 83-93. o.

1. A brit és az amerikai légideszant fegyvernem alkalmazási elvei és jelentősebb hadműveletei

1.1. A légideszant hadviselés hadműveleti elméletének és harc-eljárásainak létrejötte

Az ejtőernyős csapatok alkalmazásának gondolata *William Mitchell* katonai teoretikusnak köszönhetően már igen korán megjelent az amerikai katonai gondolkodásban. *William Mitchell 1879-ben született, diplomata szülei európai tartózkodása alatt, a francia Nice-ben.* Egyetemi tanulmányait követően 1898-ban önkéntesnek állt egy gyalogezredhez **Wisconsinban.** A spanyol-amerikai háborúban hadnagyként szolgált. 1901-ben az akkor új csapatnemnek számító híradó alakulatokhoz került, ahol megismerkedhetett a vezetékes majd később a vezeték nélküli hírközlés, a fényképezés illetve a gázballonokkal végzett légi felderítés feladataival és technikai eszközeivel. A több nyelven beszélő fiatal tisztet 1903-ban századossá léptették elő, majd 1907-ben kezdte meg tanulmányait a vezérkari iskolán, amelyet 1909-ben fejezett be.

A ballonos megfigyelések felváltására az *Egyesült Államok haderejénél 1911-ben kezdték meg az első repülőgépek rendszeresítését, így Mitchell századost ebben az évben repülőgép-vezetői tanfolyamra vezényelték.* A következő évben kezdte meg tevékenységét a vezérkar-nál, mint annak legfiatalabb tagja. 1915-ben megbízták a híradó csapatok repülő részlegének szervezésével, egyúttal őrnaggyá léptették elő. *Az Egyesült Államok európai háborús szerepvállalása kapcsán Mitchell számos repülő-parancsnoki beosztást töltött be a francia fronton.* 1917-re ő volt az amerikai expedíciós haderő repülő csapatainak parancsnoka. A jelentős számú nagy kapacitású bombázó repülőgép állományra támaszkodva stratégiai bombatámadásokat is vezetett. A csapatok szállítására is alkalmas bombázók³ birtokában, illetve az ejtőernyő megjelenését követően *Mitchell – a világon először - javasolta az ejtőernyős alakulatok felállítását, illetve a Metz térségében zajló hadmű-*

³ Az ejtőernyősök szállítására a tábornok a brit és amerikai légierőnél egyaránt rendszeresített, mindkét országban gyártott Handley Page bombázó repülőgépet kívánta felhasználni, melynek teherbírása és a törzsben rendelkezésre álló belső tere lehetővé tette ejtőernyősök szállítását.

veletek folyamán kidolgozta és előkészítette⁴ egy hadosztály szintű légi szállítású deszant bevetését a német vonalak mögött. A műveletre végül nem került sor, mivel az események túlhaladták azt. *Mitchell* a légideszant bevetésében látta az I. világháború állásharcainak megoldását. A légideszantot az ellenséges védelmi vonal mögött, a saját erők támadásának irányában vetették volna be. Az ilyen módon két irányból támadás alá került védelmet sokkal könnyebb lett volna áttörni.

A háború után – immár tábournokként – jelentős erőfeszítéseket tett az önálló légierő megteremtése érdekében. Számos, a haditengerészeti légierővel kapcsolatos kísérletet vezetett, melyek folyamán bebizonyította a páncélozott csatahajók légierő általi sebezhetőségét. *1924-ben – felhívva a figyelmet az új szállító repülőgép típusok egyre inkább figyelemre méltó technikai paramétereire – széles körű kampányba kezdett a légierő légi szállítási képességének megteremtése érdekében⁵.* Egy évvel később egy texasi gyakorlalon bemutatta az amerikai tábournokoknak az ejtőernyősök támadását. Habár a gyakorlalon egy gépágyút is ledobtak a kísérleti ejtőernyős csapatok, a konzervatív gondolkodású tábournokokat nem sikerült meggyőznie igazáról. *1925-ben az immár túl sok területen forradalmi változást sürgető, ezáltal érdekcsoportokat sértő Mitchell vezérőrnagyot egy bírósági tárgyalás keretében feletteseivel szembeni kritikus véleményformálásáért meghurcolták, így távoznia kellett a haderőből.* A tábournok a polgári életben is a repülés ügyével foglalkozott, emellett számos publikációt jelentetett meg a katonai repüléssel és a korszerű hadviseléssel kapcsolatos újszerű elképzeléseiről. Így továbbra is hatást gyakorolt a katonai vezetők gondolkodására. Egy 1931-es és egy 1933-as hadgyakorlalon – feltehetően *Mitchell* jelentős szerepvállalásával – már nagyobb mennyiségű tüzérségi eszköz ejtőernyős deszantolásával is kísérleteztek. Ezek a kezdeményezések végül mégis folytatás nélkül maradtak. *Mitchell* a légideszant alakulatok felállításával és alkalmazásával kapcsolatos elképzeléseit összekötötte az önálló légierő létrehozásának gondolatával, és síkra szállt egy stratégiai bombázó-légierő felállítására, illetve a haditengerészeti légierő létrehozására mellett. Eredményt azonban nem ért el egyik elképzelésével sem. Munkássága – kudarcai ellenére – mégis kiemelkedő az amerikai légideszant csapatok létrehozása területén. Egyrészt felismerte és kinyilvánította, hogy *„a légierők, a légi úton szállí-*

⁴ Tóth Loránd: Ejtőernyős deszant. Zrínyi kiadó, Budapest, 1987. 8. o.

⁵ Hurley, Alfred F.: Billy Mitchell: Crusader for Air Power. Indiana University Press, Bloomington, 1975. 118. o.

tott és ejtőernyős csapatok rendkívül jelentős szerepet fognak játszani egy második világháborúban”⁶, másrészt a nagy ellenállás ellenére is megtette az első fontos lépéseket a korszerű légiere és a légideszant csapatok megteremtése érdekében. Mivel az általa javasolt változtatások mindegyike helytállónak bizonyult és egytől-egyig megvalósításra került a világháború folyamán, halála után közel egy évtizeddel, „*a katonai repülés területén tett kivételes szolgálataiért*”⁷ a **Kongresszusi Érem a Becsületért** kitüntetését adományozták részére.

Mitchell gondolatai a harmincas években még túl korainak bizonyultak hazájában. Az 1933-as hadgyakorlat kísérleti ugrásai után hosszú szünet következett az amerikai légideszant csapatok fejlődésében. A szovjet és a német szervezet-fejlesztések hatására 1939-ben felállításra került egy ejtőernyősszázad, és megkezdte működését egy kísérleti törzs, amely elméleti szinten vizsgálta a légideszant harcászati lehetőségeit. Az ejtőernyős csapatok fejlesztésével kapcsolatos bizonytalankodás egészen 1941. májusáig tartott az Egyesült Államokban, amikor a német légideszant-alakulatok néhány nap alatt elfoglalták **Kréta szigetét**. Ekkor – brit szövetségesükkel egyetértésben – a légideszant csapatok dinamikus fejlesztésébe kezdtek. A második világháború folyamán már nem voltak képesek elérni a német légideszant-alakulatok technikai színvonalát, azonban jóval meghaladták a szovjet, vagy más országok által elért szintet, és különféle hadszíntereken jelentős sikereket értek el ezekkel az alakulatokkal. *Az új fegyvernem jól illeszkedett a haditengerészeti nagyhatalom hadviselésébe, mivel ezeket az erőket a partraszállási hadműveletek támogatása céljából szinte minden alkalommal bevetették.* Hasznosnak bizonyultak a légideszantok a dzsungellel fedett területeken lefolytatott hadműveletek során is. *Mivel az Egyesült Államok haditengerészeti tevékenységének döntő többsége az elsődleges érdekelttségi zónának tekinthető csendes-óceáni hadszíntéren zajlott, így a légideszantokat is gyakran vetették be ezen a jellemzően dzsungellel borított területen. A hadszíntér földrajzi viszonyait figyelembe véve 1941-től 1943-ig az Egyesült Államok hadereje kialakított egy légideszant harceljárást, amely lényegében az ejtőernyős-lövész és ejtőernyős-tüzér egységekkel megerősített légideszanti-műszaki alakulatokra és az ezek által épített és biztosított tábori repülőtérré nagy tömegben deszantolt légi szállítású gyalogságra épült.* Az eljárás ará-

⁶ Mucs Sándor – Kovalcsik József: A légideszant csapatok fejlődésének áttekintése a két világháború között és alkalmazásuk a második világháborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1962. 2. sz. 6. o.

⁷ Grant, R. R.: A repülés évszázada. Magyar Könyvklub, Budapest, 2003.

nyait tekintve néhány zászlóalj erejű ejtőernyős erő és hadosztály szintű légi szállítású lövész alakulat együttes alkalmazását célozta meg. A módszer – a tábori repülőterek kiépítésére kifejlesztett korszerű eljárásnak köszönhetően – lehetővé tette az amerikai légierő által rendszeresített, polgári repülés típusaival egyező, speciális katonai képességekkel nem rendelkező, nagyméretű szállítórepülőgép-flotta alkalmazását. Ezt a módszert alkalmazták a csendes-óceáni térségben a hadművelési szintű légideszant műveleteknél, a kisebb szigeteken végrehajtott partraszállásoknál pedig zászlóalj szintű ejtőernyős deszantokra támaszkodtak. A kevés számú ejtőernyős és jelentős mennyiségű légi szállítású gyalogság bevetésére építő harceljárás több esetben sikerrel vizsgázott a csendes-óceáni hadszíntéren, hiszen eredetileg is annak a térségnek a viszonyaira dolgozták ki. Ennek függvényében 1943-ig nem is hoztak létre zászlóalj szint feletti ejtőernyős egységeket. **1942 végén azonban úgy alakult a katonapolitikai helyzet, hogy az USA egyértelmű, egyre fokozódó mértékű katonai szerepvállalásra kényszerült az európai hadszíntéren.** A csendes-óceáni hadszíntéren bevált kombinált harceljárás természetesen kevésbé elégítette ki a kontinentális, mérsékelt égövi körülmények között végrehajtani kívánt európai légideszant műveletek igényeit. **1943-tól ezért fordulat állt be az alkalmazott amerikai légideszant harceljában, és – főként brit mintára – megkezdtek néhány, szándékaik szerint nagyobb számú vitorlázógépes egységet tartalmazó légideszant magasabbegység felállítását.** Az amerikai légideszant csapatokat – az újonnan felállított magasabb egységeket is – a háború egész időtartama alatt mégis inkább a könnyű ejtőernyős alakulatok túlsúlya jellemezte. A korszerű ejtőernyővel dobható felszereléssel és fegyverzettel jól ellátott, korszerű repülőgépeken nagy tömegben szállított amerikai légideszant-alakulatok összességében eredményesen harcolták végig a háborút.

Brit részről a harmincas évek folyamán szintén elutasításra talált a légideszant csapatok felállításának gondolata. A gépesített hadviselés elveinek megfogalmazásában oly nagy szerepet játszó brit katonai teoretikusok, **John Charles Fuller** és **Basil H. Liddel Hart** kidolgozták a páncélos csapatok alkalmazásának elveit és szorgalmazták a gépesített dandárok felállítását, de a légideszant csapatok szerepét nem ismerték fel a gépesített hadviselésben, így ezzel a területtel alig foglalkoztak. **Liddel Hart** kiemelten fontos tényezőként kezelte a gépesített

csapatok közvetlen légi támogatását, azonban írásaiban⁸ megjegyezte, hogy a brit légierő távolsági bombázó koncepciója, és az ennek mentén végrehajtott intenzív fejlesztés teljes mértékben elvonta az erőforrásokat, így a gépesített csapatok légi támogatása belátható időn belül csak elvi kíváncsi maradt. Légideszant csapatokkal – mint a légierő támogató tevékenységének egyik változatával – **Liddel Hart** így nem foglalkozott. **Fuller** kiemelten fontosnak tartotta a légierő szerepét a gépesített hadviselésben, de csak mint a légifölény kivívására, felderítésre és mélyen a hátszágban elhelyezkedő ipari objektumok bombázására alkalmas erőt. A mozgékonyt a korszerű harc elsődleges elemeként megjelölő⁹ Fuller 1932-ben így írt *a légideszant csapatok alkalmatlanságáról*: „*Annak ellenére, hogy ejtőernyősök lehet ledobni és csapatokat lehet szállítani – vitorlázó, vagy csapatszállító repülőgépekkel – egy adott területre, a repülőgép, mint harceszköz képtelen (legalábbis a jelenlegi időszakban) elfoglalni egy megerősített állást.*”¹⁰ **Fuller** – aki láthatóan ismerte a légideszant csapatok alkalmazási formáinak mindegyikét – elutasító véleményét a szállító repülőgépek elégtelen terhelő képességével indokolta. Ezzel szemben az első világháború folyamán az amerikai **Mitchell** éppen a brit bombázó repülőgépek szállító-kapacitására építette volna ejtőernyős vállalkozását. Ennek realitását támasztja alá az a tény, hogy a bombázó repülőgépek bázisán, majd azok továbbfejlesztésével a húszas években éppen a brit polgári társaságok indították meg távolsági utas-járataikat, gépenként 20-40 fős utaslétszámmal. A harmincas évekre a brit légierő már felállította szállító-repülő századait. Ekkorra végrehajtottak néhány kisebb légi szállítási műveletet, így rendelkeztek ezen a területen tapasztalatokkal. Az **Irvin** ejtőernyők gyártása és a **Brit Ejtőernyős Társaság** tevékenysége¹¹ már a húszas évek végén megteremtette a katonai ejtőernyőzés technikai hátterét. (Az ejtőernyőt azonban a légierő csak személyi mentőeszközként hasznosította.) **Fuller** légi szállító képességgel kapcsola-

⁸ Száva Péter (szerk.): Szemelvények a burzsoá katonai teoretikusok műveiből. A páncélos háború elméletének képviselői: Liddel Hart, Fuller, De Gaulle. ZMNE Egyetemi Kiadó, 1972. 44. o.

⁹ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 155.

¹⁰ Száva Péter (szerk.): Szemelvények a burzsoá katonai teoretikusok műveiből. A páncélos háború elméletének képviselői: Liddel Hart, Fuller, De Gaulle. ZMNE Egyetemi Kiadó, 1972. 118. o.

¹¹ Dombi Lőrinc: Selyempupolák: fejezetek az ejtőernyő történetéből. Zrínyi, Budapest, 1993. 36, 46, 51. o.

tos kritikái észrevétele tehát nem volt feltétlenül precíznek mondható. 1932-es írásában mindössze néhány mondat erejéig érinti a légi szállítás, a légi ellátás és a légi deszantok kérdéskörét. A jövőre vonatkozó véleményét sem fejtette ki, holott éppen a harmincas évek elején fejlődött a repülés a legdinamikusabban, számos új technikai megoldás és számos új típus jelent meg¹². **Fuller** légideszant csapatokkal kapcsolatos elutasító véleménye vélhetőleg annak is betudható, hogy egyes speciális - például erdős hegyes terepen végrehajtott vadászharcon vagy megszálló - feladatokon kívül szinte egyáltalán nem szánt szerepet a gyalogságnak. **Összességében tehát elmondható, hogy a harmincas évek legismertebb brit katonai teoretikusai körében a légideszant csapatok felállításának gondolata elutasításra talált.** Ugyanakkor **Liddel Hart és Fuller** légi-deszantokkal kapcsolatos közömbös, illetve elutasító véleményalkotása mellett ki kell emelni a gépesített hadviselés kifejlesztésében és meghonosításában betöltött kiemelkedő szerepüket, ami **végző soron lehetővé tette, hogy a megkésve, más országok példája alapján létrehozott brit légideszant csapatokat 1944-re a gépesítettség magas szintjén álló erővé fejlesszék.**

A brit légideszant csapatok felállításának kérdéséhez kapcsolódva meg kell említeni a külföldről érkező hatásokat is. A harmincas évek közepén a brit katonai vezetés számára rendelkezésre állt a légideszant csapatokkal kapcsolatos szovjet tapasztalat. Magas rangú brit tisztek megfigyelőként részt vettek azokon a gyakorlatokon, amelyeken a szovjet légideszant csapatok bemutatkoztak. A két ország közötti viszony lehetővé tette a tapasztalatok és információk bizonyos mértékű áramlását. A szovjet példák mellett az olasz és a német haderőfejlesztés légideszantokra vonatkozó eredményei is az új fegyvernem brit haderőn belüli korábbi megteremtésére ösztökélhették volna a katonai vezetőket. A brit tábornokok 1936-ban szovjet példák alapján meg is vizsgálták a légideszant csapatok felállításának lehetőségét, azonban végül túlzottan költségesnek minősítették,¹³ és időlegesen elvetették ezt a gondolatot. A hadviselésről vallott hagyományos brit felfogás eredményeképpen inkább költöttek jelentős pénzüsszegeket a brit tengeri hatalmat szimbolizáló flotta fejlesztésére, mintsem olyan új fegyvernemekre, mint a légideszant vagy a harckocsi-csapatok. A légideszantok

¹² Megjelent a tisztán fém építésű, monoplán repülőgépek új generációja, amelyeket már zárt pilótafülkével és hidraulikus működtetésű behúzó futóművel rendelkeztek, tervezésüknél pedig korszerű aerodinamikai elveket alkalmaztak.

¹³ Barry Gregory: *The British Airborn Troops 1940-1945*. Garden City, Doubleday, 1974 14. o.

fejlesztését még 1939-ben sem kezdték meg, amikor már jelentős anyagi erőforrások áramlottak a haderő összes területének felfejlesztéséhez. A konzervatív brit katonai gondolkodás megváltoztatásához egy olyan méretű *katasztrofális vereség*¹⁴ volt szükséges, mint a brit flotta jelentős erőinek és a brit földközi-tengeri uralom jelentős részének elvesztését eredményező **1941. májusi krétai ütközet**, ahol a német haderő a légierő és a légideszant csapatok együttes alkalmazásával ért el sikereket. Egy olyan, határozott elképzelésekkel rendelkező és magas beosztású katonapolitikusra is szükség volt a tábornokok meggyőzéséhez és a légideszant csapatok felállításához, mint **Winston Churchill**, aki különös fogékonyságot mutatott a hadviselés új formái iránt.

A brit légideszant csapatok felállításában Winston Churchill miniszterelnök rendkívül jelentős szerepet játszott. *Az arisztokrata származású Churchill – katonadinasztia leszármazottja – tisztként kezdte pályafutását. A tisztiiskolát Standhurstban végezte. Katonai szolgálatát 1895-ben kezdte az akkor elitnek számító brit lovasság egyik ezredénél.* Indiában és Afrikában több hadjáratban vett részt. Aktív szolgálata alatt jelentős tapasztalatokra tett szert a reguláris és irreguláris hadviselés területén is. *Politikai pályafutása folyamán különféle pozíciókat töltött be, így 1911-ben belügyminiszter, majd 1915-ig az admirális első lordjaként a tengerészeti minisztériumot vezette.* 1916-ban alezredesi rendfokozatban tért vissza a haderőbe, és a franciaországi hadszíntéren zászlóaljparancsnoki beosztásban gyarapította katonai ismereteit. 1917-ben ismét visszatért a politikába, ekkor mint hadianyaggyártási és légügyi miniszter. *1939-től ismét a tengerészeti minisztérium élére került. 1940-től a második világháború végéig brit miniszterelnök, egyúttal a védelmi tárca birtokosa.* Ő irányította a vezérkari főnökök bizottságát is. Széles körű katonai tapasztalataira támaszkodva a katonapolitikus *Churchill határozott kézzel és nagy szakértelemmel avatkozott be a haderőfejlesztés kérdéseibe. Churchill 1940-ben egy éjtőernyős alakulat felállítására adott utasítást*¹⁵. A német légideszant győzelme Krétán bebizonyította, hogy nagy létszámú, megfelelően felszerelt légideszant bevetésével komoly eredményeket lehet elérni. *Churchill ezért 1941-ben már légideszant dandárok felállítását vette tervbe.* A brit haderő *Churchill határozott nyomására Krétát követően* néhány év alatt megtízszerezte légideszant erőit, és a gépesítetttség ma-

¹⁴ A stratégiai fontosságú Kréta szigetének elvesztése mellett a brit haditengerészet vesztesége összesen 42 különféle hajó volt.

¹⁵ Richard Townshend Bickers: *Military Air Transport – The Illustrated History*. Osprey, London, 1998. 37. o.

gas fokán álló légideszant hadosztályokat állított fel. A brit légideszant csapatok létrehozása és intenzív fejlesztése mellett **Churchill szorgalmazta és támogatta a különféle kommandó alakulatok, köztük a többségében légideszant harceljárással tevékenykedő Különleges Légi Szolgálat (Special Air Service) felállítását is**¹⁶.

A brit légideszant csapatok fejlesztése folyamán nem volt szükség hosszas kísérletezésre. A politikai vezetés egyértelmű utasítását követően mindössze a szovjet, olasz, amerikai és német légideszant csapatokról megszerzett információkra kellett támaszkodni. Leginkább a német légideszant csapatokról megszerzett információk felhasználása volt kézenfekvő. A brit katonai vezetés már az 1940 tavaszán lezajlott norvégiai és hollandiai német hadműveletek folyamán közvetlen információkhoz jutott az ejtőernyős csapatok, a rohamdeszant-vitorlázógépek és a légi szállítású erők alkalmazásának területén. Hollandiában egy légideszant harcászattal foglalkozó szabályzat is brit kézre került. **Az Anglia ellen tervezett német invázió kapcsán a brit katonai vezetés alapos elemzésnek vetette alá a német légideszant csapatok harceljárását és alkalmazási lehetőségeit, mivel a szigetország veszélyeztetett területein ennek alapján szervezték meg a légideszantok elleni védekezést és ellentevékenységet. Krétán tovább bővíthették a britek a légideszant hadviseléssel kapcsolatos ismereteiket.** Már a krétai német műveletek megkezdése előtt jelentős mennyiségű titkosszolgálati információhoz jutottak a német légideszant csapatokról, a harcok folyamán pedig közvetlen tapasztalatokat szerezhettek ezekről az erőkről. A krétai harcok folyamán egy komplett hadműveleti terv került brit kézre. A brit légideszant csapatok felállítása területén tehát egyfajta mintakövetés valósult meg, ami számos esetben figyelhető meg a brit légideszant műveletek során alkalmazott harceljárások esetén is. A normandiai partraszállást támogató légideszant műveletek tervezésekor a brit parancsnokok a hollandiai német légideszant akciókat, a kiemelt objektumok lerohanásával kapcsolatos német tapasztalatot vizsgálták. Ugyanakkor nagymértékben elősegítette a brit légideszant csapatok felállítását a brit haderő magas gépesítettségi szintje és az expedíciós haderő miatt nagy számban rendelkezésre álló könnyű haditechnikai eszköz, **kisméretű és tömegű harcjármű,** ami fokozottan alkalmas volt a légi szállításra. A brit légideszant csapatok 1943-ra olyan hadosztály szinten megjelenő katonai erővé váltak, amelyre a csapatok gyors és koncent-

¹⁶ Scheich Vilmos: Gerillák, diverzánsok, szabotőrök, különleges erők. Zrínyi kiadó, Budapest, 1971. 26. o. Churchill szerepét Kurt Rieder is hangsúlyozza „Különleges egységek a III. Birodalomban” című művében. (7-12. o.)

rált deszantolását lehetővé tevő *nagy számú vitorlázó repülőgép*, és a csapatoknak a földet érést követően magas szintű mobilitást garantáló *nagy számú járműtechnikai eszköz* jellemzett. Ezek a haditechnikai képességek lehetőséget teremtettek egy újszerű légideszant harceljárás bevezetésére. A brit légideszant csapatok nemcsak a haditengerészet partraszállási műveleteinek kis mélységű támogatásáért voltak alkalmasak, hanem képesek voltak a kontinentális hadviselés folyamán szükségessé váló, nagy mélységű deszant-műveletek végrehajtására is. Rendelkeztek olyan *vitorlázó repülőgéppel*, amellyel kiemelt objektumok kisebb alakulatokkal végrehajtott rohamdeszant-jellegű lerohanását kivitelezhették, ugyanakkor képesek voltak a jól védett objektumtól biztonságos távolságban, általuk megválasztott terepszakaszon hadosztály méretű erőt deszantolni, gyülekeztetni és a nagy számú járműtechnikai eszköz segítségével rövid időn belül a célobjektumhoz eljuttatni. A brit légideszant csapatok mobil harceljárása egy olyan minőségi előrelépést jelentett, ami a légideszantot a lövészalakulat kategóriából a gépesített erők kategóriájába emelte.

1943-ra megjelent egy másik sajátosan brit légideszant szervezet és harceljárás, a légideszant eszközökkel megvalósított különleges hadviselés. A brit különleges hadviselés elveinek kidolgozásában és a légideszant harceljárással tevékenykedő különleges hadviselés erő felállításában meghatározó szerepet játszott *David Stirling százados, a SAS megalapítója. David Stirling 1915-ben született. Tanulmányait Cambridge-ben végezte, műszaki területen. 1939-ben vonult be egy elit könnyűgyalogos egységhez, a Skót Gárdához.* A könnyű gyalogsághoz való viszonyát alapvetően meghatározták a professzionális hegymászásban szerzett tapasztalatai. Nem sokkal később *Stirling* egy új területen próbálhatta ki képességeit, mivel *Churchill* javaslatára és utasítására a brit haderőben megkezdték az új típusú hadviselés megvalósítására alkalmas kommandó alakulatok felállítását. A kommandó alakulatok 1940. évi felállításakor önként csatlakozott az egyik zászlóaljhoz. Már ebben az évben engedélyt kért előljáróitól arra, hogy a kiképzés részeként ejtőernyős ugrásokat gyakorolhasson. A kommandó hadviselés harceljárását az újonnan felállított alakulatoknál voltaképpen ekkoriban dolgozták ki. Aktívan hozzájárult az új harceljárások kidolgozásához, és írásban nyújtotta be az ejtőernyős és légi szállítású kommandók nagy mélységű műveleteire vonatkozó újszerű elképzeléseit. Javaslati a kis létszámú kommandók ellenséges mélységbe juttatására, légi ellátására, álcázott tevékenységére és kijuttatására egyaránt vonatkoztak. Elképzelésének lényeges elemét képezte, hogy kisméretű, könnyű fegyverzettel, híradó eszközökkel és műszaki anyagokkal felszerelt csoportok hatékonyan tevékenykedhetnek az ellenség mögöttes

területein, ha kellően nagy mélységben vetik be őket. Az ilyen csoportok vezetési, közlekedési és ipari kapacitásokat támadnak, és speciális képességekkel rendelkeznek. *Stirling szerint az SAS azért jött létre, hogy: „...mélyen az ellenséges vonalak mögött működjön, támadja a parancsnokságok központjait, a repülőtereket, az utánpótlási vonalakat...folyamatos hadműveleti tevékenységet folytasson titkos bázisokról az ellenséges területen és...megszervezze, kiképezze, felfegyverezze és irányítsa a helyi partizán elemeket.”*¹⁷ Az erők bejuttatására az ejtőernyős deszant-eljárást tartotta a legalkalmasabbnak. A rejtett tevékenység megvalósítása érdekében az éjszakai harcot tartotta célszerűnek, az erők kivonását pedig visszaszivárgással javasolta megoldani.

Stirling javaslatait előljárói elfogadták, így megkezdte a rendelkezésére bocsátott kommandó század új elvek szerinti kiképzését. Az első ejtőernyős bevetést 1941. novemberében hajtották végre, a tengelyhatalmak tábori repülőtereire ellen. Mivel ez a bevetés nem járt eredménnyel, egy időre elvetették a kommandók ejtőernyős bejuttatására vonatkozó elképzelést, és könnyű terepjáró gépjárművek alkalmazásával kísérleteztek. A speciálisan előkészített, könnyű és nehéz géppuskákkal felfegyverzett terepjáró gépjárművek mozgékonyágát kihasználva kifejlesztettek egy igen hatékony portyázó harcéljárást, amellyel jelentős technikai veszteségeket okoztak az ellenség repülőterein. Amikor 1943-ban ismét visszatértek az ejtőernyős behatolási eljárásokhoz, már könnyű terepjáróikat is magukkal vitték. *1944-re kialakult egy jellegzetes SAS típusú különleges hadviselés, amelyre olyan nagy mélységben alkalmazott, 10-50 fős létszámú ejtőernyős kommandók voltak jellemzőek, amelyek szorosan együttműködtek az ellenséges területen tevékenykedő titkosszolgálattal és az ellenállás csoportjaival.* A főként szakasz, illetve század szintű kommandók haditechnikai eszközeinek szerves részét képezték az ejtőernyővel deszantolt, rohamvállalkozások céljából erősen felfegyverzett könnyű terepjárók, aknavetők és könnyű lövegek. A nappal, erdős területen rejtőzködő kommandók diverziós tevékenységüket főként éjjel fejtették ki. Emellett kisebb csoportjaik hagyományos mélységi felderítő tevékenységet is folytattak, elősegítve ezzel a légierő célkiválasztását. A *Stirling* által kidolgozott új típusú különleges hadviselés tömeges alkalmazást nyert és *sikeresnek bizonyult* a háborús évek folyamán, olyannyira, hogy az SAS azóta is mintaként szolgál a világ haderőiben

¹⁷ Ryan – Mann – Stilwell: A világ különleges katonai alakulatai, Ventus Libro Kiadó, Budapest 2003. 41. o.

tevékenykedő különleges erők számára. A hagyományos légideszant alakulatok ejtőernyős és vitorlázógépen szállított egységei, illetve az ezeket kiegészítő légi szállítású gyalogság mellett a britek által felállított, légideszant eljárást alkalmazó, tömegesen bevetett különleges hadviselés erők 1943-tól a *légideszant hadviselés* egyik pillérét alkották.

1.2. A szicíliai partraszálláskor bevetett hadműveleti szintű légideszant

1943. július 10. és 13. között, a brit 8. hadsereg és az amerikai 7. hadsereg első napon partra szálló **7 lövész és 2 harckocsi hadosztályának** támogatása érdekében vetették be a szövetséges légideszant csapatokat, tervezetten **két hadosztály** erővel. A rossz időjárás miatt végül összességében két amerikai ejtőernyős ezred és egy ejtőernyős tüzér osztály, illetve egy brit légideszant dandár és egy ejtőernyős ezred bevetésére került sor, ami a tervezett erőknek hozzávetőleg a 60%-át tette ki. A szövetségesek a partraszállást megelőző két hónapban az ellenséges repülőterek és légierő pusztításával kivívták a térségben a légi fölényt, és bombázásokkal készítették elő a partraszállást. *A két légideszant hadosztály feladata brit részről egy Siracusa melletti, amerikai részről egy Gelától északra fekvő repülőtér elfoglalása, illetve egy kulcsfontosságú híd birtokba vétele* és az ellenséges tartalékok inváziós partszakaszok felé történő előrevonásának akadályozása volt. *A partraszállást megelőzően, július 7-én a Special Air Service 6 fős csoportja megtévesztés céljából egy repülőteret támadott Szardínián.* A partraszállási műveletet a légierő 4900 bombázó- és vadászrepülőgép bevetésével támogatta. *A légideszant erők első hulláma 10-én délután emelkedett a levegőbe. A légideszantot 472 szállító repülőgép és 133 tehervitorlázó juttatta a célterületre, két éjszaka alatt.* A bevetés mélysége 10-15 km volt. A brit erők kötelékében vetették be a vitorlázó repülőgépek többségét, mintegy 113 eszközt, az amerikai légideszant csapatok viszont többségében ejtőernyős célba juttatást alkalmaztak. Habár 50 brit vitorlázógép a hibás navigáció miatt a tengerbe zuhant, és saját csapataik légvédelmi tüzet vezettek a szövetséges légideszantra, amelynek célterületre juttatását a viharos időjárás is nehezítette, feladataikat lényegében végrehajtották. *Egy brit ejtőernyős ezredet július 13-án éjjel ledobtak a cataniai reptér közelében.* Az ejtőernyősezred elfoglalta a kijelölt primasolei hidat. Pozíciójukat azonban nem tudták megszilárdítani, így a német erők két nappal később visszafoglalták a hidat, és még néhány napon át tartották, megakadályozva a brit erők kijutását a cataniai síkságra. Az ejtőernyőn ledobott amerikai légideszant

csapatok a viharos időben nagy területen szóródtak szét, ami akadályozta feladataik végrehajtását. Ennek ellenére sikerrel tartóztatták fel az ellenséges tartalékokat a **Niscemiből Gelába** vezető úton, emellett megszálltak és tüzéségükkel sikeresen meg is tartottak egy kulcsfontosságú hegyerincet. **Összességében csak részben nevezhető sikeresnek a szövetségesek szicíliai partraszállását támogató légideszant művelet.** Számos probléma nehezítette a csapatok tevékenységét, sok esetben nem került sor a kijelölt célok elfoglalására sem. Bebizonyosodott, hogy a vitorlázó gépen deszantolt erők még kedvezőtlen időjárás esetén is kevésbé hajlamosak a szétszóródásra. A rendkívül kedvezőtlen időjárási körülmények mellett mindenképpen megemlítendő, hogy ez volt a rövid idő alatt felállított **szövetséges légideszant csapatok első jelentős** bevetése.

1.3. Amerikai légideszant-művelet Új-Guinea szigetének elfoglalásakor

Az amerikai haderő 1943 júliusában, majd szeptember 5. és 22. között két megerősített ezred erejű ejtőernyős, illetve egy hadosztály és két zászlóalj erejű légi szállítású légideszantot vetett be az Új-Guinea elfoglalásáért vívott hadművelet támogatására. 1943. nyarán kezdték meg a hadműveletet. A légideszant alkalmazását akkor határozta el a katonai vezetés, amikor **Új-Guinea** délkeleti részén partra szálló amerikai erők előrenyomulását a japán haderő megállította. A jelentős veszteségeket követelő frontális támadás erőltetése helyett ebben a helyzetben célszerűnek tűnt a légideszant alakulatok széles körű alkalmazása a támadás támogatása, a kiépített védelem áttörésének megkönnyítése érdekében. A szövetséges hadvezetés – kihasználva, hogy a japán erők a nagy kiterjedésű, nehezen járható dzsungellel borított szigetnek csak egyes részeit szállták meg – **egy légi szállítású műszaki és egy biztosító feladatokat ellátó lövészzászlóalj bevetésével repülőteret hozott létre** az ellenség mögöttes területein, Új-Guinea egy távoli pontján. A repülőter kiépítését követően július végétől vadászipülőgépeket üzemeltettek onnan, amelyek egy hónap alatt kivívták a sziget feletti teljes légifölényt. **Szeptember 5-én egy tüzer osztállyal megerősített ejtőernyős ezred elfoglalta a 60 km-re az ellenség mélységében lévő, használaton kívüli Nadzab repülőterét.** Mivel az elhanyagolt repülőter működőképességének megteremtéséhez további munkálatok voltak szükségesek, **7-én egy műszaki zászlóaljat is deszan-**

tolta, amely munkagépeivel két nap alatt újjáépítette a kifutópályát.¹⁸ Az ejtőernyős csapatok által biztosított repülőterre ezután *légi szállítással juttattak el egy lövészadosztályt*, amelyet **420** fordulóval két nap alatt deszantoltak a szállító repülőgépek. Az általános támadás megindulását követően a japán csapatokat így már egyidejűleg három oldalról támadhatták: **egyrészt** a szárazföldi erők felújították támadó tevékenységüket, **másrészt** a haditengerészet jelentős erőkkel hajtott végre egy újabb partraszállást, **végül** pedig a nadzabi légideszant is megkezdte támadását a harmadik irányból. A japán erők szétforgácsolódtak, és sorra feladták védelmi állásaikat.

Az ellenség üldözésére *szeptember 16-án 70 km-es harcászati mélységben alkalmaztak egy légideszant századot*, amely – a légierő intenzív támogatása mellett – kulcsfontosságú terepszakaszt foglalt el az ellenség visszavonulási útvonalán. *Szeptember 22-én kétezer fős, jelentős tüzérséggel megerősített ezred szintű légideszantot alkalmaztak üldözésre* és kedvező fekvésű terepszakaszok elfoglalására. A légideszantok alkalmazásával sikerrel gátolták meg, hogy a menekülő ellenség visszavonulása folyamán a terep kihasználásával bárhol védelembe menjen át. *A légideszantok aktív részvétele az üldözésben lehetővé tette a sziget gyors megtisztítását, végső soron hozzásegítette az amerikai csapatokat a gyors és viszonylag kis veszteségeket követelő győzelemhez.*

1.4. Brit és amerikai légideszant-művelet a normandiai part-raszállásnál

Az európai második front megnyitását célzó "Overlord" hadművelet részeként 1944. június 6 és 7 között összességében hadtest erejű légideszant műveletre került sor. A hadművelet célja légideszanttal kombinált tengeri deszant kirakása a **Szajna-öböl** 80 km széles partszakaszán, 15-20 km mély hídfő birtokbavétele, és a hídfő jobb szárnyán elhelyezkedő **Cotentin-félsziget** elfoglalása a további anyagi-technikai támogatás szempontjából létfontosságú **Cherbourg kikötőjével** együtt. A normandiai partraszállás támogatására három légi-deszant hadosztály került bevetésre, *az amerikai 101. és 82., illetve a brit 6.* Összlétszámuk elérte a **35 000** főt. Ezt a légideszant erőt **2395** szállító repülőgép és **847** vitorlázó repülőgép szállította. A deszant

¹⁸ W. F. Craven – J. L. Cate: *The Army Air Forces in World War II*. the University of Chicago Press, Chicago, 1958 281. o.

harcának támogatása érdekében **500** ágyút és aknavetőt, **110** különféle típusú harcjárművet és **2000** tonna egyéb felszerelést raktak, illetve dobtak ki a célterületen, a partoktól átlagosan **10-15 km** távolságra. A légifölény megtartása, az ellenség erőinek lefogása, a szárazföldi csapatok és a légideszant harcának közvetlen támogatása céljából a hadművelet folyamán összesen **9000** vadász, vadász bombázó és bombázó repülőgépet vetettek be.

A légideszantok feladata kulcsfontosságú objektumok és terepszakaszok birtokba vétele és megtartása volt a fő erők beérkezéséig, emellett fel kellett tartóztatniuk a parti sáv felé előremozgó német tartalékokat is. Az **Overlord hadművelet** támogatása érdekében két, egymástól térben elkülönülő légideszant-műveletet hajtottak végre a szárnyakon. A partraszállás keleti szektorában, a **Sword partszakaszon** egy brit légideszant hadosztályt vetettek be egy partra szálló hadosztály támogatása érdekében, a nyugati szektorban pedig két amerikai hadosztály bevetésére került sor az **Utah partszakaszon** az első lépcsőben partra szálló gyaloghadosztály támogatására. Az **”Overlord”** hadművelet július 6-án éjjel negyed egykor vette kezdetét, amikor megkezdődött a német védelem bombázása, majd két órakor a légideszant csapatok bevetése. A légideszant célterületére és környékére a légierő bombázói **4500** bevetés során mértek csapást.

A **brit 6. légideszant hadosztály** azt a feladatot kapta, hogy foglalja el a **Caentól** északkeletre fekvő magaslatokat és az **Orne** folyó, illetve a caeni-csatorna hídjait, továbbá romboljon le öt másik hidat a **Dives** folyón, hogy az ellenséges erőket megakadályozzák az inváziós hídfő bal szárnyának oldalba támadásában. Ezen kívül végre kellett hajtaniuk egy nehéz parti üteg megsemmisítését Merville mellett, amely veszélyt jelentett a flottára és a partraszálló erőkre is. A hadosztálynak feladatai teljesítését követően védelembe kellett átmennie a partszakasz és a kulcsfontosságú **Caen** városa között félúton lévő terepszakaszon, megakadályozva a német tartalékok part felé mozgását és megtartva a birtokba vett hidakat és területet. A hadosztályt **733** repülőgép és **335** közepes és nehéz szállító-vitorlázógép szállította a célterületre.

A **6. légideszant hadosztály** első bevetésre kerülő eleme egy a ledobási és leszálló zónákat kijelölő, **mélyégi felderítő század** volt. Ezt követően került sor két **ejtőernyős dandár** ledobására és a különböző, kijelölt objektumok elfoglalására. Az ejtőernyős csapatok ledobásával párhuzamosan, az ellenség deszantelhárító tartalékainak lekötése céljából az éles ledobási zónáktól mintegy **70 km** távolságra a **Special Air Service különleges hadviselés** erői egy megtévesztő hadműveletet

hajtottak végre, nagy mennyiségű ejtőernyős bábu ledobásával zászlóalj szintű légideszant támadást imitálva. *(A SAS emellett további négy kommandót vetett be 6-án és 7-én a német tartalékok előremozgásának akadályozására, összesen zászlóalj erővel.)* A **6. légideszant hadosztály** ejtőernyős dandárainak gyülekeztetését követően a kijelölt zászlóaljak megkezdték a hidak és a fontos ütegállás elfoglalását. A terepviszonyoknak és az elfoglalandó objektum védelmi rendszerének megfelelő támadási módot választottak. *A Dives hídjait ejtőernyős erők foglalták el. Az Orne és a caeni-csatorna egymáshoz közel eső hídjai esetében zászlóalj szintű vitorlázógépes rohamdeszantot alkalmaztak, amellyel gyorsan és észrevétlenül közelítették meg az objektumot.* A jelentős kiépített védelemmel rendelkező merville-i ütegállásnál a tervek szerint ejtőernyős erők és az ütegállásra rárepülő könnyű vitorlázógépek kombinált támadását tervezték, végül azonban tisztán ejtőernyős csapatok bevetésével oldották meg a feladatot. A reggeli órákra sikerült felrobbantani a **Dives** kijelölt hídjait, és a mervillei üteget, illetve az **Orane** folyó átkelőhelyeit is elfoglalták. Nem sikerült viszont elfoglalni a **Caentól** északkeletre elterülő magaslatokat, amelyet kitartoan védett a német gyalogság.

Az ejtőernyős deszant erők elsődleges rohamfeladataik végrehajtását követően az elfoglalt objektumoknál védelembe mentek át, és *megkezdték a nehéz fegyverzetet szállító vitorlázó repülőgépek leszálló zónáinak előkészítését.* Emellett gondoskodta a zónák biztosításáról is. A vitorlázó repülőgépek első hulláma **72** gépből állt. Egy nehéz vitorlázógép könnyű bulldozert rakott ki, amellyel tovább folytatták a leszálló zóna kialakítását. Beérkezett továbbá **17** páncéltörő ágyú, illetve az ezek vontatásához szükséges könnyű terepjárók. A páncéltörő ágyúk harcbevételük jelentős mértékben hozzájárult ahhoz, hogy megszilárdítsák a leszálló zóna védelmét és visszaverjék azokat a német támadásokat, amelyeket páncélgránátos és felderítő alakulatok indítottak félláncfalpas lövészszállító járművekkel, rohamlövegekkel és felderítő harcjárművekkel, illetve kisebb harckocsi támogatással. A brit légideszant csapatok a nap folyamán visszaverték a leszálló zóna felszámolására irányuló német támadásokat¹⁹. Az **Orne** folyó nyugati oldalán a partra szálló erők néhány órával később elérték az ejtőernyősök által biztosított hidat, előrenyomulásukat azonban itt megállította egy német ellentámadás. A nehéz fegyverzettel is rendelkező inváziós főerőknek, illetve a partra szálló harckocsi hadosztálynak

¹⁹ Anthony Hall : D- Nap: Az Overlord hadművelet napról napra, Hajja és fia könyvkiadó, Debrecen, 2004. 131. o.

a légideszant hadosztályhoz történő beérkezésére csak 24 órával később került sor. Estére a légideszant erők befejezték a leszálló zónák előkészítését, így oda biztonságosan szállhattak le a 8 tonnás terheléssel érkező nehéz vitorlázógépek. A brit légideszant hadosztály harmadik dandárját képező légi szállítású dandár 250 vitorlázógép fedélzetén érkezett be. A légi szállítású gyalogság mellett ekkor deszantolták a hadosztály páncélozott felderítő ezredét is. **A nehéz vitorlázók 20 Tetrarch könnyű harckocsit és 9 Bren Gun Carrier páncélozott lövészszállító járművet, páncélozott felderítő harcjárműveket, illetve a légi szállítású könnyű tüzérezred néhány 75 mm-es könnyű tarackokkal felszerelt ütegét tettek földre.** A hadosztály nehéz elemeinek beérkezése már lehetővé tette a jelentősebb német támadások visszaverését is. A brit légideszant hadosztály 7-én is sikerrel verte vissza a német erők támadásait, mindaddig, amíg a nap végén a partra szálló főerők meg nem erősítették őket. A hadosztály halottakban és sebesültekben számított vesztesége a második harcnap végén **800** fő körül volt, ami a bevetett **6250** fős összlétszám **13%-a**. Ez átlagosnak mondható. A brit légideszant hadosztály a számára meghatározott feladatokat végrehajtotta, jelentős mértékben hozzájárult a partraszállást tervező katonai vezetők által kritikusnak ítélt **Sword partszakasz** sikeres megszállásához, a megfelelő mélységű hídfő kialakításához.

Az amerikai 82. és 101. légideszant hadosztályok feladata a **Cotentin** – félszigeten az **Utah** inváziós partszakasz kijáratainak, egyes útszakaszainak, hídjainak és településeinek elfoglalása volt. Emellett fel kellett tartóztatniuk az előre vont német tartalékokat, hogy a partszakaszon partra szálló inváziós erők megfelelő hídfőt alakíthassanak ki. Az amerikai hadosztályokat **1662** szállító repülőgép és **512** közepes szállító-vitorlázógép juttatta a célterületre. A brit ledobási zónától eltérően az amerikai deszantok célterületre vitelét erős köd és vastag felhőzet akadályozta. A kedvezőtlen időjárási feltételek miatt már a leszálló zónák megjelölésére bevetett mélységi felderítő század pontos ledobása is megghiúsult. A két amerikai légideszant hadosztály első, éjszaka ledobott lépcsőinek deszantolása így szinte véletlenszerűen történt. Ha a szállító repülőgépek felemelkedtek, nem láttak az alacsony felhőzet miatt, ha viszont leereszkedtek, intenzív német légvédelmi tűzbe kerültek. A két légideszant hadosztály erőinek többsége rendkívül nagy területen szóródott szét.

A 82. amerikai légideszant hadosztály 3x12 km-es területen ért földet **St. Mere Eglsétől** északra és gyülekeztetése meglehetősen hosszú időt vett igénybe. A második hullámmal, hajnalban érkező, nehéz fegyverzetet szállító **52** vitorlázógépből **32** érkezett be a

ledobózóna közelébe, a többi megsemmisült. A hadosztály állománya-
nyának egy része elgoglalta **St. Mere Eglisét**, védelmi vonalat épített ki
a falutól északra, ezzel egy létfontosságú útvonalat zárt le **Cherbourg
felé**. Az úton gépjárművével haladó német hadosztály-parancsnokot az
ejtőernyősök feltartóztatták és likvidálták. Ez nagyban hozzájárult a
német erők vezetési rendszerének további bénulásához. Sikeresen
elfoglaltak egy vasúti és egy közúti hidat, a **Merederet** folyó kijelölt
hídját azonban nem tudták birtokba venni. Fő feladatukat, egy
összefüggő védelmi vonal létrehozását sem tudták teljesíteni. A **82-esek**
vesztesége eltűnt személyekben, sebesültekben és halottakban számítva
a személyi állomány **57%-a** volt, ami igen magas érték. Veszteségeik
egy része abból adódott, hogy az ejtőernyősök egyes egységei a
légideszant elleni védelem céljából elárasztott területeken ért földet, így
sok katona vízbe fulladt.

Az **amerikai 101. légideszant hadosztálynak** a szétszóródás
ellenére nagyobb szerencséje volt, mert olyan **25x40 km-es** területen
ért földet, ahol nem voltak jelentős német erők. Hajnalban, az ejtő-
ernyősök által biztosított leszálló zónába érkező, **52** nehéz fegyverzetet
szállító vitorlázógép többsége sikeresen landolt. Ekkor összesen **24**
jármű – köztük egy buldózer – és **16** löveg ért célba. A **Utah**
partszakasról kivezető utak, az úgynevezett kijáratok közül kettőt
foglalt el a hadosztály állománya a kora reggeli órákban. Sikeresen
foglaltak el egy zsilipet is. Nem sikerült viszont elfoglalniuk a három
210 mm-es partvédő löveggel és légvédelmi tüzérséggel berendezett
megegerődített üteget, amelyet végül az amerikai haditengerészet lövegei
lőttek ki. A deszantosok megszálltak egy útkereszteződést a **Douve**
folyó mentén, biztosítva az inváziós partszakasz bal szárnyát. A **101-
esek** összvesztesége az eltűnt katonákat is beleértve **25%** körüli volt.

A jelentős szétszóródás miatt a bevetett légideszant erőknek
mindössze a **40%-a** harcolt szervezeten a **D-napon**, ami aggasztóan
alacsony arány, és látványos példája a többségében ejtőernyős egysé-
gekre épülő amerikai légideszant-hadviselés időjárással kapcsolatos
érzékenységének. Főként ez volt az oka annak, hogy a **D napon**
végrehajtott amerikai légideszant bevetés – a veszteségadatok alapján –
kudarcnak volt tekinthető. Kedvezőbb volt a kép az elért eredmények
oldaláról. A két amerikai légideszant hadosztály a nehézségek és a
magas veszteség ellenére létrehozott egy védelmi vonalat, amely védte
az **“Utah”** partszakaszt a német támadástól. Ezen a partszakaszon ezért
valóban csekély veszteségekkel sikerült megoldani a tengeri deszant
kirkását. A két amerikai hadosztály június 7-én és 8-án egyesült a

partra szálló szárazföldi erőkkel, és még egy hónapon keresztül folytatta harcát.

1.5. A Dél-Franciaországban végrehajtott partraszállás légi-deszant támogatása

1944 augusztus 8.-án, Dél-Franciaországban, partraszállás támogatására került sor légideszant bevetésre. A partraszállást **Cannes-től** nyugatra, a francia Riviérán egy **80 km** széles partszakaszon hajtották végre. A művelet végső célja a térségben található mélyvizi kikötők elfoglalása volt. *A légideszant művelet keretében egy hadosztály erősségű brit-amerikai csoportosítást vetettek be 9700 fővel. A légideszant erő magában foglalt egy brit légideszant dandárt, emellett amerikai részről megerősített ezred méretű erőt: egy mélységi felderítő századot; három ejtőernyős zászlóaljat; egy ejtőernyős tábori tüzér oszályt; egy ejtőernyős műszaki századot és egy vitorlázógépes lövész zászlóaljat.* A partraszállást két napos légi előkészítés előzte meg. Az első napon a haditengerészet tüzérségi előkészítését követően egy amerikai hadtest és egy francia páncélos hadosztály szállt partra.

A légideszant hadosztály tevékenységét **200** gépjármű és **200** löveg, illetve aknavető segítette, emellett kiemelkedően nagy mennyiségű, **7200** tonna egyéb terhet – haditechnikai eszközöket és hadtápanyagot – deszantoltak. Szállításukról **1000** repülőgép és közel 500 vitorlázó gondoskodott, biztosításukra és támogatásukra **3500** repülőgépet mozgósítottak, amelyeket **Korzika** szigetéről és kilenc anyahajóról működtettek. A bevetésre **Toulon** környékén, Fréjustól délnyugatra került sor, ahol a légideszant hadosztály repülőtereket, kisebb városokat és kulcsfontosságú útszakaszokat foglalt el. Emellett lekötötték és feltartóztatták a német tartalékokat is. Az első légideszant hullám – az ejtőernyős egységek – a hajnali órákban kezdték meg az ugrások végrehajtását a célterület felett. Reggelre az ejtőernyősök által előkészített és biztosított leszálló zónában landoltak a vitorlázó repülőgépek. Egy ejtőernyőszászlóalj és az ejtőernyős tüzérosztály az ellenállás erőivel együttműködve elfoglalta **St. Tropez** városát. Más légideszant egységek ezalatt bevették **Les Arcs** és **Le Muy** városát. A parttól 30 km-es távolságra lévő **Draguignan** városát is elfoglalta egy ejtőernyőszászlóalj, ahol fogjul ejtették az ott működő német hadtestparancsnokságot, sikerrel bénítva ezzel a védelem vezetési rendszerét.

A deszant célterületének távolsága a saját csapatoktól általában 10-15 km volt, önálló harctevékenységük időtartama rendszerint nem

haladta meg az egy napot. *A partraszállás megkezdésétől számított 24 óra múlva a szövetségesek szárazföldi erői elfoglalták Frejust.* A brit és az amerikai légideszant csapatok tevékenysége egyaránt sikeres volt, a számukra meghatározott célpontokat kivétel nélkül birtokba vették és a főerők beérkezéséig megvédték. Ugyanakkor veszteségeik sem voltak magasak. Az inváziós erők a sikeres partraszállást követően a visszavonuló német erők üldözésére és bekerítésére törekedtek. Habár a bekerítési művelet nem sikerült teljes egészében, a légideszantok bevetésének köszönhetően magas szinten tartott támadási ütem lehetővé tette, hogy az inváziós erők **57000** német katonát ejtsenek foglyul. *A partraszállás elsődleges stratégiai céljaként megjelölt, utánpótlás szempontjából stratégiai fontosságú kikötőket, Toulont és Marseille-t 23-án érték el a szövetséges erők.*

1.6. A Market Garden hadművelet

Az 1944. szeptember 17-én Hollandiában lezajlott Market Garden hadművelet folyamán hadtest erejű légideszantot alkalmaztak egy brit gépesített hadtest támadásának támogatására. A hadművelet célja az volt, hogy a megerősített német védelmi vonalakat megkerülve a támadó gépesített hadtest keljen át két csatornán, a **Maas és a Waal folyó hídjain** majd az **arnhemi Rajna-hídon**, és jusson ki mélyen a német hadiipar szívébe, a **Ruhr-vidékre**.

Összesen három légideszant hadosztály – két amerikai és egy brit – illetve egy lengyel légideszant dandár került bevetésre mintegy **34000** fő állománnyal, **570** ágyúval és aknavetővel, **2000** könnyű terepjáróval, teherautóval és egyéb járművel és **5300** tonna deszantolt felszereléssel és hadianyaggal. Ezeket az erőket és eszközöket **1600** szállító repülőgép és **478** vitorlázó szállította a helyszínre két nap alatt. A szállítást **2400** harci repülőgép biztosította. A gyors előrenyomulás érdekében a gépesített hadtest előretörésének tervezett útvonalán, Arnhemig sorban dobták le a három légideszant hadosztályt. A kiemelt fontosságú arnhemi hídnál a brit és megerősítésképpen a lengyel légideszant erőket vetették be. A légideszantok által elfoglalandó célobjektumokat igen nagy mélységben, a legtávolabbit és a legfontosabbat a saját vonalaktól 90 km távolságra jelölték ki.

Szeptember 17-én a kijelölt erők megkezdték a **Market Garden** hadművelet végrehajtását. A hadműveletet megelőzően 1400 bombázó – a szövetséges bombázóerő fele – végzett előkészítő bombázást a ledobási övezetek térségében. **Utrecht** körzetében megtévesztés céljából a **RAF** nagy mennyiségű ejtőernyős gumibábut dobott le, ami a

hadművelet első óráiban fokozta a zűrzavart, és megosztotta a német vezetés figyelmét. Különleges hadviselés kommandókat (SAS) nem vetettek be,²⁰ holott ezek hatékonyan gátolhatták volna az ellenséges tartalékok többségében vasúton történő előrevonását.

Az amerikai 82. légideszant hadosztály első lépcsőben bevetett **6567** fő állományát **625** csapat szállító és **50** vitorlázó vitte. A hadosztály támogatására nagy mennyiségű közepes tűzérségi eszközt is ledobtak. Egy ejtőernyős tüzérezred **12** db 75 mm-es tarackját és **544** fős állományát negyvennyolc repülőgép szállította a helyszínre. **Ötven** Waco vitorlázógéppel egy páncéltörő ágyús zászlóalj is deszantoltak a 82-esek leszállóznájában. A 82-esek céljaik többségét egy órával az ugrás után elérték. Az egyik ezredet a **Grave** melletti **Maas híd** közvetlen közelébe dobták. A csapatok még a sötétedés előtt biztosították a létfontosságú nijmegeni híd elérését azáltal, hogy elfoglalták a **Maas-Waal csatorna** feletti hidat és kordont vontak a folyóktól a Groesbeekgerincig. Ezután a parancsnok egy zászlóalját Nijmegenbe küldte, a **Waalon** átívelő nagy hídhoz. A német helyőrség ekkorra azonban már felkészült a híd védelmére, így az ejtőernyősök támadását megállították. A nijmegeni hidat túl lassan megközelítő ejtőernyős lövésalakulatok késlekedése és egy, a híd ellen irányuló – amerikai vitorlázógépes rohamdeszant vállalkozás elmaradása jelentős késéseket eredményezett a támogatott gépesített hadtest előrenyomulásában.

Eközben a 101. légideszant hadosztály is beérkezett 424 csapat szállító és 70 vitorlázó fedélzetén. A 101-es légideszant hadosztály részére alig deszantoltak tűzérseget, mivel a tervek szerint hamarosan beérkező szárazföldi erő majd úgyis támogatja őket. Veghelben mind a négy híd épségben sikerült elfoglalniuk, de **Zonban a Wilhelmincsatorna** felett ívelő hidat előttük robbantották fel. Mindazonáltal az egyik ejtőernyősezred az éjszaka folyamán átkelt a csatornán és hajnalra Eindhoven felé közeledett. *Egy nappal a hadművelet megkezdése után, a támadó brit hadtest előőrse egyesült a 101. hadosztállyal Eindhovenben. Nyitva állt az út a páncélosok számára, hogy a folyosón át Nijmegenbe törjenek, amint a Zonban lévő felrobbantott hidat az utászok helyreállítják.*

²⁰ A normandiai partraszállást megelőzően a műveletek támogatására több SAS csoport tevékenykedett az ellenség mélységében. A Market Garden támogatására ugyanakkor csak egy különleges csoportot alkalmaztak, így a németek előrevont tartalékainak mozgását nem sikerült lassítani.

A brit légideszant hadosztály alkalmazta a légideszant művelet folyamán a legtöbb vitorlázót, mintegy 320 darabot. Ugyanakkor ez a vitorlázógép mennyiség nem volt elegendő a brit hadosztály rendszeresített haditechnikai eszközeinek deszantolásához, így a könnyű páncélozott harcjárművek jelentős részének bevetésétől eltekintettek. Könnyű légideszant harckocsijaikat egyáltalán nem alkalmazták ebben a műveletben. A többségében lövész erőkből álló légideszant harcát mindössze egy légiszállítású tüzérezred támogatta **15 db 75 mm-es tarackkal, továbbá páncéltörő ágyús alegységek.** ***A jelentős német légvédelem miatt a deszant erői számára a hídtól és Arnhemtől távol eső leszállóhelyet kellett keresni.*** A nagy távolság ellensúlyozására a hadvezetés az első lépcsőben a hídra támadó gépesített kommandót tervezett alkalmazni. Ez ugyanazt a feladatot próbálta ellátni, mint egy, a híd közvetlen közelébe ledobott légideszant csoport. Az alegység olyan **Willis Jeep** típusú terepjárókkal volt ellátva, amelyeket a homlokrészen páncéllemezzel szereltek fel, és erős, 20 mm-es gépgyúval láttak el. Ezeknek a járműveknek kellett volna az Arnhemtől távol eső leszállózónából gyors tempóban eljutni a hídroz, a várhatóan erős német tűz alatt áthaladni rajta, és elfoglalni a hídfőt, illetve az egész hidat.

A német alakulatok ellenintézkedése elsősorban a gyalogsági erők légideszant ledobási zónák felé irányításából állt. Ezek a német gyalogsági erők kedvező terepszakaszokon védelmi állást foglaltak és akadályozták a deszant erőinek bejutását a városba. Arnhem körül a csata első 12 órájában német részről csak páncélozott felderítő harcjárművek tartózkodtak, illetve érkeztek be, harckocsival – működőképes eszközök hiányában - a németek ekkor még nem vették fel a harcérrintkezést.²¹ A város belterületén elhelyezkedő arnhemi hidat a beérkező páncélgránátosok védték. A brit légideszant felderítőszázad páncélozott jeepjeinek tehát ilyen körülmények között kellett volna eljutniuk a hídig. ***A jeeppek azonban 20 mm-es légvédelmi gépágyúk tüzebe kerültek. Sorra semmisültek meg,*** így a híd gyors elfoglalásáról

²¹ A térségben tartózkodó 9. és a 10. SS páncélos hadosztálynak egyetlen üzemképes harckocsija sem volt, (ekkor szerelték össze javítás alatt álló gépeiket) sőt, páncélozott járművekkel is alig rendelkeztek. A harcból pihentetésre kivont, leharcolt hadosztályok személyi állományukat tekintve csak 40, illetve 65%-os feltöltöttséggel bírtak. A javítás alatt álló harckocsik száma összesen sem haladta meg a két tucatot. Ryan, Cornelius: Messze volt a híd. Európa, Budapest, 1982. 126-127, és 330. o.

már szó sem lehetett. *Beigazolódott a felderítő alakulat parancsnokának a bevetést megelőzően megfogalmazott ellenvéleménye, amely szerint erre a feladatra a brit légideszant csapatoknál egyébként rendszeresített könnyű harckocsikat kellett volna alkalmazni a jeepek helyett*²².

A főerők földet érését követően a britek ejtőernyős lövészalakulataik bevetésével, menetet végrehajtva kísérelték meg elfoglalni a város magaslatait és az arnhemi hidat, azonban harcba keveredtek a város peremére kikerülő és ott hevenyészett védelmi vonalat kialakító német erőkkel. **Az 1. ejtőernyősdandár zászlóaljai közül csak egy érte el a hidat.** A hidat nem sikerült elfoglalni, mivel a szemközti hídfőből a rohamozó deszantosok erős géppuskatűzet kaptak. A pusztán a gyalogság által erőltetett akciók sorra omlottak össze az erős géppuskatűzetben, és képtelenek voltak leküzdeni azt az egyetlen német felderítő páncélcocsit, ami a túlpárti hídfőből tűz alatt tartotta a hidat. Végül a híd északi oldalán a brit csapatok állást foglaltak a hídfőben lévő házakban, és ellenőrzésük alatt tartották a hidat, amelyen aknazárat létesítettek. Ismét megmutatkozott a gyalogságot támogató légideszant harckocsik hiánya.

Ezidő alatt *a szárazföldi lépcső, a brit hadtest erői* megkezdtek az előrenyomulást. Azonban már az első napon jelentős késést szenvedtek, és mindössze 5 km utat tettek meg a 15- ből, amelyet aznapra kijelöltek számukra. A német katonai vezetés ellenintézkedésként **Kelet-Poroszországból** vasúton egy páncélosdandárt irányított a térségbe. *A páncélos tartalékok térségbe érkezése 48 órát vett igénybe.*²³ *A Market Garden erői ez alatt a két nap alatt érhetek volna el útítő eredményt, később már nem.* Egyidejűleg a leharcolt **10. SS** páncéloshadosztály erői – többségében gépesített gyalogság, páncélozott felderítő járművek és rohamlővegek – megindultak **Nijmegen** felé a város hídjának megszállása és védelme céljából.

Szeptember 18-án mindhárom légideszant alakulathoz megérkezett a második légideszant hullám. Ez összesen **1336** C-47-es szállítógépből, **340** vitorlázókat vontató Stirling bombázóból, **1205** Horsa, Waco és Hamilcar tehervitorlázóból állt. A biztosítást **867** vadászpilóta végezte. Összesen **6674** katona, **681** jármű, **60** ágyú,

²² Ryan, Cornelius: Messze volt a híd. Európa, Budapest, 1982. 237. o.

²³ Uo. 258. o.

600 tonna utánpótlás érkezett a hátországból. Alakulatokra vetített bontásban a **101-es** légideszant hadosztálynak **428** vitorlázógép **2656** katonát szállított, míg a **82-es** légideszantosok **385** vitorlázógépe landolt sikeresen **1782** katonával, **177** jeppel és **60** löveggel a fedélzeten. **A britekhez Arnheimnél 2119 fő érkezett.** A második légideszant hullámban beérkezett brit 4. ejtőernyősandár erői elindultak az arnhemi híd irányába. A csapatok elhúzódo kiszállítása megbosszulta magát, mivel **a városban tartózkodó brit zászlóalj és a 4. ejtőernyősandár erői közötti útvonalon a németek ekkorra gyalogsági erőkkel egy védelmi vonalat alakítottak ki. A második légideszant hullám erői többszöri próbálkozásra sem voltak képesek áttörni ezen a hevenyészett védelmi vonalon. Ismétetlen megmutatkozott a légideszantgyalogság harcát támogató harcjárművek, továbbá a közvetlen légi támogatás²⁴ hiánya.** A hídfőt megszálló brit zászlóalj az áttörtés kudarca következtében erősítés nélkül maradt. Ugyanakkor néhány órával később az arnhemi harcok kimenetelét meghatározó német tartalék érkezett be a városba. A 18-án éjjel északkeleti irányból érkező csoportosítás, a mintegy ötven különféle harcjárművön és teherautókon, illetve féllánctalpasokon szállított gyalogság elegendőnek bizonyult a német védelem megszilárdításához. Kisebb német páncélos alakulatok szintén ekkor nyomultak be először **Arnhembe.**

Szeptember 19-én reggel a brit hadtest páncélosai ismét nekilendültek az Ionnál vert hadihídon át és Gravéban a harcokcsik egyesültek az amerikai légideszanttal. Az első harcokcsik délben elérték **Nijmegen** külvárosát, vagyis áthaladtak a „**Market Garden**” folyosó kétharmadán. A brit páncélosok harcban közeledtek a nijmegeni híd feljárójához, ahol azonban megállította őket a szervezett német védelem. Szeptember 20-ára, a nijmegeni hídnál megtorpant szövetséges szárazföldi erők úgy döntöttek, hogy egy ezred szintű csoportosítással megkerülik a hidat, és mindkét hídfőt egyszerre támadják. Egy amerikai ejtőernyősezred katonái rohamcsónakokon átkeltek a **Waal** északi partjára. Három és félórás harc után a nijmegeni híd a szövetségesek kezében volt. Hiába jutottak át azonban a brit hadtest erői a nijmegeni hídon, a támadás ismét elakadt. A brit páncélos-hadosztály megállt, és bevárta a lemaradt gyalogságot. A **Nijmegen** és Arnhem közti műúton a harcokcsik különösen kedvezőtlen viszonyok

²⁴ A katonai vezetés úgy döntött, hogy a közvetlen támogatásra alkalmas repülőgépeket kizárólag a szárazföldi támadás támogatására alkalmazza. A légideszantoknak így nélkülözniük kellett ezt a számukra kulcsfontosságú támogatási formát. Terry White: A világ elit katonái. Zrínyi, Bp. 1992. 58. o.

közé – töltésen futó út, kétoldalt mély árok – kerültek volna. Ez gyalogság nélkül nehezen megoldható harcfeleladatot jelentett volna, mivel az úton magasan, sorban haladó harckocsik kitűnő célpontként szolgálhattak a német tüzérségnek. Az útról nem lehetett letérni, mivel a laza talajú mocsaras terep harckocsikkal nem volt járható. **A brit harckocsi csapatoknak fogytán volt az üzemanyaga és a lőszer, így a várakozást az ellátási kérdések megoldatlansága is indokolta. Az eredeti tervben felmerült a harckocsicsapatok légi utánpótlásának lehetősége is, ezt azonban – akárcsak a további légideszantterők beérkeztetését – megakadályozta a kedvezőtlen időjárás.**

Szeptember 21-én az Arnhemnél ledobott brit légideszant hadosztály erői tovább folytatták áttörési kísérletüket a hídfő felé. A brit légideszant csapatok vezetési rendszerének működését és az együttműködést a légierővel erősen korlátozták az elavult rádióbe-
rendezések műszaki problémái. A dezintegrált vezetési rendszer gyenge teljesítménye ellenére a brit erők intenzíven támadtak. A híd felé tartó zászlóalj, amelyre a hídfőben harcoló légideszant csapatoknak oly égető szüksége volt, szinte elértek a hídfőhöz. Alig egy mérföldnyire a hídfőtől intenzív városi harcban négy zászlóalj próbált áttörni. Az áttörés azonban nem sikerült, mivel a németek ekkorra megfelelő mennyiségű erőt irányítottak a városba, amelyek a támadásoknak jól ellenálló védelmi vonalat alakítottak ki. A kudarc hatására az összes híd felé támadó brit zászlóalj visszavonult a közeli kisvárosba, **Oosterbeekbe**. Ott egy a **Rajnára** támaszkodó hídfőben védelembe mentek át, hogy bevárják további légideszant tartalékok és a támadó gépesített hadtest erőinek beérkezését. A hídfőben védő légideszant csapatok helyzete ekkortól reménytelenné vált, mivel a zavartalan vasúti szállítással **20 Tigris** és **20 Párduc** harckocsi érkezett a térségbe. A Tigrisek 88 mm-es lövegeinek tüzereje hamar porig rombolta a brit deszantosok számára fedezékül szolgáló házakat. A brit zászlóalj maradványai a nap folyamán beszüntették a harcot. Szabaddá vált az út a német csapatok számára dél felé, a harckocsik a hídon át továbbindulhattak a támadó brit hadtest közeledő erőinek visszaverésére. 20 harckocsi és egyéb erők indultak Arnhemből dél felé, és a németek hozzáláttak egy új védelmi vonal kiépítéséhez **Niederheim** és a **Vaal** közt.

Szeptember 22-én a szövetségesek szárazföldi erői igen nehezen haladtak az arnhemi hídnál elszigetelten harcoló légideszantterők felé, az oszlopot a németek több helyen elvágták. A brit hadtest élének előrenyomulása elakadt. Az együttműködő holland tisztek már régóta szorgalmazták könnyű gépesített erők bevetését a harckocsik által nem

járható irányokban. Végül hosszas várakozás után és erősen megkésve az egyik brit felderítőzászlóalj gépesített egységei parancsot kaptak arra, hogy könnyű páncélozott harcjárművekkel térjenek le a műútról, és a másodrendű utakon haladva teremtsenek kapcsolatot a brit légideszant hadosztállal. Ez az előrenyomulás természetesen kiváltotta a térségben tartózkodó német erők ellenreakcióját, azonban a németek túl későn mozdultak ahhoz, hogy megállítsák a brit áttörést, amely így délután 4 órára elérte célját. A brit légideszant erők maradványait fogságban tartó oosterbeeki katlannal létrejött a tűzösszeköttetés. Felmerült egy rohamcsónakokon és úszóképes harcjárműveken végrehajtott folyamátkelés gondolata is, amellyel könnyű erőket juttattak volna át a túlparta az ott harcoló légideszant erők megerősítése céljából. Ez a művelet azonban már elkészt.

A hadművelet utolsó fázisában, szeptember 25-én a visszavonulást, az oosterbeeki katlanba szorult légideszant csapatok kivonását hajtották végre. Ennek során brit részről a mintegy **10 000** főből hozzávetőleg **1200** fő elesett, **6000** fő fogságba került, köztük rengeteg volt a hátrahagyott sebesült. Csak **2600** fő tért vissza a saját erőkhöz.²⁵ **A 82. és a 101. amerikai légideszant hadosztályok 1432,** illetve **2110** főt veszítettek, így az amerikai összveszteség 3542 fő volt. Mindösszesen tehát a légideszanterők **11 850** fős, 35%-os összveszteséget szenvedtek. A német veszteség hozzávetőleg **2500-3000** halott volt.²⁶ Az összveszteségre nincs adatunk.

A hadművelet kudarcot vallott, a brit gépesített hadtest erőinek nem sikerült kijutniuk az ellenség mélységébe. A kudarc fő okai a légierő tevékenységét gátló rossz időjárás, a különleges hadviselés csoportok bevetésének elmaradása, a támadó gépesített hadtest részéről a légideszant megerősítése céljából alkalmazott könnyű gépesített harcélőrs késedelmes megindítása, az amerikai légideszantoknál a nijmegeni híd sikertelen támadása, a brit légideszant csapatok esetében a hibás rádióberendezések, *a nem megfelelő számú nehéz-vítorlázógép, és ennek következtében nem megfelelő számban deszantolt könnyű harcjárművek, illetve a közvetlen légi támogatás hiánya* voltak.

²⁵Kershaw, Robert J.: Hídő: az arnhemi csata. Aquilla, Budapest, 1997. 586. o.

²⁶Uo. 566. o.

1. 7. Amerikai légideszant műveletek a Fülöp-szigeteken

1945. februárjában és márciusában, a Fülöp-szigetek birtokba vétele folyamán többségében a haditengerészeti deszantok partra szállásának segítése céljából *összesen négy alkalommal vetettek be légideszant csapatokat, hozzávetőleg hadosztály erővel.*

1945. február 3-án és 4-én a Manila elfoglalására irányuló hadműveletet segítették légideszantok. Egy január 9-én végrehajtott amerikai partraszállás következtében egy hadosztály szintű erő már elérte **Manila** térségét, de a támadást itt megállították a japánok. A második, január 29-ei amerikai partraszállás erői elvágták a japánok visszavonulásának útját. A harmadik partraszállást január 31-én hajtotta végre **Manilától** 110 kilométerrel délre egy lövészezred, mint a 8. hadsereg előőrse. Az előørs voltaképpen felderítő egység volt, amely a lehető leggyorsabban nyomult előre a 17-es főútvonal mentén, hogy délről támadja meg a várost. *Február 3-án az előørs gyors előrenyomulásának támogatása érdekében a Tagaytay-hegygerinc térségében, egy kulcsfontosságú felföldön ejtőernyős ezredet dobtak le,* hogy biztosítsa a Manila felé vezető utat. Az elhúzódo *művelet utolsó ejtőernyős ledobását február 4-én hajnalban hajtották végre.* A deszant erői biztosították a kulcsfontosságú 17-es utat, majd egyesülve az előretörő előörssel, folytatták a támadást. A japánok által kiépített, betonbunkerekből álló „*Genko-vonal*” leküzdése után az amerikai erők elfoglalták Manilát.

A Manilai-öböl bejáratánál, **Corregidor szigetén 1945 február 16-án két ejtőernyős zászlóalj és egy ejtőernyős tüzérsztyály** bevetésével egy kombinált haditengerészeti-légi deszant műveletet hajtott végre az amerikai haderő. A terv az volt, hogy az ejtőernyősök a sziget belsejében elfoglalnak egy uralgó magaslatot, és tüzérségükkel támogatják a partraszálló gyalogságot, majd egy támadással megteremtik velük az összeköttetést. A haditengerészeti deszantként alkalmazott gyalogezred partraszálló erőinek feladata hídfő létrehozása és egy part menti magaslat elfoglalása volt, ezután meg kellett teremteniük az összeköttetést a légideszant erőivel. *Az amerikai légierő január 23-tól kezdődően, közel egy hónap alatt 3128 tonna bombát dobott le a szigetre.* Február 16-án a kijelölt ejtőernyősezred megkezdte a légideszant műveletet. A kis területre deszantolt ejtőernyősöket a szállító repülőgépek csak egyenkénti, kétszer ismételt rárepüléssel voltak képesek deszantolni, ezért az ugrások elhúzódtak. Az első ledobott zászlóalj még nem ütközött jelentősebb ellenállásba, a másodiknak azonban már sokkal keményebb fogadtatásban volt része, mivel a

japánok lokalizálták a ledobási zónát, és megszervezték a légvédelmet. Délutánra a légideszant csapatok parancsnoka úgy értékelte a helyzetet, hogy a következő bevetésre kijelölt zászlóalj tervnek megfelelő ejtőernyős ledobása feleslegesen nagy kockázattal járna, és javasolta, hogy az ejtőernyősöket tengeri deszant útján szállítsák át a szigetre. A két addig ledobott ejtőernyős zászlóalj elfoglalta a kijelölt uralgó magaslatot. A légideszant csapatok ezután a tervnek megfelelően támadást indítottak, hogy kapcsolatot teremtsenek az időközben partot ért tengeri deszanttal. ***A haditengerészeti deszant ekkorra hídfőt foglalt és elfoglalta a kijelölt magaslatot.*** Az összeköttetés nem jött létre, mivel a japán ellenállás folyamatosan erősödött. A második nap reggelén megérkeztek az amerikai szállító repülőgépek, és utánpótlás-ledobásokkal támogatták a légideszant csapatokat. Ekkor már – a légideszant csapatok parancsnoka által előre jelzett – szervezett japán légvédelmi tűzbe ütköztek, a bevetett **44** repülőgépből **16** zuhant le, vagy rongálódott meg súlyosan. A sziget belsejében a part felé támadó ejtőernyős alakulat katonái sorra számolták fel a japán bunkereket, és fokozatosan közeledtek az inváziós partszakaszhoz. A parton kialakított hídfőben az éjszaka folyamán sikerült egy harcocsit és két 105 mm-es önjáró löveget partra tenni, majd harcba vetni. A harcjárművek beérkezése, és az uralgó magaslatok elfoglalásával megeremtetett hatékony tüzérségi támogatás, illetve a beérkezett légi utánpótlás a második napon fordulatot hozott a harcok menetében. A haditengerészeti erők összeköttetést tetemtettek a légideszant csapatokkal, kiszélesítve és megszilárdítva ezzel a hídfőt. Eközben a vízi úton beérkezett harmadik ejtőernyős zászlóalj is partra szállt a hídfőben. Az elkövetkezendő két hétben befejeződött a sziget megtisztítása a japán csapatoktól. ***A légideszant csapatok vesztesége 197 halott volt a hadművelet teljes időtartama alatt.*** A sebesültek számáról nincs rendelkezésre álló adatunk.

1944. február 22-én és 23-án Manilától délkeletre légideszant műveletre került sor, Laguna de Bay térségében, Los Banos településnél egy fogolytábor felszámolása érdekében. A műveletben egy ejtőernyős és egy vitorlázógépes század, illetve egy ejtőernyős mélységi felderítő szakasz vett részt. Az amerikai erők titkosszolgálati módszerekkel információkat gyűjtöttek a táborról, majd 22-én egy mélységi felderítő járőrt dobtak le ejtőernyővel a tábor közelében. A járőr állománya felvette a kapcsolatot a környéken tevékenykedő ellenállókkal és további információkat gyűjtött a táborról. Egy napi adatgyűjtést követően a mélységi felderítő járőr biztosította a főerők tábor melletti ledobási zónáját, majd felkészült a támadásra. Közvetlenül a fogolyszabadítási művelet végrehajtására kijelölt ejtőernyősszázad földet érését

megelőzően a mélységi felderítő szakasz füstgránátokkal intenzív ködfejlésztésbe kezdett a táborban, majd együttműködve az ellenállókkal megkezdte az őrség likvidálását. *A földet érő ejtőernyősszázad lerohanta a tábor, likvidálta a 248 fős japán őrszemélyzetet, és kiszabadította a foglyokat. A 2147 fogoly kiszabadítása mindössze húsz percet vett igénybe.* Sem a támadók, sem a foglyok nem szenvedtek el személyi veszteséget. A foglyok és a deszant kijuttatását a célterületről egy úszóképes járművekkel a helyszínre érkező szárazföldi lépcső segítségével oldották meg. Egy vitorlázó repülőgépes légideszant század a fogolyszabadítási akciót követően végrehajtott még egy kisebb légi-deszant-műveletet, a tábor irányába előremozgó japán tartalékok lekötése céljából.

1945. március 8-án Dipolognál haditengerészeti deszant partraszállásának támogatására vetettek be két ejtőernyős századot. A Fülöp-szigetek déli szigetén, **Mindanaon**, a **Manila** elleni sikeres támadás után hajtott végre partraszállást az amerikai haderő. A partraszállásra Mindanao legnyugatibb pontján, **Zamboanga** és **Dipolog** városok térségében került sor, hadosztály erővel. A hadihajók tüzérségi tüze mellett a légierő nagyszámú repülőgépe támogatta a csapatokat. A partra szálló erők támogatására csak **Dipolognál** alkalmaztak légideszant erőket, összesen két ejtőernyős századot. A hadosztály erői hozzávetőleg két hét alatt számolták fel a szigeten harcoló japán csapatokat²⁷.

1.8. Brit-amerikai légideszant-művelet Burmában

Burmában 1944. március 5 és 11 között vetettek be egy légideszant-műszaki zászlóaljat és egy légi szállítású lövészhadosztályt mélyen a japán vonalak mögött. A légi szállító kapacitás főként amerikai, a bevetésre kerülő légideszant főként brit erőkből állt. A többségében légi szállítású erők bevetésére épülő légideszant akció a japánok ellen szárazföldi támadást indító főerők műveleteit támogatta. A burmai dzsungellel fedett terep nemcsak a harctevékenységet nehezítette meg, hanem szinte lehetetlenné tette a csapatok ellátását. Ennek következtében úgy a szövetséges, mint a japán oldalon kiemelt fontosságúvá vált a légi szállítás szerepe. A japánok elleni támadó hadművelet elsődleges célja ezért elsősorban a japán csapatok ellá-

²⁷ John Davison: A csendes-óceáni hadszíntér napról napra. Hajja és Fia könyvkiadó, Debrecen, 2005. 154. o.

tásában kulcsszerepet játszó három repülőter elfoglalása volt **Miytkyna** város körzetében. A szárazföldi támadást hadműveleti szintű légi-deszant támogatta. A tervek szerint éjszakai ejtőernyős és vitorlázógépes deszantokkal, illetve szintén éjjeli szállító-repülőgépes kirakással jelentős erőt szándékoztak rejtve koncentrálni a japán haderő mögöttes területein, a dzsungelben.

Március 5-én egy amerikai ejtőernyős műszaki zászlóaljat dobtak le a dzsungelbe 200 km mélységben a japán vonalak mögött, amely leszállóhelyeket alakított ki a vitorlázógépek számára. Egy nappal később megérkezett a főként műszaki eszközöket, köztük bulldózereket szállító **34** vitorlázógép, így tovább folytathatták az **1500** méter hosszúságú leszállópálya építését. Március 11-ig bezárólag összesen **650** fordulóval elsősorban további műszaki alakulatokat, azután **9000** fő könnyűgyalogságot és jelentős mennyiségű haditechnikai eszközt, illetve ellátmányt deszantoltak leszálló módszerrel a tábori repülőterre érkező **C-47 típusú** szállító repülőgépek. Az ejtőernyős, vitorlázógépes és légi szállítású csapatok így megkezdhették harcukat a japán vonalak mögött, támogatva ezzel a szárazföldi főerők előrenyomulását. A brit-amerikai deszant csapatok – a légierő folyamatos utánpótlása és harctámogatása mellett – 1944. augusztusáig visszafoglalták a kérdéses burmai területeket, a fő célpontnak számító repülőterekkel együtt.

A burmai légideszant és légi szállítási hadművelet az ejtőernyős és vitorlázógépes műszaki alakulatok tevékenységének egyfajta sikeres főpróbája volt. A művelet azonban rávilágított arra is, hogy a műszaki alakulatok csak három lépcsős, összetett deszantolási módszerrel képesek a megfelelő minőségű leszállópálya kiépítésére, mivel a könnyű felszerelésű ejtőernyős műszakiakat és az ezeket követő, közepesen nehéz eszközökkel rendelkező vitorlázógépes műszakiakat mindenképpen célszerű kiegészíteni egy harmadik, nehéz gépekkel rendelkező légi szállítású műszaki lépcsővel is.²⁸ A burmai légideszantművelet ugyanakkor felhívja a figyelmet a légideszantok és a légi utánpótlás fontosságára nehezen járható terepen.

²⁸ W. F. Craven – J. L. Cate: *The Army Air Forces in World War II*. the University of Chicago Press, Chicago, 1958 292. o.

1.9. Légideszant művelet a Rajna-átkelés támogatására

1945. március 24-én, a Rajna-átkeléskor Weseltől északkeletre a Varsity hadműveletnél került sor a második világháború utolsó nagyméretű szövetséges légideszant műveletére, folyamátkelés támogatására. Ebben egy légideszant hadtest - a 6. brit légideszant hadosztály és az amerikai 17. légideszant hadosztály - összesen mintegy 17200 fő vett részt. A szállításról 1696 repülőgép és 1350 vitorlázó gondoskodott. A légifölényt és a közvetlen harcászati támogatást 8000 harci repülőgép – köztük 3000 bombázó - biztosította. A légideszantok tevékenységét 620 db harc- és gépjármű, 286 ágyú és aknavető, továbbá 520 tonna egyéb felszerelés és hadtápanyag deszantolása segítette. A hadművelet végrehajtásához Anglia, Belgium és Észak-Franciaország csaknem valamennyi repülőterét igénybe vették.

A légideszant csapatok feladata az ellenséges tartalékok előrevonásának megakadályozása volt. A légideszant hadtest feladatát legcélyszerűbben a **Rajnatól** 15 km-re keletre futó kisebb folyó, az Issel mentén védelmi vonal kialakításával, a folyócska hídjainak elfoglalásával valósíthatta meg. A hadtest állományát így egy többségében folyókkal határolt 80 km² nagyságú területen vetették be. Az amerikai légideszant csapatok öt, a britek három híd elfoglalását kapták feladatul. A légideszanterők feleltek a szárnyak biztosításáért is. Emellett – hogy a folyamátkelést végrehajtó szárazföldi erők minél gyorsabban kijuthassanak a hídfőből – a légideszant csapatoknak meg kellett szállniuk a területen található összes közúti és vasúti csomópontot. **A légideszant műveletet a rendkívüli összetettség és az alkalmazott haditechnikai eszközök élőerő létszámahoz viszonyított magas száma jellemezte.** A teljes légideszanterőt egy lépcsőben, két óra leforgása alatt, az összes utánpótlást további négy óra alatt juttatták el a célterületre. Ez az erők rendkívül koncentrált bevetését jelentette. A célterület a saját vonalaktól 10-15 km távolságra helyezkedett el, a ledobást négy ejtőernyős és hat vitorlázógépes zónában hajtották végre. A gyakorlatilag azonos idejű koncentrált bevetés érdekében azt is felvállalták, hogy egyes vitorlázógépes alakulatokat olyan terepszakaszokon alkalmazzanak, amelyeket az ejtőernyős egységek még nem biztosítottak.

*Az átkelést megelőző hónapban a Rajna keleti szektorát 5560 repülőgép bombázta, mintegy 15 000 tonna bombát ledobva. A szárazföldi erő – a **21. hadseregcsoport** első napon átkelő hadtest erejű kötelékének - folyamátkelése egy órás tüzérségi és légi előkészítés után, kevéssel éjfél után kezdődött meg. A légideszant erőket jóval a szárazföldi erők támadásának megkezdése után, délelőtt 9 órakor vetették*

csak be, a tüzéség célterületre mért másfél órás tűzcsapását követően. Az ejtőernyős ledobások és a vitorlázógépek landolása a nappali deszantolás miatt nagy pontossággal történt. A szárazföldi erők támadásának korábbi megindítása következtében – meglepetés hiányában - az ellenség előrevont és átcsoportosított légvédelmét hatékonyabban tudta alkalmazni. *A folyamatkeleési művelet jellegéből fakadóan a csapatokat a parttól mintegy 10 km-es távolságban vetették be, közvetlenül a célpontok mellé dobva azokat.* Az erőknek a földet érést követően így nem kellett hosszas menetet végrehajtaniuk. A légideszantok koncentrált bevetése a szárazföldi művelet szempontjából rendkívül hatékonynak bizonyult. A deszantolásra viszont kedvezőtlen volt, mivel zsúfoltságot okozott a levegőben, nagy magasságba kényszerítve az utolsóként beérkező vontató kötelékeket.

Ennél a hadműveletnél a légideszant csapatok igen erős légi támogatás mellett vívták földi harcukat. Az együttműködést javították az újonnan felállított és a deszant csapatokkal bevetett légi irányító csoportok. A deszantok tevékenységét nagymértékben segítette az is, hogy harcukat a kiinduló partszakaszon települő tüzéség hatótávolságán belül vívták. *A hadművelet folyamán a bríték Hamilcar típusú vitorlázógépekkel nagyszámú páncélozott harcjárművet, köztük 12 db M22 Loctus légideszant harckocsit, felderítő páncélaútokat és páncélozott lövészállítókat is deszantoltak.* A bevetett légideszant harckocsik és felderítő harcjárművek nagy veszteséget okoztak az ellenséges gyalogság soraiban. Az amerikai légideszantok a páncélosok elleni harcban jelentős sikereket értek el az első alkalommal itt bevetett 75 mm-es hátrasiklás nélküli lövegekkel. A légideszant művelet folyamán a csapatok elfoglalták és megvédték a számukra kijelölt terepszakaszokat. Egy amerikai ejtőernyősszázad sikeres támadást hajtott végre a Wesel melletti vasúti csomópontnál települő német parancsnokság ellen. Ugyancsak amerikai ejtőernyősezred sikeresen támadta a **Hamminkeln** melletti működő német ütegállásokat, majd annak elfoglalása után brit vitorlázógépes alakulatokkal megerősítve bevették a várost is. A légideszantok bevetésének megkezdésekor a partra szálló erők már 4 km mély hídfőt foglaltak. *Az első nap végére a szövetséges hídfő mélysége átlagosan 12 km volt, így a folyamatkelest végrehajtó szárazföldi erők még aznap egyesültek a légideszantokkal.*

A szervezett német légvédelem viszonylag magas veszteségeket okozott a szövetséges légideszantnak. A német hadvezetés - a jelentős méretű szövetséges előkészületek miatt – számított a folyamatkelest végrehajtására ezen a szakaszon, ezért a térségben a légvédelmi eszközök számát egy hónap alatt megháromszorozva **247** db-ról **826** db-ra

növelte. Az erős légvédelmi tűz miatt a szövetségesek **44** repülőgépet és **80** vitorlázógépet vesztek el, emellett **440** repülőgép súlyosan megrongálódott. Ugyanakkor a légideszant hadtest vesztesége halottakban és sebesültekben – **1020, illetve 1634 fő** - alig haladta meg a bevett összlétszám 15%-át. A **Rajna**-átkelésnél végrehajtott légideszant művelet egyértelmű siker volt, mivel a légideszant csapatok harctevékenysége nagymértékben hozzájárult a hídfő gyors kiszélesítéséhez. A kis bevetési mélység több szempontból kedvező hatással volt a csapatok tevékenységére. A nappal, célpontok közvetlen közelében végrehajtott ledobások és landolások koncepciója viszont nem nyert egyértelmű megerősítést.

1.10. Harcászati légideszantok alkalmazása a háború folyamán

Észak-Afrikában 1942. november 8-án került sor az amerikai légideszant alakulatok első háborús bevetésére, amikor azok a szövetséges erők partraszállását támogatták. A feladat a **Vichy-kormány** francia erői által **Marokkóban** megszállva tartott repülőterek elfoglalása, a francia légierő kikapcsolása volt. A zászlóalj szintű, **560** főnyi légideszantot **39 db** C-47-es szállító repülőgép vitte az **Oman** melletti célterület fölé, La Scenia repülőteréhez. A repülés mintegy 12 órát vett igénybe a brit partoktól. Amikor a légideszant a célterület fölé ért, a francia légierő és a légvédelemcsapást mért rájuk, ráadásul a célrepülőtéren harcokocsikat láttak mozogni. Mivel a saját szárazföldi erőikkel nem volt megfelelő az összeköttetés, illetve az előzetes egyeztetés sem volt megfelelő, azt a hibás következtetést vonták le, hogy ellenséges harcokocsikat láttak a repülőtéren. Ezért a dobási zónát a céltől távolabb választották meg. Ez azonban túl távol, mintegy 50 km-re esett a repülőtértől, így mire a légideszant csapatok beérkeztek oda, a harcokocsik – amelyek saját szárazföldi erőkhez tartoztak – már elfoglalták az objektumot. Ez volt az amerikai légideszanterők „*tanulóbevetése*”, amely rámutatott a szárazföldi erőkkel megvalósított együttműködés és a rádiókapcsolat kiemelt fontosságára.

1942. december 7-én Észak-Afrikában egy amerikai légideszant-műszaki zászlóaljat vetettek be Tebessa térségében. A szövetséges erők sikeres partraszállását követően a szárazföldi műveletek hamar megtorpantak, mivel a német parancsnokság egy stratégiai légi szállítási művelet keretében hatékonyan növelte a **Tunisz** és **Bizerta** térségében állomásozó német erők létszámát, és határozott szárazföldi ellentevékenységbe kezdett. A további német erőfejlesztés meggátlása céljából szükségessé vált a szövetséges légi fölény kivívása, ehhez azonban nem

volt elegendő a Marokkóban elfoglalt repülőterek kapacitása. Sürgősen új repülőterek építésére volt szükség. Ezért *december 7-én a szövetséges bázisoktól messze fekvő Tebessa térségében bevetettek egy Marokkóban állomásozó légideszant-műszaki zászlóaljat*. Ilyen alakulat alkalmazására először került sor. A zászlóalj deszantolását követően a tervezett ütemezéshez képest lassabban, 15 nap alatt építette ki a vadász és bombázó repülőgépek üzemeltetésére egyaránt alkalmas tábori repülőteret, ami azután a szövetséges légi műveletek egyik fontos bázisa lett. A műszaki zászlóalj működése alapvetően sikeres volt, azonban bebizonyosodott, hogy a vitorlázó repülőgéppel deszantolható könnyű buldózerek még kedvező időjárási körülmények és közepesen nehéz terepviszonyok mellett sem képesek a katonai vezetők által elvárt sebességgel kiépíteni a leszálló pályát.²⁹

Noemfoor szigetén 1944 július 2-án került sor légideszant bevetésre. A légierő június 20-ától az invázió előkészítéseképpen 8000 tonna bombát dobott le a japánok által megszállt szigetre. Ezt követően a haditengerészet tüzérségi eszközökkel és rakétákkal nyitott tüzet a japánokra. Ezután – egy gyalogezred partraszállásának támogatására – bevetettek egy ejtőernyősezredet. Az ezred feladata a kialakítandó hídfő térségében elterülő kulcsfontosságú fennsík birtokba vétele volt, emellett egy repülőteret is elfoglaltak a bevetés folyamán. A deszant célterületre szállításának üteme a kiindulási repülőter kapacitása miatt nem haladhatta meg az egy zászlóalj erőt naponként. A légideszant művelet első napján ledobták az első zászlóaljat, majd a következő napokon a másodikat a kijelölt repülőter területére. Mivel a repülőteret járművek roncsai borították, amelyektől a második nap folyamán sem sikerült megtisztítani a területet, a vezetés a harmadik légideszant zászlóalj haditengerészeti deszantkénti alkalmazása mellett döntött. Erre a harmadik napon került sor. Az ejtőernyősök a továbbiakban együttműködtek a haditengerészeti deszant erőivel és részt vettek a magas hegyekkel borított sziget elfoglalásában.

Athén térségében 1944 október 12-én vetettek be egy brit ejtőernyős zászlóaljat a térségben tevékenykedő, egymással ellenséges görög irreguláris erők összetűzésének megakadályozására. Románia átállása miatt a **Görögországot** megszálló német csapatok erőik elvágásának megelőzése érdekében a gyors visszavonulás mellett döntöttek. A német haderő október 4-ig kiürítette **Athént**, majd néhány

²⁹ W. F. Craven – J. L. Cate: *The Army Air Forces in World War II*. the University of Chicago Press, Chicago, 1958 253. o.

napon belül az egész országot. Ezt követően az országban belpolitikai feszültségek alakultak ki a angolbarát és a baloldali beállítottságú ellenálló erők között. Mivel a baloldali irreguláris alakulatok voltak túlsúlyban, fennállt a veszélye **Athén** megszállásának. *A brit katonai felső vezetés egy hadtestet indított útnak azzal a feladattal, hogy szálljon partra Görögországban, és stabilizálja a belpolitikai helyzetet.* A hosszú hajóút miatt a partraszállásra csak 13-án és 14-én kerülhetett sor, így a brit katonai vezetők gyorsabb megoldást kerestek Athén megszállásának megelőzésére és térségének stabilizálására. 12-én a főváros melletti **Mégara** repülőtéren ledobtak egy ejtőernyőaszszlőaljat. Erre erős szélben került sor, ami növelte a szétszóródást és a sérülések számát. A földet érést követően a zászlóalj biztosította a repülőteret, ahova vitorlázó gépeken az ejtőernyős alakulat mozgékonyságának fokozása céljából gépjárműveket deszantoltak. A zászlóalj járművein bevonult Athénbe, ahol a partra szálló erők harcelőőrseként hatékonyan avatkoztak be a zavargások felszámolásába, így nagy mértékben hozzájárultak a stabilitás megteremtéséhez.

1944 decemberében az Ardennekből a szövetségesek ellentámadásának segítésére alkalmaztak két, század erejű SAS csoportot. Emellett bekerítésben harcoló amerikai légideszant csapatok ejtőernyős és vitorlázógépes légi ellátására is sor került. Az ellentámadásra a németek 16-án megindított ardenneki offenzívájának kifulladására került sor. A december 24-én ledobott 186 fős SAS csoport feladata az amerikai VIII. hadtest bal szárnyon támadó erőinek támogatása volt. A csoport számos diverziós vállalkozást hajtott végre az **Ardennekből**, emellett sikeres felderítő tevékenységet folytatott. A másik század erejű csoportot december 27-én dobták le, amely tevékenységével a brit páncélos csapatok előretörését támogatta. *Az Ardennekből lezajlott hegyvidéki műveletekben áttételesen mindkét harcoló fél oldalán jelentős szerepet játszottak a légi szállítású alakulatok, illetve a légideszant technikával eljuttatott utánpótlás és a könnyű lövészgyalogságként bevetett légideszant csapatok.* A hadműveleti szintű meglepetést sikeresen megvalósító német támadás után az amerikai parancsnokok gyorsan mozgósítható tartalékként Angliából légi úton szállították a térségbe a **17. légideszant hadosztály** erőit, akiket azután **Metz** térségéből útba indítva könnyű lövészgyalogságként harcra is vetettek az **Ardennekből**. A két szövetséges ejtőernyős csoport mellett az Ardennekből került alkalmazásra az utolsó, ezred erejű német harcászati légideszant is. A szövetséges védelem stratégiai fontosságú pontjának számító **Bastogne** városát és a körülötte elterülő vidéket amerikai légideszant alakulatok, a **82. és a 101. hadosztály** védtek, bizonyítva a könnyű lövész erők megfelelő

állékonyságát statikus hegyi védelemben, akár harcokosi támadások esetén is. *A december 20-ától Bastogne-nál bekerítésben harcoló amerikai deszant-hadosztály hatékony védelmi harcát a szállító repülőgépekről december 23 és 27 között ledobott 95000 tonna élelem, fegyverzet, lőszer és egyéb ellátmány segítette.* Az ejtőernyős konténeerek mellett a nagyobb tömegű terhek katlanba juttatása érdekében **61** vitorlázó repülőgépet is bevetettek. A németek szintén légi ellátást alkalmaztak a **La-Gleize** térségében bekerítésben harcoló erők utánpótlás-támogatása érdekében. A csapatok számára **20 Ju-52** típusú közepes szállító repülőgép dobott le ellátmányt ejtőernyőskonténeerekkel. A műveletek végső fázisában nagy szerep jutott a kiemelkedően magas bevetésszámot repülő szövetséges légierőnek a völgyekben és hegyi utakon összezsúfolódnak, kitűnő célpontot nyújtó német erők felszámolásában.

Északkelet-Hollandiában 1945 április 8-án alkalmaztak az SAS állományából összeállított megerősített zászlóalj erejű harccsoportot az ellenség erőinek üldözésére és bekerítésére. A **700** fős ejtőernyős deszantot **Zwollétól** északra vetették be, azzal a feladattal, hogy foglaljanak el néhány jól védhető terepszakaszt. A deszant mozgékony-ságának fokozására, illetve a tüzérségi eszközök vontatására **18** Jeepet is deszantoltak. A légideszant művelet az **1. kanadai hadsereg** három nappal korábban, **Gronnihgen** irányába megindított támadását segítette és gyorsította meg azzal, hogy a visszavonuló ellenséget megakadályozta egy újabb védelmi vonal kialakításában. A **SAS** alakulat ledobását követően sikeresen elfoglalták és megtartották a kijelölt terepszakaszokat. A deszant erők április 16-ig folytatták tevékenységüket a térségben, ezalatt közel **700** főnyi veszteséget okozva a német csapatoknak. Tevékenységükkel nagy mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy az **1. kanadai hadsereg** sikeres támadását követően április 17-én elérte **Gronnihgent** és jelentős német erőket kerített be.

1945. június 23-án az amerikai haderő a Luzon-sziget északi részén elterülő Appari kikötőváros birtokba vétele céljából alkalmazott zászlóalj erejű légideszant harccsoportot. A légideszant feladata a japán csapatok kivonásának megakadályozása volt. A deszant egy a japán erők bekerítése érdekében előre nyomuló szárazföldi ezred tevékenységét támogatta. A **Fülöp-szigetek** fővárosát, **Manilát** márciusra elfoglalták az amerikai csapatok. A **Luzon-sziget** északi részén azonban továbbra is jelentős japán erők álltak harcban, kihasználva az erdős-hegyes terep védelem számára kedvező lehetőségeit. A sziget északi részén védő japán csapatok helyzete akkor vált tarthatatlanná, amikor az amerikai erők április 26-án elfoglalták az észak felé vezető útvonalak

kulcsának számító **Baguio** városát, majd május 13-án a **Cagavan-folyó** völgyét lezáró **Balete-hágót**. A Jamasita tábornok parancsnoksága alatt védő, jelentős létszámú „**Sobo**” csoport ekkor megkezdte a sziget kiürítését. A japán visszavonulás fő iránya a **Cagavan-folyó** völgye volt, amelynek deltavidékén, **Appari** városának kikötőjéből tervezték a csapatok behajózását az északabbra lévő szigetek felé. A japán erők sikeres kivonása jelentős hatást gyakorolhatott volna a **Csendes-óceán szigeteiért** vívott harcok további menetére, ezért az amerikai katonai vezetés gyors ellenintézkedések foganatosítását határozta el: a „**Sobo**” csoport bekerítésében látta a megoldást. A sziget parti útjain már március óta haladt észak felé egy hadosztály erejű szárazföldi csoportosítás, sorra foglalva el a part menti kikötőket, **Vigant és Lacát**. A part menti utakon vezetett támadás végcélja szintén a sziget északi részén elhelyezkedő Appari kikötője volt. A siker azon múltott, hogy a kulcsfontosságú kikötővárost a japán, vagy az amerikai erők érik el előbb. **A katonai vezetés terve szerint zászlóalj erejű légideszanttal a kikötőváros gyorsan birtokba vehető**. A városi védelembé vonult légideszant megfelelően szívós kitartását feltételezve az tartható a szárazföldi erők beérkezéséig. A feladat végrehajtására a **11. légideszant hadosztály** erőiből kikülönített zászlóalj erejű harccsoport kapott parancsot. A harccsoport néhány ejtőernyős századból, egy ejtőernyős tábori tüzérütegből, illetve egy ejtőernyős műszaki zászlóalj néhány századából állt. Június 23-án, a hajnali órákban a harccsoport szállító repülőgépei felszálltak egy **Lipa** környéki repülőtérrel. A ledobásra, illetve a vitorlázó repülőgépek landolására 9 órakor került sor az **Apparihoz** közeli **Camalaniugan** tábori repülőtéren. A repülőtér birtokbavételét segítette egy hetek óta a környéken tevékenykedő ranger mélységi felderítő-diverziós század is. A rangerek felderítették és előkészítették a légideszant-egység leszálló zónáját, majd fogadták a deszant erőit és hasznos információkkal látták el őket³⁰. A deszant erői a sikeres földet érést követően menetet hajtottak végre Appari kikötője felé. A szárazföldi csapatok támadása a tervezettnél gyorsabban haladt, így az **Appari** felé támadó erők élén haladó ezred már a légideszant csapatok beérkezése előtt elérte a várost. A légideszant és a szárazföldi erők még ezen a napon birtokba vették a várost. A japán erők kivonása ezáltal megghiúsult. Egy héttel később az amerikai haderő már az egész szigetet ellenőrzése alá vonta, július 5-én pedig véget értek a harcok.

³⁰ Kőszegvári Tibor: Diverzió. Zrínyi Katonai kiadó, Budapest, 1984. 19. o.

Rangoontól délre 1945. május 1-én haditengerészeti deszant behajózásának biztosítása érdekében vetettek be egy brit (gurka) ejtőernyős zászlóaljat. Márciusban a jelentős veszteségeket szenvedett burmai japán haderő megkezdte déli irányú visszavonulását **Rangoon** kikötőváros irányába. A brit csapatok megkezdtek a japán erők üldözését, és követték azok mozgását a szárazföld belsejéből a part felé. Céljuk a japán csapatok bekerítése volt. Műveleteiket az esős évszak beköszöntéig be kellett fejezniük, mivel azután szinte lehetetlenné vált volna a csapatok mozgása. A brit erők élén haladó hadosztály előrenyomulása azonban – a japán ellenállás miatt – fokozatosan lelassult. Április végére nyilvánvalóvá vált, hogy a brit csapatok ebben az ütemben nem érhetik el a várost az esős évszakig. A katonai vezetés ebben a helyzetben **Rangoon** tenger felől kivitelezett megtámadása mellett döntött. Haditengerészeti deszantok elfoglalták **Ramree** és **Cheduba** szigetét, amelyeken repülőtereket hoztak létre. Kivívták a légi fölényt, majd támadásokat intéztek a város térségében harcoló japán erők, és a környező vizeken tevékenykedő japán flottaegységek ellen. A Rangoon megtámadására **kijelölt haditengerészeti deszant biztosítására egy ejtőernyős zászlóaljat vetettek be**³¹. A gurka ejtőernyőszászlóalj elfoglalta és biztosította a **Rangoon** folyó torkolatát, így a deszantot szállító hajók biztonságosan felúszhattak a városig. **Rangoont május 3-án foglalták el a szárazföld és a tenger irányából egyidejűleg támadó brit erők.**

1.10. Légideszant eljárás alkalmazása különleges műveleteknél

1941. február 10-én a dél-olaszországi Monte-Vulterino térségében üzemelő vízvezeték rendszer megsemmisítésére 59 fős ejtőernyős kommandó kapott feladatot. Az akció célja **Bari, Taranto, Brindisi és Foggia** vízellátásának megbénítása volt, az ott tartózkodó német és olasz erők tevékenységének akadályozására. A csoportot nagy hatótávolságú bombázó repülőgépek szállították a hegyekben elhelyezkedő vízvezetékrendszerhez. A fő csoportosítással párhuzamosan a vízvezeték-től távolabb két másik, kisebb egységet is ledobtak, amelyek látványos figyelemelterelő akciókat hajtottak végre a főerők zavartalan tevékenységének biztosítása érdekében. A **SAS** kommandó sikerrel végrehajtotta feladatát, a vízvezeték felrobbantották. Ezt követően a csoport 80 km-es menetet hajtott volna végre a tengerpartig, ahol egy

³¹ John Davison: A csendes-óceáni hadszíntér napról napra. Hajja és Fia könyvkiadó, Debrecen, 2005. 154. o. 167. o.

tengeralattjáró vette volna fedélzetére. Az erők kivonása azonban nem járt sikerrel.

1941. november 16-án Észak-Afrikában, öt német repülőter ellen alkalmaztak 62 fős állománnyal bevetett kommandó jellegű légi-deszantot. A SAS kommandó vállalkozása folyamán a század állományából kialakított 12 fős csoportokat a célobjektumoktól 30 km távolságban dobták le. A tervek szerint a csoportoknak rejtve kellett volna megközelítenie a repülőtereket, majd a repülőgépek megrongálását követően a meghatározott pontokon találkozva az együttműködő szárazföldi kommandó egységek ellenség mögöttes területeire behatoló gépjárműveivel, minél gyorsabban elhagyni a helyszínt. A kommandó ledobásának éjjelén azonban erős vihar tombolt, így az ejtőernyős csoportok szétszóródtak és nemcsak hogy feladatukat nem voltak képesek végrehajtani, de visszajuttatásuk is csak részben sikerült.

1942 február 28-án egy Észak-Franciaország területén üzemelő új típusú német lokátor műszaki fejlesztés szempontjából fontos alkatrészeinek megszerzése és a lokátor-állomás megsemmisítése érdekében alkalmaztak léideszant eljárással bevetett kommandót a britek. A feladat végrehajtására egy 119 fős csoportot dobtak le a lokátorállomás közelében. A szárazföld belsejéből érkező brit támadás meglepte a lokátorállomás német őrségét, akiket így kis veszteségekkel sikerült kiiktatni. A kommandó a továbbiakban is sikeresen hajtotta végre feladatát, kiszerezte a szükséges részegységeket, majd felrobbantotta a lokátor-állomást. A kommandó erőit a tengerpart irányába vonták ki, a haditengerészet torpedóvető-csónakjaival.

1943. július 12-én, a szövetségesek szicíliai partraszállásának támogatására SAS kommandót vetettek be Észak-Szicíliában, Cataniától északra. A csoport egyik részének feladata az ellenséges híradó rendszer bénítása, a vezetékes hírközlési eszközök, illetve a Catania és Messina között futó vasútvonal megrongálása volt. A kommandó másik részének az ellenség oszlopait, illetve főhadiszállását kellett volna támadnia. A kommandó éjszakai ledobását követően számos problémával küszködött. Az erős szélben szétszóródott állomány, nem találta meg a konténerekben ledobott felszerelés egy részét, a fellelt eszközök többsége viszont a földet érsnél összetört. A rádiók is működésképtelenné váltak, így viszont a továbbiakban lehetetlen volt a csoport légi ellátása. Feladatuk végrehajtását megelőzően keveredtek harcba német erőkkel, így nem sikerült rejtve megközelíteniük a kijelölt célokat. Az állomány egy része német fogságba esett.

Olaszországban 1943. szeptemberétől 1944 januárig a szövetséges csapatok előrenyomulásának támogatására vetettek be ejtőernyős kommandókat. **1943. szeptember 7-én a Spezia és Genova közötti területen alkalmaztak 14 fős SAS kommandó.** A kommandó feladata a vasútvonalak rombolása volt. A csoport sikerrel hajtotta végre robbantási feladatait, a megrongált pályatesten számos vonat kisiklott. **Október 2-án Ancona és Pescara között vetettek be 61 fős SAS kommandót** hadifoglyok kiszabadítására. A kommandó október 6-ig tevékenykedett az ellenség mögöttes területein és ezalatt 50 szövetséges hadifoglyot szabadított ki. **1944. január 7-én Olaszország keleti partvidékén alkalmaztak ejtőernyős SAS kommandót** a szövetséges hadműveletek támogatására. Feladata vasútvonalak rombolása volt **Pisarótól** északra. A csoport sikerrel hajtotta végre robbantási feladatait, azonban állománynak egy része fogságba esett.

1943. november 17--én és február 16-án a Norvégiában üzemelő német nehézvíz-üzem megsemmisítése érdekében hajtottak végre a britek kommandó vállalkozásokat légideszant technikával. Az üzem **Rjukan** térségében, a hegyek között elterülő, **1000** méter magas fennsíkon működött. A brit kommandó támadását megelőzően ejtőernyővel a célterületre juttatott norvég ügynökök – képzett hivatásos tisztek és mérnökök – végeztek alapos felderítést az üzem közelében. A megszerzett információkat rádión közvetítették a brit parancsnokság felé. **A brit titkosszolgálati szervezet, a SOE (Special Executive Operations) által vezetett felkészülés folyamán a kijelölt kommandó állománya makettek és fényképek segítségével készült fel a feladat végrehajtására.** **November 17-én az első támadás** folyamán két vitorlázógépen **30** fős támadó csoportosítást kíséreltek meg eljuttatni a célterületre. Az északi hegyvidéken uralkodó rendkívül mostoha időjárási körülmények között azonban az egyik vitorlázógép vontatókötele elszakadt, a másik, a célobjektum térségében leoldott gép pedig hegynek ütközött. Az atomfegyver-program szempontjából kulcsfontosságú üzem addig is jól szervezett őrzését ekkortól a németek még jobban megerősítették. **A második kommandó-vállalkozásra február 16-án** került sor. Ekkor **6** főből álló ejtőernyős csoportot vetettek be. A csoport a sikeres földet érést követően menetet hajtott végre az üzem felé, és egyesült a már ott állomásozó felderítő erőkkel. **A kommandó 28-án a kábelcsatornán keresztül behatolt az üzembe és felrobbantotta a kulcsfontosságú berendezéseket, illetve megsemmisítette a nehézvíz-készletet.** A csoport több hónapos, a norvég ellenállás által segített rejtett tevékenység után tért vissza brit területre.

1944. június 6-án és 7-én, a szövetségesek normandiai inváziójának támogatására hajtott végre ejtőernyős kommandó bevetéseket a SAS állománya. A gumibábuk ledobásával megoldott megtévesztési műveletet a brit légideszant csapatok **D-napon** végrehajtott bevetésének leírásakor már ismertettük, mivel ez a bevetés – habár a különleges hadviselés erőivel és módszereivel került végrehajtásra – a hagyományos légideszant erők műveletének szerves részét képezte. A **D-napon** nagy mélységben bevetett **SAS** csoportok alábbiakban ismertetett tevékenysége akadályozta az ellenséges tartalékok előrevonását a partraszállási zóna felé.

Június 6-án 160 fős csoportosítást dobtak le Bretagneban, Vannes térségében, amelynek feladata ellenálló csoportok szervezése és irányítása volt, az ellenség hírközlésének bénítására, illetve mozgásának akadályozására. A csoportot másnap **további 54 fő ledobásával** erősítették meg. Mozgékonyágát négy ledobott Jeep biztosította. Helyi ellenállókból és egy csendőrszázadból három zászlóaljzat szerveztek, és támadásokat indítottak a német erők ellen. A németek megkísérelték a SAS csoportosítás bekerítését és felszámolását, a szövetséges légierő rádióan irányított vadászbombázói azonban sikeresen gátolták ezt az akciót. Végül egy Pontivy környéki rejtékhelyről tovább folytatták tevékenységüket. **Ugyancsak 6-án kezdte meg működését egy 144 fős SAS csoportosítás Dijontól nyugatra, 300 km mélységben.** Támogatásukra 9 felfegyverzett, páncélozott Jeppet, aknavetőket és **57 mm-es** páncéltörő ágyúkat is ledobtak. A kommandó robbantási akcióival **20** vasútvonalat rongált meg, **6** vonatot siklatott ki, **70** tehergépkocsit semmisített meg, emellett tevékenysége folyamán hozzávetőleg két századnyi német katonát likvidált. Ez a csoportosítás egészen szeptember elejéig folytatott diverziós tevékenységet az ellenség mögöttes területein.

Egy harmadik, 116 fős SAS csoport Észak-Bretagne területén kezdte meg működését, szintén a normandiai invázió első napján. Feladatuk az inváziós partszakasz felé előrevont német erősítések mozgásának akadályozása lett volna, tevékenységüket azonban nagy mértékben hátráltatta a francia ellenállás helyi erőinek gyengesége. Mindössze **30** francia ellenállót sikerült felfegyverezni és harcoló erővé szervezni. A csoport végül összetűzött a német erőkkel, közel két századnyi veszteséget okozott az ellenségnek, **32 fő** saját veszteség mellett.

A „D” napon bevetett negyedik, 56 fős SAS csoportosítást Dél Franciaország területén, Vienne környékén dobták le, 300 km mélységben. A csoport mozgékonyágának biztosítása céljából néhány **Jeppet is ledobtak ejtőernyővel.** Feladatuk szintén a német tartalékok elő-

revonásának akadályozása volt, amelyet több-kevesebb sikerrel teljesítettek. A rejtékhely berendezését követően, a csoporthoz további ledobott SAS erők csatlakoztak. A **Poitires**-ba tartó fővonalai vasúti pályát két helyen is felrobbantották, egy másik vonalon pedig kisiklattak egy katonai szerelvényt. Egy **Normandia** felé tartó tartályvonatot is felderített a csoport, és rádión célra vezette a légierő csapásmérő gépeit. A csoport felszámolására közel egy hónapos tevékenységet követően tetek kísérletet a német csapatok, részben sikerrel, **36** fős veszteséget okozva a SAS erőknek.

A június 6-án bevetett összességében zászlóaljnyi különleges hadviselés erők méretükhöz képest jelentős sikereket értek el, közel hadosztály méretű erőt szerveztek az ellenállás erőiből. Sikerrel rombolták az ellenség tartalékainak előrevonása szempontjából létfontosságú közlekedési kapacitásokat, így jól kiegészítették a három „hagyományos” légideszant hadosztály műveleteit. Késleltették a páncélos tartalékok kijutását az első két nap folyamán rendkívül sebezhető szövetséges hídfőbe, ami különösen a hídfő belső oldalát védő, könnyű fegyverzetű légideszant csapatok szempontjából volt kiemelkedő fontosságú.

Normandiában 1944. július-augusztus folyamán, a szövetséges csapatok előrenyomulásának támogatására és a visszavonuló német erők mozgásának akadályozására alkalmaztak SAS kommandókat. Július 19-én 22 főt dobtak le Argentan térségében felderítési feladatokkal. A felderítő csoport egy hónapot töltött az ellenség mögöttes területein. *Július 25-én, Párizstól dél-keletre, Rambouiller* térségében egy 7 fős ejtőernyős csoportot juttattak el a német vonalak mögé **Rommel tábornagy** likvidálására. A vállalkozás eredménytelen volt. *Augusztus 17-én egy 102 fős SAS csoportot dobtak le ejtőernyővel Rouentől délre.* A csoport feladata a német erők visszavonulásának akadályozása volt, amelyet tíz napos önálló tevékenységének ideje alatt sikerrel oldott meg. *Augusztus 5-én Finistierre-nél* dobtak le egy SAS csoportot. A csoport sikeresen akadályozta az ellenséges erők mozgását, emellett elfoglalt és a felrobbantástól megvédett két viaduktot is.

1944. július és augusztus folyamán a Loire völgyében is számos ejtőernyős kommandó akcióra került sor. Július 16-án egy 65 fős SAS kommandót dobtak le ejtőernyővel Nantes térségében. A csoport eredményes felderítést végzett, számos vasúti robbantást hajtott végre, 200 járművet és egy zászlóaljnyi német erőt semmisített meg. Több hónap időtartamot töltöttek az ellenség mögöttes területein. *Július 28-án egy 22 fős csoportosítás* ledobására került sor **Le Mans** mellett. A cso-

port feladata a visszavonuló ellenség mozgásának akadályozása lett volna, a kedvezőtlen körülmények miatt azonban tevékenységük eredménytelen maradt. **Július 31-én egy újabb 23 fős SAS csoportot** dobtak le ejtőernyővel ugyanebben a térségben. Ez a csoport már eredményesen zavarta a visszavonuló ellenséget, emellett 150 fő hadifoglyot szabadított ki. **Augusztus 3-án 59 fős SAS kommandót dobtak le Angers térségében**, felderítési feladattal. Mivel a szárazföldi erők támadására végül a tervezettnél korábban került sor, a felderítő vállalkozás aktualitását veszítette. **A Loire völgyében végrehajtott SAS akciókat egy 318 fős, szokatlanul nagy létszámú, ugyanakkor kiemelkedően sikeres kommandó bevetés zárta Bourges térségében augusztus 29-én.** A SAS csoportosítás a visszavonuló ellenség oszlopait támadta, nagy sikerrel. Tevékenységük folyamán 2500 német foglyot ejtettek.

A Rhone és a Saone völgyében 1944. július-augusztus folyamán, a visszavonuló német erők mozgásának akadályozása és a szövetséges csapatok előrenyomulásának támogatása céljából vetettek be ejtőernyős SAS kommandókat. Július 23-án egy 58 fős csoport bevetésére került sor Metz térségében. A csoport feladata vasútvonalak rombolása lett volna, tevékenységük azonban kudarcba fulladt. **Július 27-én Dijontól észak-nyugatra vetettek be 58 főt**, ezek felderítési és kisebb diverziós feladatokat hajtottak végre, sikerrel. **Augusztus 12-én 91 főt dobtak le a Vogézek térségében**, felderítési és robbantási feladatokkal, a térségben tartózkodó jelentős német csoportosítás azonban gátolta a sikeres tevékenységet. **Egy héttel később további 60 főt dobtak le** erősítésképpen, ami lehetővé tette egy zászlóalj méretű német csoportosítás megsemmisítését. **Augusztus 13-án egy 86 fős kommandó került bevetésre Saone-et-Loire térségében.** A csoport sikerrel fékezte az ellenséges csapatmozgásokat, emellett segítette az ellenállók tevékenységét. **Ugyanezen a napon egy 107 fős egységet dobtak le Auxerre-től nyugatra.** A kommandó részt vett egy 3000 fős német csoportosítás bekerítésében. **Augusztus 19-én egy 58 fős kommandót dobtak le ejtőernyővel Champagne mellett**, akik sikerrel zavarták a német visszavonulást és jelentős veszteségeket okoztak az ellenségnek. **Augusztus 27-én 82 fős SAS csoportosítás ért földet a Vogézekben**, és az ellenállás erőivel egyesülve támadta eredményesen a német erőket.

1944. júliusa és augusztusa folyamán a Francia-középhegységben is több SAS kommandó akció történt. Egy 48 fős ejtőernyős csoport bevetésére került sor 1944. augusztus 3-án Poitiers környékén. A kommandó sikerrel bénította az ellenség vezetőkes hírközlési rendszerét. **Augusztus 10-én 53 fős kommandót dobtak le Nevers térségében.** Ez a csoport a visszavonuló ellenség oszlopait zaklatta volna,

de a saját erők lendületes előrenyomulása végül csak kevés időt hagyott erre. *Ugyanezen a napon, a Limoges-től nyugatra ledobott 24 fős kommandó* sokkal sikeresebben zavarta az ellenség mozgását és az ellenállással együttműködve likvidáltak egy századnyi német erőt is. *A következő napon a Correze mellett ledobott 91 fős kommandó* az ellenállással együttműködve ért el jelentős sikereket a német erők elleni rajtaütés folyamán. *Augusztus 13-án 28 fős kommandó* az ellenállás erőivel együttműködve sikerrel támadta az ellenség oszlopait Creuse körzetében. *Két nappal később egy 58 fős ejtőernyős csoport* szintén jelentős veszteségeket okozott a német erőknek Clermont-Ferrandtól északra.

1944. szeptemberében Belgium és Hollandia területén számos SAS akciót hajtottak végre. Belga területen, Liege-től keletre dobtak le 41 fős kommandót szeptember 2-án. A csoport a helyi ellenállás szervezésével és az ellenség hírközlési rendszerének bénításával foglalkozott, kevés eredménnyel. *Ugyanezen a napon hasonló feladatokkal a Meuse folyótól keletre is ledobtak egy 19 fős csoportot,* melynek tevékenysége szintén sikertelen volt. *Szeptember 16-án és 27-én két rajszintű felderítőosztágot dobtak holland területre,* amelyek többkevesebb sikerrel végezték feladatukat. Az egyik mélységi felderítőcsoport számos hasznos információt gyűjtött a német V-2 indítóállásokról. *A belga-holland határtól keleti irányba, a Rajna és a Moselle folyók összefolyásának térségében dobtak le 51 fős ejtőernyős csoportot szeptember 15-én.* A csoport az ellenséges híradórendszert bénította.

Észak-Olaszország területén 1944. decembertől 1945. áprilisáig vetettek be ejtőernyős SAS kommandókat. December 27-én 35 fős kommandó Genova és La Spezia között működött. A csoport a német hírközlési rendszert rombolta, illetve az ellenállókkal együttműködve hajtott végre akciókat. *Február 17-én 13 fős ejtőernyős kommandó támadta Verona térségében a Brenner-hágóhoz vezető vasútvonalat,* eredménytelenül. *Március 4-én Bologna térségében 50 fős kommandót dobtak le.* A csoport az ellenállás erőivel együttműködve mintegy 600 főnyi veszteséget okozott a német csapatoknak. Egy másik csoportot áprilisban dobtak le az olasz **Riviérán,** ahol az ellenállás erőivel egyesülve részt vettek **Alba** helyőrségének elfoglalásában.

Felhasznált irodalom:

1. A SAS Enciklopédia. Zagora Kft. Budapest, 2000.
2. **Anthony Hall:** D- Nap: Az Overlord hadművelet napról napra, Hajja és fia könyvkiadó, Debrecen, 2004.

3. **Anthony North- Ian V. Hogg:** Lőfegyverek könyve. Alexandra kiadó, Budapest. 1992.
4. **Barry Gregory:** The British Airborn Troops 1940-1945. Garden City, Doubleday, 1974
5. **Bombay – Gyarmati – Turcsányi:** Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999.
6. **Dombi Lőrinc:** Selyempupolák: fejezetek az ejtőernyő történetéből. Zrínyi, Budapest, 1993.
7. FM 100-5 Tábori kézikönyv: Hadműveletek. Kiadja a MH Vezérkara, Bausz Kft, Budapest, 1997.
8. **Grant, R. R.:** A repülés évszázada. Magyar Könyvklub, Budapest, 2003.
9. **Hans Halberstadt:** Tüzérségi eszközök a középkortól napjainkig. Hajja és Fiai könyvkiadó, Debrecen, 2003.
10. **Hurley, Alfred F.:** Billy Mitchell: Crusader for Air Power. Indiana University Press, Bloomington, 1975.
11. **John Davison:** A csendes-óceáni hadszíntér napról napra. Hajja és Fia könyvkiadó, Debrecen, 2005. 154. o.
12. **Kershaw, Robert J.:** Hídfő: az arnhemi csata. Aquilla, 1997.
13. **Kováts – Lugossi – Nagy - Sárhidai:** Tábori Tüzérség. Zrínyi, Bp. 1988.
14. **Kőszegvári Tibor:** Diverzió. Zrínyi Katonai kiadó, Budapest, 1984.
15. **Kőszegvári Tibor:** Hadviselés a 21. században – elképzelések, elvek, erők és eszközök. ZMNE, Budapest, 1998.
16. **Kőszegvári Tibor:** Katonai stratégiák és doktrínák a hidegháború korszakában. ZMNE Egyetemi Kiadó, Budapest, 2000.
17. **Kőszegvári Tibor:** A nemzetközi terrorizmus elleni harc katonai területei és feladatai I. ZMNE, Budapest, 2003.
18. **Kurt Rieder:** Különleges egységek a III. Birodalomban. Vagadund kiadó, Budapest, 2004.
19. **Mrazek, James E.:** Fighting Gliders of World War II. St. Martin's Press, New York, 1982.

20. **Mucs Sándor – Kovalcsik József:** A légideszant csapatok fejlődésének áttekintése a két világháború között és alkalmazásuk a második világháborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1962. 2. sz. 3.-72. o.
21. **Poór István (szerk.):** Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980.
22. **Richard Townshend Bickers:** Military Air Transport – The Illustrated History. Osprey, London, 1998.
23. **Robert M. Bowen:** Vijjogó sasok között: a 101. légideszant-hadosztállyal Normandiától Bastogne-ig. Hajja és Fiai könyvkiadó, Debrecen, 2003.
24. **Ryan – Mann – Stilwell:** A világ különleges katonai alakulatai, Ventus Libro Kiadó, Budapest 2003.
25. **Ryan, Cornelius:** Messze volt a híd. Európa, Budapest, 1982.
26. **Scheich Vilmos:** Gerillák, diverzánsok, szabotőrök, különleges erők. Zrínyi kiadó, Budapest, 1971.
27. **Szabó József (főszerk.):** Hadtudományi lexikon Magyar Hadtudományi Társaság. Budapest, 1995.
28. **Szabó József (főszerk.):** Repülési lexikon. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991.
29. **Szántai József:** Táborig tüzérség az első és a második világháborúban Zrínyi, Budapest. 1984.
30. **Száva Péter (szerk.):** Szemelvények a burzsoá katonai teoretikusok műveiből. A páncélos háború elméletének képviselői: Liddel Hart, Fuller, De Gaulle. ZMNE Egyetemi Kiadó, 1972.
31. **Terry White:** A világ elit katonái. Zrínyi, Bp. 1992.
32. **Tóth Loránd:** Ejtőernyős deszant. Zrínyi kiadó, Budapest, 1987. 8. o.
33. **Turcsányi Károly:** Az ember – haditechnika rendszer a tudományos technikai forradalomban, Honvédelem, 1988/8.
34. **W. F. Craven – J. L. Cate:** The Army Air Forces in World War II. the University.
35. [www.M22 airborne light tank locust.htm](http://www.M22.airborne.light.tank.locust.htm) (2004. 09.)

A MAGYAR GYALOGSÁG RUHÁZATA, FELSZERELÉSE A XVIII. SZÁZADBAN

Zákány Lajos¹

Az egyenruhát a régi hadseregben a XVII. század vége felé honosították meg. Ez az újítás azonban csak annyiban felelt meg az egyenruha fogalmának, hogy az öltözködést általános alapelvekkel szabályozták, a részleteket azonban az ezredtulajdonosok tetszésére bízták. E szerint tehát – különösen a magyar csapatoknál – csak magán az ezreden belül lehetett szó egészen egyforma ruházatról, mert az egyik ezred öltözete sok részletében különbözött a másik ezred öltözetétől.

A magyar gyalog – illetve 1739-ig hajdú – ezredek egyenruhájának a XVIII. század közepéig nemzeti jellege volt. **A legelső ezred, 1702-ben alapított Bagossy (későbbi 51.) ezred a következő ruházatot, fegyverzetet és felszerelést viselte:** szürke nemez főveg, elől és hátul felhajtott tenyérni kalapszéllal (eső vagy nap ellen lehajtották), sötétkék dolmány, tiszteknél arany, legényeknél vörös zsinórzattal és ugyanilyen ősmagyar övvel, vörös magyar nadrág, a tiszteknél sárgaszínű rövidszárú csizmával, a legénységénél sárgabakancsossal. A törzstiszti dolmány nyakán körül és mellének két belső szélén arany poszomány húzódott. A törzstiszti széles poszomány magyar eredetű, az osztrák csapatoknál csak jóval később, erre a magyar mintára kezdték alkalmazni. Az öltözetet a tiszteknél prémes mente, a legénységénél fehérszínű széles guba egészítette ki, melyet a nyakon rézcsat fogott össze.

A tiszt szuronyos rövid puskával és rézveretes díszes bőrhüvelyű magyar karddal, a legénység szuronyos puskával, szintén bőrhüvelyű magyar karddal és fokossal volt felfegyverezve. Az őrnagynak és a zászlósnak nem volt puskája, csak kardja.

A tisztek kardján arany, a legénységén fehér bőr markolatszíj, oldalukon a huszárokéhoz hasonló díszes tarsoly függött.

Hátbőrönd akkor még nem volt. A legénység az e helyett használatos, legtöbbször erős vászonnál készült tarisznyát (szeredást) hordott a

¹ Zákány Lajos nyá. alezredes, az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság törzs előadója.

baloldalon, a lőportükköt, olajpalackot, tartalék tüzkövet és kettesével papirosba szerelt 70 töltényt tartalmazó fekete nagy tölténytáskát pedig a jobboldalon, mindkettőt a mellen át keresztben vállra vetett széles fehér bőrszíjon és hátratulva viselte. A tisztek a mellen átvetett szíjon az ún. „*Cartovchet*”-t, vagyis kisalakú tölténytáskát hordtak, melynek feléle a magyar korona volt hímezve.

A felszereléshez tartozott és egyben a tiszti és altiszti méltóság kifejezésére szolgált, a fegyelem fenntartásának egykorú eszköze: a bot. A tizedesnek egyszerű mogyoró-fapálcája volt, az őrmester pálcáját már kis szíj díszítette, a tisztek spanyolnád botot viseltek, melynek fényes gombja és arany rojtjai a rendfokozatot fejezték ki. Az őrmester botja 1798-tól szintén spanyolnád volt. *A tisztek botját 1807-ben, az altiszteket 1848-ban törölték el.* A legénység szolgálaton kívül a XX. században használatos könnyű sapkát viselt; mindenkinek volt bádogkulacsa; 5 emberként 1 sátor, 1 ásó vagy csákány és 1 főzőedény volt rendszeresítve, melyeket málháslovakon szállították. Az 1733-ban, illetve 1834-ben szervezett két hajdúezrednek (későbbi 34. és 19.) hasonlóan magyaros ruházata volt.



Magyar gyalogság tiszte és vitéze

1741-ben

Az 1741-ben felállított 6 magyar gyalogezred egyenruhája is, csak annyiban különbözött, hogy a főveg most már magas, henger alakú, fekete nemez „*csákó-süveg*” volt, szemernyő nélkül, a felsőszélén színes poszománnyal. A csákósüveg a későbbi csákó őse, és azonos a magyar köznép hosszú évszázadok óta XIX. század közepéig viselt süvegével. A tisztek fővegén arannyal hímzett magyar korona és arany poszomány volt. A legénység fekete vagy barna bakancsot, a tiszt ugyanilyen rövidszárú csizmát vagy topánt viselt. A fegyverzetből a fokost már előbb törölték.

A 6 új ezrednek a ruházata a következőképpen volt összeállítva:

Ezred	Guba	Dolmány és nadrág	Zsinór	Gomb	Öv	Csákó-paszomány	Tarsoly	Tölténytáska
Forgách (32)	vil.kék	vil.kék	vörös	sárga	vörös-kék	vörös	vörös	fekete
Andrássy(33)	szürke német köpeny	Sötétkék	sárga	sárga	sárga-kék	sárga	sötétkék	fekete
Ujvári (2)	fehér	vil.kék	sárga	sárga	sárga-kék	vil.kék	vil.kék	sárga
Haller (31)	fehér	vil.kék	vörös	fehér	vörös	vörös	vörös	sárga
Szirmay (37)	fehér	vil.kék	vörös	fehér	vörös-fehér	fehér	vörös	vörös
Bethlen(52)	vil.kék	vil.kék	vörös	fehér	vörös-fehér	fehér	vörös	vörös

A tisztek dolmányán –úgy mint eddig is- arany volt a zsinórzat, a törzstiszti dolmányzat azon kívül a nyakon és végig a belső szélein ezen túl is széles arany poszománnyal szegték.

A csákó-süveg helyett 1745-ben a magyar ezredek is háromszög alakú kalapot kaptak, melyet ezredenként különböző színekből összetett rózsza, azon kívül tiszteknél arany, az altiszteknél ezüst, a legénységnél pedig fehér poszomány díszített. A széles magyar guba helyébe a fehér szín ún. „*Coput-Rock*” lépett, mely térden alul ért, a mellén különféle színű zsinórzat vagy keskeny poszományozás volt, bő ujjain pedig könyékig érő, különféle színű felhajtás. A „*Caput-Rock*” első és hátsó sarkait mindkét oldalon fel lehetett gombolni, ezért a karhajtóka színével bélelték.

A színes karhajtóka eredetét egyesek azzal magyarázzák, hogy akkor, amikor még nem volt egységes ruházat, volt egy ezredtulajdonos, aki rendszerető volt és elrendelte, hogy a kabátnak a hideg elleni védekezésül hosszúra hagyott széles újját az egész ezredben egyforma színűn kell bélelni, mert ha hideg nincs és felhajtják, akkor az egész ezredben egyforma színű lesz. Valószínűbbnek látszik, hogy ez a színes felhajtás magyar eredetű. Ugyanis a magyar dolmány újját –szintén a hideg ellen- már nagyon régen, de csak az ujj külső oldalán, háromszög alakban, husszúra szabták úgy, hogy a kézfejet védte, de a tenyér szabadon maradt, hogy a kezet használni lehessen. Ha nem volt hideg, akkor felhajtották, ezt régi képeken is látni lehet. A magyar ezredék későbbi díszkabátján az ujjhajtóknak ívben hajló formája szintén ezt látszik igazolni.

Az egész hadsereg részére 1743-ban rendszeresített zöld-sárga szolgálati övet (Feldbinde) a magyar ezredek tisztjei is megkapták, majd 1745-től ismét sárga-fekete lett a szolgálati öv, melyet a derékra csavarva állandóan kellett viselni. A szolgálati övnek három fokozata volt: törzstiszti, századosi és alantostiszti, bojtjai eredetileg egészen rövidtek voltak, a derékra csavaródó szalagja széles. A bojtok később egyre hosszabbak, a szalagok pedig keskenyebbek lettek. Az 1836. évtől a törzstisztek és főtiszték szolgálati öve már teljesen azonos lett.

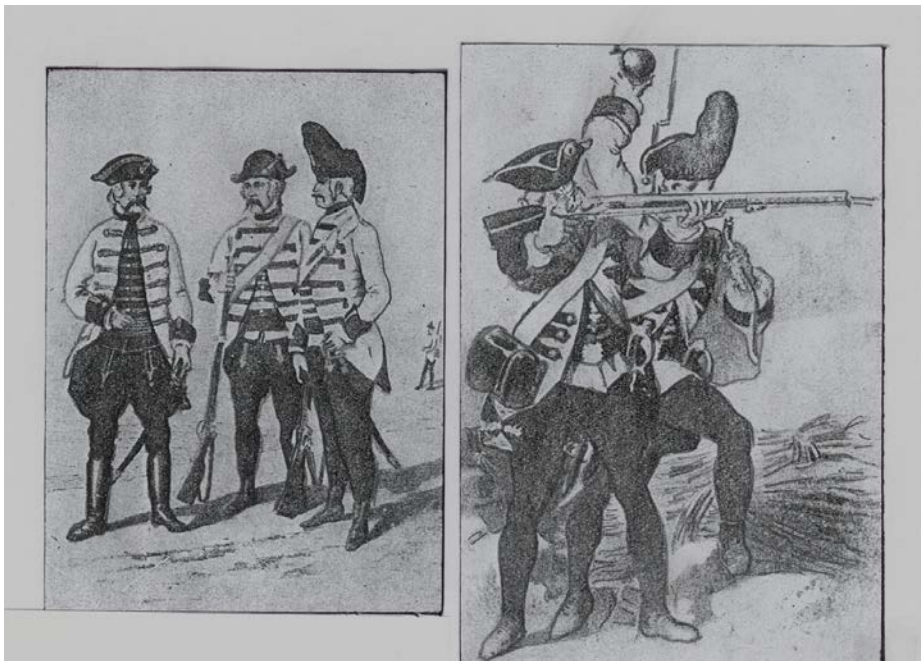
A magyar ezredek legénysége 1745-ben a magyar kard helyett rövid gyalogsági kardot kapott.

Az 1748. évtől külön utasítások szabályozták a hajviseletet. Úgy a tiszteknek, mint a legénységnek hosszúra kellett növeszteni hajukat, és hátrasímtva hajfonatot készíteni, melyet a tarkón fekete szalagcsokor díszített. A halántékon a haját csigákba kellett göndöríteni, melycélra a századnál néhány hajsütővasat rendszeresítettek, a legénység felszereléséhez pedig később púderdoboz is tartozott.

A hajzat előírásos előkészítése időrabló volt, különösen 1767 óta, amikor azt még fehérre is kellett rizsporozni, amit a legénység liszttel helyettesített, a művészileg fodorított csigákhoz pedig faggyút használt. Az őrszolgálat, és az akkoriban igen gyakori díszelgések előtti éjjel a legénységnek csak hasonfekve volt szabad aludni, nehogy az előre elkészített szép frizurát összenyomja.

A halánték csigákat már 1775-ben, a hajfonatot pedig csak 1805-ben törölték el.

A magyar csapatoknál a bajuszviselés kötelező volt. Voltak olyan ezredparancsnokok, akik 1757-ben 50 botütés büntetése mellett elrendelték, hogy az a katona, akinek nincs bajusza, álbaajuszt ragasszon. A tisztek viszont később –a rococo divat szerint – leborotvtálták bajuszukat s csak 1849-ben lett a bajusz ismét kötelező



Kökönyesdi bakák 1756.

Magyar ezred közvitéze és gránátosa a hétéves háborúban

Mária Terézia, a katonai egyenruha tekintélyének emelése érdekében, 1751-ben elrendelte, hogy a tisztek az udvarnál, az addigi díszes udvari öltözék helyett, egyenruhában jelenjenek meg.

A XVIII. század derekáig minden századnak külön zászlója volt. Az ezredtulajdonosi századnak fehér színű, mindkét oldalán az istenanya képével. Ez volt a későbbi ezredzászló. A többi századok sárga, zöld vagy vörös zászlót használtak, egyik oldalán a kétfejűsasos címerrel, a másikon az uralkodó koronás névbetűivel. Az 1741. évben zászlóaljanként már csak két zászló maradt, ezek közül az ezredzászló fehér, a többi, az éppen akkor szervezett magyar ezredeknél, vörös selyem, mindkét oldalán szintén az istenanya képét viselte. Két év múlva a csapatok, az ezredzászló kivételével, zöldszínű zászlót kaptak, egyik

oldalán Szűz Mária képével, a másik oldalon az egyesített magyar-cseh királyi címerrel és **Mária Terézia** névbetűivel. A fehér zászló szélén vörös és zöld, a századzászlón vörös és fehér lángnyelvek adták ki a magyar nemzeti színt. Ezeket a zászlókat nemcsak a magyar, hanem az osztrákezek számára is rendszeresítették, hiszen ***Mária Terézia akkoriban nem volt császárnő, hanem uralkodói minőségben, mint magyar királynő volt.***

Mária Terézia férjének Lotharingiai Ferencnek, német császárrá választása után, 1745-ben, ismét a régi fehér és sárga zászlók kerültek használatba.

A zászlók számát 1798-ban zászlóaljanként egyre szállítottá le, melyek közül az 1. zászlóalj fehér zászlója volt az ezredzászló. Jóval később 1867-ben, ezredenként már csak az ezredzászlót hagyták meg.

Nagy változások történtek az egyenruhán 1767-ben.



Magyar gyalogság tisztje és vitéze 1767-89.

A háromszögletű kalap helyébe a legénységénél az un. „casquet” lépett, mely alacsony, henger alakú, fekete bőrfőveg volt szemernyő nélkül; első része, félkör alakban, a főveg tetejétől magasabban emelkedett ki. A casquet az altiszteknél ezüst, a legénységénél fehérre volt szegve, rajta széles sárgaréz lemez az uralkodó névbetűivel, baloldalán fekete-sárga rózsza. A tisztek a háromszögű kalapot megtartották.

A Caput-Rock és a dolmány helyett a szürkeshínű, egysoros köpenyt és a lehajtott keskeny galléros, szintén egy sorgombbal zárható, rövid fehér kabátot – a Waffenrockorét – rendszeresítették, melynek első és hátsó sarkait mindkét oldalon ugyanúgy összegombolták, és a hajtóka színével díszítették, miként előbb a Caput-Rocknál már említettem. A kabátgallér és a hajtóka színe ezredenként különbözött. A hajtóka színeket 1767-ben sorshúzással rendezték, azok a magyar ezredék-nél mindvégig megmaradtak s az I. világháború előtt a következőképpen voltak elosztva:

Sárga-fehér gomb			Sárga-fehér gomb		
császársárga	2	31	égszínkék	32	19
kénsárga	16	101	világoskék	72	29
narancssárga	64	63	acélzöld	48	60
amarantpiros	86	-	almazöld	85	79
cseresznyepiros	43	23	fűzöld	61	62
halványpiros	65	66	papagájzöld	46	50
karmazsinpiros	82	96	tengerzöld	70	25
buzérvörös	44	34	sötétbarna	12	83
rákvörös	71	67	vörösbarna	68	78
skarlátvörös	37	39	hamuszürke	51	33
sötétvörös	52	53	csukaszürke	76	69
rózsaszín	5	6	fekete	26	38

A sorshúzás a 33. ezrednek eredetileg sötétvörös, az 53. ezrednek pedig sötétkék szín jutott, azonban megengedték a cserét. Azok közül az ezredek közül, amelyeket a XVII. század közepétől osztrák ezredből magyar ezreddé szerveztek át, némelyiknek az átszervezésnél szintén megváltoztatták a hajtóka színét. A 23. és a 31. ezrednek azelőtt karmazsinpiros, a 26. ezrednek papagályzöld, a 38.-nak pedig rózsaszín hajtókája volt.

A szűk magyar nadrág ugyanolyan színű volt, mint a hajtóka, a **2. és a 31. ezred** kényes sárga nadrágját 1781-ben sötétkéssel cserélték fel. Később 1798-ban, az összes magyar gyalogezred egységesen világoskék nadrágot kapott, melyet tisztelnél oldalt –gombok szerint - keskeny arany vagy ezüst poszomány, a legénységénél sárga-fekete domború zsinór, elől pedig vitézkötés díszített. A törzstisztek nadrágján az oldal poszományt és a vitézkötést arany, illetve ezüst sujtás tette még díszesebbé. A vitézkötéses tiszti nadrág és a poszományos tiszti csizma 1849-ig maradt használatban. A magyar ezredek legénységénél ez a világoskék nadrág egészen a csukaszürke egyenruha rendszeresítéséig, kb. 120 évig, változatlan maradt.

A kabát ujján a magyar ezredek –szintén kb. 1767 óta- az un. **”medvekörömöt”** viselték, mely 1828-ig csak túrt dolog volt. A medveköröm eredete az a több posztórétégből késformára összevarrt és a kabátujj külső széléhez erősített lemez, amelyek a magyar harcosok már évszázadok óta használtak, hogy a kezüket a harcban védje. Ha nem harcoltak, akkor felhajtották, és a karhajtókához gombolták.

A dobosok és sípások kabátjának vállait a hajtóka színéből és fehér színből összetett un. **„fecskefészek”** díszítette, karhajtókájukon pedig fehér poszomány futott körbe. A hangászok eme megkülönböztető jelvénye 1852-ig maradt érvényben. A fadob helyett **II. József** rézdobot rendszeresített. A hangászok fegyvere a rövid gyalogsági kard volt, később –1854-ben – a széles utászcardot kapták.

A lábbeli a tisztelnél arany, illetve ezüst poszománnyal szegett fekete magyar csizmából, a legénységénél pedig fekete bakancsból állt. A szíjazat fehér bőrből készült. *Az eddigi vászon málhatarisznya helyébe szőrmés bornyú került.*

Az egész hadseregben **általános lett a kardbojt**, azt a célt szolgálta – hurkolt szíjfonat, vagy aranyzsinór – hogy csuklóra kötve megakadályozza a harcban a kard leejtését. A tábornoki, törzstiszti és a főtiszti kardbojt a díszítés gazdagságában különbözött egymástól, alakja eredetileg gömbölyű volt, majd 1793-ban lapos formát kapott. A valamennyi

tiszti rendfokozat részére egységes kardbojtot csak 1836-ban rendszerezésítették. Az altisztek már 1767-ben fekete-sárga színű nyitott kardbojtot kaptak, mely csekély változtatásokkal 1867-ig megmaradtak, amikor is a zárt szuronybojt lépett helyébe.

A ruházatban a XVIII. század végén, 1798-ban megint többféle változás történt. A casquet helyett bőrből készült, római formájú, rézveretes sisakot rendszeresítettek, melynek taréját törzstiszteknél fekete-arany, főtiszteknél fekete-sárga selyem, legénységénél pedig ugyanilyen színű gyapjú bojtózás díszítette. A tisztek szolgálaton kívül továbbra is a háromszögletű kalapot hordták.

A tiszteknek 1785-ben megengedték, hogy a kényes fehér kabát kímélése végett –díszöltözet kivételével- térden alul érő, sötétbarna felsőkabátot viseljenek, két sor gombbal és az ezred hajtoka színével borított gallérral. E felsőkabát alatt fehér vagy vörös mellényt lehetett viselni (fehér kabát helyett). Ez volt a tiszti köpeny első alakja, s a tisztek 1836-ig viselték. Ekkor szürke köpenyt kaptak helyette.

II. József idejében a tisztek számára rendszeresített esőköpeny szintén szürkészínű volt, hosszú gallérja a könyékig ért. Megengedték, hogy a tisztek szolgálaton kívül fekete nadrágot viseljenek. Az esőköpeny gallérja egyre hosszabb lett, 1836-ban már majdnem a térdig ért.

A fehér kabát, valamint a tisztek sötétbarna felső kabátja 1798-ban 7 cm. magas állgallért kapott, s a törzstiszteket a karhajtókán kb. 1 cm. keskeny, a gombok szerint arany vagy ezüst poszomány különböztette meg. A fehér kabát alsó felhajtásai ezen túl már nem voltak színesek.

A magyar ezredek tisztjeinek eddigi sima, nyersbőr színű kardköntőjére arany poszomány került, a közepén keskeny fekete csíkkal, a kardot –úgy, mint eddig is- a kabát fölé csatolták. A tiszt fegyverzetét pisztoly egészítette ki.

A puskával felszerelt közlegényektől elvették a rövid kardot és szuronyt adtak helyette, az altisztek azonban a szuronyon kívül megtartották a rövid kardot is. A szuronyt és a rövid kardot a mellén átvetett fehér, széles szíjon hordták.

A felszerelésből törölték a kenyérzsákokat, s a kenyeret a borjúbán kellett vinni. A borjút már nem oldalt, hanem a két vállra akasztva, hátton kellett hordani. A **bádog kulacsot gömbölyű facsutora** váltotta fel, s az 1867-ig maradt használatban, amikor ismét a bádog táborig palack foglalta el a helyét.

A XIX. században tovább fejlődött a magyar gyalogság felszerelése, ruházata és fegyverzete, mely a következő cikkben kerül publikálásra.

Felhasznált irodalom:

1. **A cs. és kir. gyalogezredek története:** 2. 19. 31. 32. 33. 34. 37. és 51. 6. 72.
2. **Újhelyi Péter:** Az állandó hadsereg története I. Lipót korától Mária Terézia haláláig (1657-1780) Budapest Magyar Tudományos Akadémia kiadása 1914.
3. **Ajtay Endre:** A magyar hadügy fejlődése 1740-1815-ig (kézirat).
4. **Pilch Jenő:** Magyar csapatok az 1812. évi hadjáratban.
5. **Takáts Sándor:** A magyar gyalogság megalakulása, Budapest 1908.
6. **Bárczay Oszkár:** A hadügy fejlődésének története, Budapest, 1895. Magy. Tud. Akad. Kiadása.
7. **Nagy László:** Magyar fegyverek 1630-1663, Temesvár, 1911.
8. **Császár Edit:** A hajdúság kialakulása és fejlődése, Debrecen, 1932.

Megjegyzés:

A kiadvány hátsó borítóján látható képek a következőket ábrázolják:

- A. Magyar huszár az osztrák hadseregben 1772-1798-ig.
- B. Az osztrák hadsereg gyalogezredének tisztje kiképző öltözetben a XVIII. század végén.
- C. Magyar gyalogezred gránátos tisztje az osztrák hadseregben (1789-1805-ig).
- D. Magyar szabályák (FRINGIÁK) a XVIII. században.

FOLYÓIRATSZEMLE

SZEMELVÉNYEK NEMZETKÖZI KATONAI FOLYÓIRATOKBÓL

Lits Gábor¹

TATRAPAN AMB

A Szlovák Köztársaság hadseregének új terepjáró páncélozott egészségügyi járműve

A Tatrapan AMB páncélozott egészségügyi jármű jelenleg a Tatrapan katonai járműcsalád legfiatalabb tagja. Ennek a típusnak az első példányai már szolgálatban állnak, részt vesznek a szlovák ENSZ kontingens egészségügyi biztosításában Eritrea-ban.

A **Tátra** jól bevált alváz és futómű rendszere képezi konstrukciós alapját a katonai változatoknak, a **Tatrapan** páncélozott jármű típusoknak. Valamennyi Tatrapannak a vezető fülkéi és a kocsiszekrények páncélozottak. A vezető fülkék lebillenthetők illetve leválaszthatóak, a kocsiszekrények könnyen cserélhetők. Az egyes katonai változatok mindenekelőtt a különböző felépítményekben, azok belső kialakításában és felszereltségében különböznek egymástól, a szlovák fegyveres erők illetve egyes külső megrendelők specifikus követelményeinek megfelelően.

1990-től 2001-ig az alábbi változatokat fejlesztették ki és legalább prototípusként legyártásra illetve kiszállításra kerültek:

- Tatrapan T1 - páncélozott személyszállító jármű (személyszállító páncélos);
- Tatrapan VESPRA - páncélozott mozgó harcálláspont;
- Tatrapan PVO - páncélozott mozgó légvédelmi harcálláspont,
- Tatrapan MOD - páncélozott törzsjármű;
- Tatrapan VP páncélozott parancsnoki jármű;
- Tatrapan ZASA - páncélozott személyszállító jármű (szlovák ENSZ csapatok Szaharában történő alkalmazásához).

¹ Dr. Lits Gábor nyá. alezredes.

Tatrapan AMB - páncélozott sebesültszállító jármű (megerősített páncélzattal az aknák ellen, sebesültek ellátásához, kisebb műtétek végrehajtásához szükséges felszerelésekkel, klímaberendezéssel, magas hőmérsékletű területen történő alkalmazás esetén).

Az eddig legfiatalabb változatnak, a **Tatrapan AMB** - nek a fejlesztése 2001-ben kezdődött és a második prototípus legyártásával 2003-ban sikeresen befejeződött. Az első példányok, mint egészségügyi páncélosok, a szlovák UNMEE²- kontingensnél már szolgálatban állnak Eritrea-ban.

Műszaki leírása

A **Tatrapan AMB** páncélozott, terepjáró, egészségügyi gépjármű³ biztosítja az első orvosi ellátást, a szükséges műtétek végrehajtását, a sebesültek biztonságos, gyors elszállítását.

A talajtól történő magas felépítése lehetővé teszi, bonyolult terepen való mozgását, éjszakai működést biztosító berendezése éjszaka, rossz látási viszonyok között történő alkalmazását. Beépített levegő szűrő rendszerei biztosítják a jármű szennyezett terepen történő áthaladását, működését.

A **Tarapan AMB**, tulajdonképpen a **Tatrapan ZASA** -nak (szaharai személyszállító változat), a magas szintű egészségügyi biztosítás érdekében továbbfejlesztett változata. ***Az alvázba két kormányozható mellső tengely került beépítésre, a jármű meghajtását 12 hengeres turbódieszel motor biztosítja.*** A súrlódó kuplungot lemezes megerősítéssel, a mechanikus főhajtóművet kapcsoló teljesítményerősítővel látták el.

A járműnek 10 előremenet és két hátramenet tartománya, sebesség fokozata van. A kétszakaszos fordulatszám csökkentő áttételt elektropneumatika működteti. A bolygókerékes (differenciálzáras) hajtómű ***áttételi viszonya*** - a mellső tengelyek és a mögöttes tengelyek között - ***1.8: 1.*** A tengelyek közötti kiegyenlítő hajtómű mellett három

² UNMEE=United Nations Missions in Ethiopia and Eritrea=Etiopiai és Eritreai ENSZ Missio.

³ Osztrák, illetve német meghatározás szerint **egészségügyi páncélos**, ez a fogalom azonban szlovákiában még nem alkalmazott.

tengelydifferenciál van, hasonló képen differenciálzárakkal. A lengőtengely független rugózása elöl laprugókkal, hátul pneumatikusan működik. ***Mind a hat kereket 15,00 - 21 MP-914 típusú gumibronccsal látták el.*** A kormányzás hidraulikus kormány teljesítményerősítővel mechanikusan történik, a kétkörös fékrendszer pneumatikusan működik.

A jármű állandó személyzetéhez a parancsnok (orvos vagy felcser) és a jármű vezetője tartoznak. A sebesültek és a betegek a belső térben, az orvossal vagy felcserrel együtt, kerülnek elhelyezésre.

A jármű átalakítás (adaptáció nélkül) az alábbi elhelyezési lehetőséget biztosítja:

- 8 ülő beteg és egy orvos (felcser);
- 1 fekvő 4 ülő beteg és egy orvos (felcser).

A jármű átrendezésével az elhelyezés bővíthető:

- 4 fekvő beteg és egy orvos;
- 2 fekvő, 4 ülő beteg és egy orvos.

A vezetőfülkét és a felépítményt is különleges anyaggal burkolták be kívülről a külső sugárzás csökkentésére. A belső teret lemosható anyaggal burkolták, a padlózatot csúszásgátló anyaggal látták el. Ebben kerültek elhelyezésre az egészségügyi felszerelések, eszközök. (Ezek magukba foglalják mindazokat az eszközöket, berendezéseket és felszereléseket, amelyek a sebesültek életmentő beavatkozásához szükségesek).

A kocsiszekrény mindkét oldalán 3-3 lehajtható ablakot, a jobb oldalán ajtót, a hátsó részére egy nagy csomagtér ajtót helyeztek el.

A vezetőfülkének és a belső térnek is külön-külön üzemelő szellőző, fűtő, klíma és szűrő rendszere van. ***A vezetőfülke fűtése dieselüzemű, maximális fűtőteljesítménye 8,2 kW, a belső tér fűtése hasonlóképpen dieselüzemű, teljesítménye 2 x 3,8 kW.*** A vezetőfülke klíma berendezésének hűtő teljesítménye 4 kW, a belső térben lévő teljesítménye 6,8 kW. ***Ezeket a klíma berendezéseket külön diesel aggregátor működteti, amely a kocsiszekrény jobb oldalán egy vízhatlan rekeszben van elhelyezve.*** A tűzoltó berendezések hasonlóképpen elkülönített

rendszerben, a motortér és az üzemanyagtartály közvetlen közelébe kerültek elhelyezésre.

A külső rádió kapcsolatot egy **RF 1325 UKW rádió adó-vevő**, a személyzet belső kapcsolatát **R - 174 telefon** biztosítja. A vezető egy **TVNE - 4B típusú** infravörös - éjjellátó készülékkel rendelkezik. Ha szükséges (kívánság szerint) lehetőség van egy **GPS** navigációs rendszer beépítésére is a vezetőfülkébe. A fékrendszert **WABCO** típusú blokkolásgátlóval szerelték fel.

A vezetőfülke és a kocsiszekrény páncélzata 100 m távolságból minden irányból véd, vízszintesen leadott lövések esetén, B - 32 acélmagvas 7.62 mm - es lövedékek ellen. Az alváz 500 m-es távolságból, vízszintesen lőtt 7,62 mm-es acélmagvas lövedékek ellen véd.

A **Tatrapan AMB** külső festése fehér vagy olívizöld illetve khaki. Valamennyi külső oldalát és a tetejét fehér köralapon vörös kereszttel látták el.

A kocsiszekrény belső berendezése és felszereltsége:

1. Nirosta mosdókagyló
2. Beépített szekrény
3. Belső világítás (összesen 3)
4. Forgószték
5. Egészségügyi hulladéktartó (gyűjtő)
6. Vizsgáló lámpa (összesen 2)
7. Halogén lámpa
8. Mentőorvosi táska, feltöltve
9. Hűtőszekrény
10. Kézi tűzoltó készülék
11. Vízartály
12. Mennyezeti kapaszkodó (összesen 2)
13. 10 literes oxigénpalackok (összesen 4)

14. Oxigén vezeték (összesen 2)
15. 220 V-os vezeték
16. Sínek és rögzítők (gipszelő)
17. Elektrokauter (behegedéssel történő vérzéscsillapításhoz)
18. Újraélesztő készülék (összesen 4)
19. Defibrillátor
20. Infusio adagoló készülék (összesen 2)
21. Elektromos porszívó
22. NATO- sebesültszállító ágy (összesen 4)
23. Árammérő
24. Újraélesztő készülék
25. Vákumpárna készlet (végtagok rögzítésére)
26. Vákummatrac (összesen 2)
27. Zárt sterilizátor
28. Mentő takaró (terítő)
29. Vörös kereszt lámpa
30. Padok tárolótérrel (összesen 2)
31. 12 - V-os accumulátor, többek közt a Defibrillátor számára
32. Csatlakozás külső energia forráshoz
33. 24 - V-os vezeték
34. Infusio tartóállvány (összesen 2)
35. Hordozható lámpa.

Tatrapan AMB főbb műszaki-technikai jellemzői:

Hossza	8 460 mm
Magassága	2 940 mm
Szélessége	2 500 mm
Hasmagassága	390 mm
Saját tömege	20 800 kg
Össz tömege	2 000 kg
Mért teljesítménye	12,5 kW/t
Legnagyobb sebessége	70 km/h
Kapaszkodó képessége	maximum 30 fok
Áthidaló képessége	1 100 mm
Függőleges akadály leküzdő képessége maximum	600 mm
Vízmélység leküzdő képessége (előkészítés nélkül) maximum	1 400 mm
Üzemi hőmérséklete	-40 -tól + 50 fok C
Üzemanyag tartály nagyság	2 x 230 liter (+ 80 liter kannákban)
Üzemanyag fogyasztása terepen	68 liter/100 km
Motor teljesítménye	275 kW 2 210 fordulat/min
Henger űrtartalom	19 000 köbcentiméter
Maximális forgató nyomaték	1 330 Nm/ fordulat/min.



A Szlovák Köztársaság hadseregének új egészségügyi járműve.



A Tatrapan AMB lenyitott csomagtér ajtóval.



A Tatrán jobb oldali részre: jól felismerhető a vezetőfülkéből elkülönített kocsiszerelvény, a hátsó részén a csomagtér ajtó és a le-hajtható ablakok.



A Tatrán AMB terepen: jól felismerhető a két kormányozható mellső tengely és a talajtól való magas felépítése.

DURO-3

Nagy védettségű többcélú szállítójármű a német csapatok számára

A Bundeswehr azonnali külföldre történő bevetettségének biztosítása érdekében a Rheinmetall német nagy vállalat, Duro 3⁴ típusjelöléssel korszerű többcélú járművekkel látja el a csapatokat. Már 2002 decemberében megbízást kapott 12 db egészségügyi változat elkészítésére a „*mozgó ovoscapatok*” részére. Azóta már több „*tábori vadász*” változat is elkészült.

A német Rheinmetall és a svájci MOWAG által kooperációban gyártott **DURO 3**, a **12 tonnás járműosztály** többcélú nagy mozgékonyságú páncélozott kerekes jármű változata, amely a védett szállítótér biztosítása vonatkozásában, a fegyveres erők felé támasztott megnövekedett követelményeknek teljes mértékben megfelel. A svájci MOWAG céggel történő magas színvonalú együttműködés eredményeként a Duro 3 napjaink egyik legkorszerűbb páncélozott többcélú kerekes járműve.

Mint védett (páncélozott) változat egészíti ki a nem védett (hagyományos, nem páncélozott) Duro változatokat, melyekből eddig több mint 3500 db készült el. Jelentős részük a svájci hadseregben áll szolgálatban. Az új típusú **Duroknak** kell a **Bundeswehrben** az eddig nem páncélozott szállító jármű változatokat felváltani, ezáltal lényegesen hozzájárulnak a katonák és a harcanyagok alkalmazás közbeni jobb megvédéséhez.

A gépjármű alapvetően az alvázból és az alvázra épített vezetőfülkéből valamint a többcélú cserélhető felépítményből áll. A DURO-3 modulrendszere (cserélhető felépítménye) alapján, alkalmazás vonatkozásában, többcélú járműként alkalmazható, pl. missziós erők anyagainak védett szállítására, vezetésre és felderítésre, összeköttetés fenntartására, logisztikai és egészségügyi járműként, robbanó anyagok védett szállítására és igény szerint még további feladatokra.

A tervezett alkalmazásnak megfelelően épített modulok, gyorsan és egyszerűen cserélhetők, de önállóan is alkalmazhatók. Ezek a fel-

⁴ DURO7 Durabke and Robust= tartós és tagbaszakadt.

építmények általában 15 m³ úrtartalmúak és 5,5 t-val terhelhetők. Belső magasságuk normáltetővel általában 1,5 m, magasított tetővel 1,8 m –re növelhető. Maximum 12 fő katona, vagy ennek megfelelő felszerelés elhelyezésére illetve szállítására alkalmas. A **DURO- 3** cserélhető felépítményei nagy védettségű páncélozott, vagy hagyományos nem páncélozott változatban is készülnek.

A nagy védettségű (páncélozott) többcélú felépítmény, egy, a fűtőberendezés, szellőző berendezés és áramfejlesztő aggregátor elhelyezésére szolgáló **technikai részből** és a legénység valamint különböző felszerelési anyagok elhelyezésér szolgáló **személy (tároló) részből** áll. A röppályás lövedékek és harcokosi aknák elleni védelem biztosítása mellett, a vezetőfülkébe és a többcélú felépítménybe ABV szűrő és szellőző berendezést is beépítettek. **Önvédelmi célra tüzelő állást építettek be amelyben 7,62 géppuska, vagy 12,7 nehéz géppuska, illetve 40 mm-es gránátvető helyezhető el.**

A **DURO-3** igen korszerű, nagy teljesítményű, könnyen kezelhető meghajtással rendelkezik. A három tengelyt korszerű **Common Rail 6** hengeres diesel motor hajtja. A terepen való optimális mozgásról (manőverezésről) 5 sebesség fokozatú automata sebességváltó és a tengelyeken és az osztóművön elhelyezett önzáró differenciálművek gondoskodnak.

A DURO-3 viszonylag csekély önsúlya következtében C-130 Hercules, C-160 Transall és A 400M típusú repülőgépeken szállítható.

A **Bundeswehr** teljes szükséglete a páncélvédett szállító járművekből – **melyek egészségügyi, tábori vadász, megfigyelő és felderítő, harcvezetői, parancsnoki, mozgó harcálláspont, robbanó anyagszállító, valamint híradó változatokból készülnek** – az elkövetkezendő években összesen több mint 900 jármű.

Ennek háttérében arról is szó van, hogy a csapatoknál jelenleg szolgálatban álló **DURO 3** -ak, melyeket a vállalat **Kasseli üzemében** gyártanak és végszerelnek, igen közkedveltek voltak eddig is a német fegyveres erőknél. Az új páncélvédett változat esetében a **Rheinmetall** vállalat egy olyan jövőbe mutató termékéről van szó, mellyel kibővítheti világviszonylatban is elismert pozícióját, mint hozzáértő fejlesztője és gyártója nagy értékű mai és jövőbeni igényeknek is megfelelő páncélozott kerekes járműveknek.

Műszaki adatai

Súlya:	teljes súlya	12,5 t
	hasznos terhelés maximum	5,5 t
Méretei:	hossza	6,5 m
	szélessége	2,46 m
	magassága	2,59 m től - 2,83 m ig

Hasznosan terhelhető űrtartalom: kb. 15 m³

Rendszer teljesítmények:

személyzet (létszám)	2 -14 ig
legnagyobb sebessége	100 km/h

Motor: 6 hengeres diesel EURO III, Common Rail ATL

Motor teljesítménye: 184 kW 8250 LE 2400 ford/perc

Sebesség váltó: 5 sebesség fokozat (automata)

Meghajtás: permanens összerék meghatás önzáródó hossz és kereszt differenciál zárankkal, kényyszerfutó elemek az alumínium felniken.

Fordulókör: 16 m

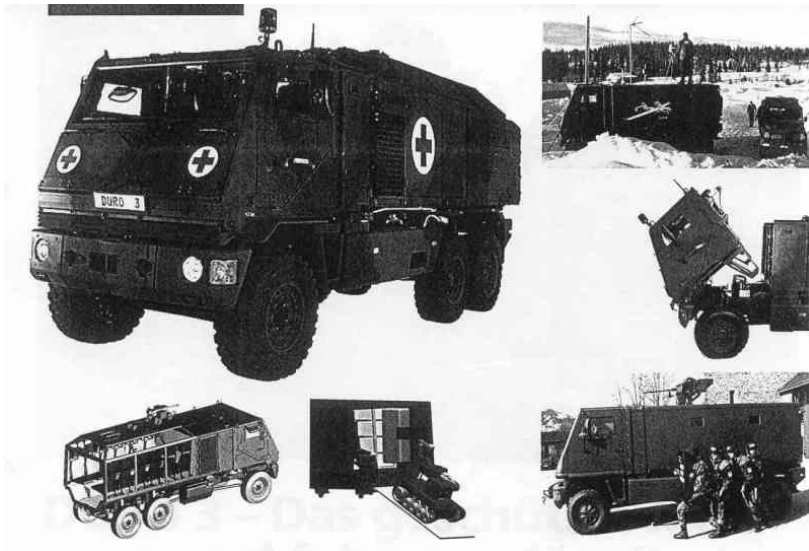
Mászóképesség: 60 %

Keresztdőlés: 30 %

Fűtés, - Klíma és Szellőző berendezés a vezetőfülkében (és a felépítményben) választható. Hasonlóképpen választható ABV szűrő, védő szellőző berendezés is.



DURO 3



DURO 3

A SVÁJCI HADSEREG LOGISZTIKAI BÁZISA

A svájci „hadsereg XXI” fedőnévvel jelölt reform elgondolása, valamint a szigorú takarékosági intézkedések, melyeknek a svájci védelmi, lakosságvédelmi és sportminisztérium (VBS)⁵ már évek óta ki van téve, a katonai infrastruktúrának és logisztikának is egy teljesen új irányát követeli meg.

„Hadsereg Logisztikai Bázis” (LBA)⁶ formájában 2004. 01.01- e óta létezik is egy új szervezet, amely a vezérkar megbízásából a szárazföldi csapatok és a légierő számára teljesíti, vagy igyekszik teljesíteni, az új rendszerű logisztikai feladatokat. Valamennyi logisztikai bázisfeladat és szolgáltatás egyetlen szervezeti egységbe történő összevonásával, a svájci hadseregnek az a szándéka, hogy az eddig működő „dupla vonalvezetésű irányvonalat” kiküszöbölje és az ellátás folyamatát átláthatóbbá, hatékonyabbá formálja. Nem tárol többé nagy tömegben, sokszor feleslegesen, esetenként már idejét múlta anyagokat, eszközöket.

Svájcbban, egy napjainknak és főként a jövőnek megfelelő európai szintű katonai logisztikai rendszer kialakításáról van szó, amely rugalmas, messzemenően figyelembe veszi a gazdaságosságot, célszerűséget, napjaink állandóan változó valóságát, ennek megfelelő követelményrendszereket támaszt, amely „csak annyit amennyi szükséges, de azt kellő időben és oda ahová kell” főbb alapelvek szerint működik.

Lényegében egy folyamatról van szó, melynek bizonyos elemei már működnek, vagy éppen a jelenben kerülnek felállításra és vannak melyek még csak a tervasztalon léteznek. *A svájci katonai logisztika átállítása az újra 2004. január 1- el kezdődött, a leírtak 2005 június 1-ig elért állapotot igyekeznek bemutatni.* Egy, még meglehetősen képlekeny, állandóan változó, fejlődő folyamatról van szó, nem egy kiforrott gombnyomásra működő katonai ellátórendszeréről, ezért bizonyos megállapítások, értelmezések még nincsenek teljesen a helyükön, csak egy biztos bennük, az újra való törekvés érdekében történnek. Ezért jelen írás csak arra vállalkozhatott, hogy megkísérelje összevetni a régi és

⁵ VBS= Eidgenössische Departemenr für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport= Védelmi, Lakosságvédelmi és Sportminisztérium.

⁶ LBA = Logistikbasis der Armee = Hadsereg Logisztikai bázisa.

az új legfontosabb jellemzőit, felvillantva a jövő, a jobbítás , célszerűség, gazdaságosság felé irányuló főbb törekvéseket.

(A svájci katonai terminológiában használt egyes katonai szakki-fejezések, hadrendi elemek megnevezése, értelmezése eltér a nálunk megszokottól, a legfontosabbak lábjegyzetben kerülnek értelmezésre).

A **Logisztikai Bázis** teljesítményszolgáltatása az **1. Logisztikai dandáron** és a **katonai logisztikai üzemeken** keresztül történik, együttműködve a magángazdaságú logisztikai szolgáltatókkal, akiket az **Armsuisse** fegyverzet-felszerelés holdingon keresztül szerződésileg köteleznek. A **Logisztikai Bázis**, mint a hadsereg logisztikai és üzemgazdasági illetékességi szervezete, fegyverzet és felszerelés beszerzésének vonatkozásában a mindenkori tervcsoportot is helyettesíti. A csapatoknak történő átadás időpontjától viseli a teljes felelősséget a rendszerért és az anyagokért.

A **Logisztikai Bázis**, kiegészítő tevékenységként átfogja a pénzügyet és számvitelt, a jogi ügyeket, a dokumentációt és adminisztrációt valamint a kommunikációs szolgáltatásokat.

2004. 01.01-vel a Logisztikai Bázis az alábbi szervezeti egységeket foglalja magába:

- A hadsereg szövetségi hivatal üzemait, új megjelöléssel „**logisztikai vállalat**”.
- A vezérkar logisztikai alárendeltjeit, új megjelöléssel „**logisztikai főnökség**”.
- Az újonnan felállított „**Logisztikai Dandárt**”.
- A vezérkar központi szolgáltatóját, új megjelöléssel „**Szolgáltató Központ**”.
- Szakmai és kísérleti **üzemeket Meiringenben**.

Az új szervezet kialakításának főbb szempontjai és feladatai

Az elgondolás és a végrehajtás – a célszervezetben történő felülvizsgálat, ellenőrzés mellett – számolt az egyes projektekkel is, mint pl. a *közvetlen teljesítményszolgáltató helyőrségek koncentrációja, a többé már nem szükséges hadianyagok azonosítása és leépítése, a civil partnerekkel történő együttműködés*, melyek a logisztikai bázis első fontos feladatai közé tartoznak. A továbbiakban a 2005. 01. 01 -vel végrehajtott szervezeti intézkedések, melyek a logisztikai bázis hosszú távú célstruktúrájához tartoznak, *felölelik a logisztikai bázis anyaggazdálkodási feladatait*, beleértve az anyagok után- és visszaszállítását, a csapatok támogatását az átrakásnál és szállításnál, a **Life-Cycle-Management**⁷ rendszert a bevezetéstől, csapattól távoli karbantartó helyek támogatását csapatközeli karbantartó helyekkel, egészségügyi szolgáltatásokat, a kiképző-, vezető-, védelmi-, és logisztikai infrastruktúra területeit, különleges feladatok esetén az igazgatási szerveket valamint a logisztika további különleges területeit.

A logisztikai bázis 2004-ben alapvetően megvetette a lábát, megszilárdította helyzetét és mintegy 3400 fővel, több mint 30 hadianyag raktárral, összesen kereken 600 tárolóval látta el a feladatát. A változó politikai irányelvek, ennek következményeként a hadsereg fenntartási költségeinek további tartósan ígérkező csökkentése, mely kereken 200 millió frankot (130 millió Euro- t) követelt, kényszerítette az **LBA**- t a *centralizációra és a személyi leépítésre*. 2005 végéig 600, 2010 végéig további 1200 munkahelyet számoltak, illetve számolnak fel. *A legtöbb ilyen álláshelynek a megszüntetése következetesen vezetett az eddig viszonylag sűrű katonai raktárhálózatról való lemondáshoz is.* 2006 végéig kell a kantonokkal a megszüntetendő katonai raktárrakra eddig megkötött szerződéseket felbontani.

Annak eldöntése, hogy melyek azok a helyőrségek amelyekben elhelyezik az új infrastruktúrát, lehetőleg objektív kritériumok alapján igyekeznek eldönteni. A katonai és üzemgazdasági mérlegelés kombinációjából az **LBA** kialakított egy elgondolást, mely szerint a jövőben *öt logisztikai és hat infrastrukturális üzemet képz el (javasol).* „2004 decemberében egy média konferencián Samuel Schmid szövetségi tanácsos és Christophe Keckeis Grolley hadsereg parancs-

⁷ Life-Cycle-Management = élet körforgása adminisztráció.

nok, Othmaringen, Hinwil Monte Ceneri és Thun helységeket nevezte meg a logisztikai központ helyőrségeinek, melyek közül Thun egyidejűleg a központi raktár feladatait is átvenné. A katonai infrastruktúra üzemeltetéséért a jövőben Thun, Grolley, St. Maurice, Othmarsingen, Mels és Andermatt helyőrségek a felelősek. 2005 február elejéig kaptak a kantonok kedvező ajánlatot, hogy állást foglaljanak ezekkel a tervezett helyekkel. A hadsereg és a kantonok önkormányzatainak, a részletekkel kapcsolatos megbeszélése után történik a további eljárás 2005-ben, amelyben részletesen rögzítik ezeket a helyőrségeket úgy, hogy az ebből levezetett katonai szakterveket a **Szövetségi Tanács** engedélyezheti.

Integrált Logisztikai Főnökség

A svájci hadsereg logisztikai követelményrendszere a múltban elsődlegesen olyan fő célkitűzésekre irányult, mint a megbízhatóság, magas szintű rendelkezésre állás(HKSZ), ellenálló képesség a válságokkal szemben (krízistűrő képesség), melyekkel kizárólag a katonai feladatteljesítés igényével számolt. Az időközben jelentősen megváltozott fenyegetettségi kép és a növekvő költségmegtörlesztések, megnövelték immár olyan feladatok jelentőségét is mint a **gazdaságosság, tartósság, és hatékonyság.** Ez előidézte a logisztika teljes területére kiterjedő vizsgálódást és kiterjedt a gyártótól kezdve a felhasználóig terjedő egész „értékteremtő láncra”. Ennek során mindenképpen lehetnek konfliktusok a katonai és az üzemgazdasági érdekek között, melyek leküzdése összehangolt vezetést és vezérlést követel, mindennekellát a **műszaki, katonai és gazdasági alapelvek bázisán.**

Azért, hogy a katonai szükségletek biztosítása mellett az üzemgazdaságilag legkedvezőbb formát is már egy korai fázisban - szükség szerint - figyelembe lehessen venni, gazdasági megfontolásból a jövőben az új fegyverek (hadianyagok) beszerzése már a tervezés időszakában megtörténik.

Mivel egy katonai rendszer üzemeltetési költségeinek nagy részét a döntéshozók már a beszerzési fázis folyamán meghatározzák – és ez a költségszint optimalizálása szempontjából elengedhetetlen – a költségvetést megfelelő logisztikai irányelvekkel már a tervezés folyamán befolyásolni kell. Itt mindennekellát azon intézkedésekről és eljárásokról van szó, melyek a **Life-Cycle-költségek** (életkörforgásának költségei) minimalizálását szolgálják.

A svájci hadsereg logisztikáját jelenleg több költségvetést csökkentő tényező határozza meg, ezért elhatározták a civil partnerekkel történő egyre intenzívebb együttműködést. Az igényesebb technológiák birtoklása és a komplex rendszerek képességének teljes kihasználása az **LBA** és az **ipar** közötti szoros kooperációval elérhető. A magángazdasággal való munkamegosztás lehetővé teszi az **LBA** számára, hogy saját feladatának teljesítését az *alaprendeltetésre* koncentrálja és a *logisztikai láncot* összességében *lerövidítse*. Ezáltal a *feladat* – a megnövekedett költségvesztés ellenére – *minőségromlás nélkül realizálható*.

A takarékosági célkitűzések elérése érdekében, az **LBA** -nak a személyi állományát és infrastruktúráját – átfogó kapacitás és teljesítmény terv alapján – *le kell méreteznie* ami az előbb említett koncentrációban *még kevesebb logisztikai és infrastrukturális központban* jut kifejezésre.

A polgári (vállalati) anyaggazdálkodásban létező **Supply Chain Management** (ellátási láncvezetés) - nek nevezett eljárásához analóg definiálta az **LBA** a „*Lebenswegmanagements*” (élet útja kezelés) folyamatot, mint egyben bázisát egy *hatékony logisztikai főnökségnek*. Általa vált érthetővé a tervezés, a rendszer és az anyagok irányítása és szervezése, a katonai és gazdasági szempontok tekintetbe vétele. Ennek az eljárásnak egyik jellemző működési elve a *katonai, műszaki és üzemgazdasági szakismeret megkövetelése és a Life- Cycle* (élet körforgása) valamennyi fázisa fölötti átfogó vizsgálódás a költségtakarékos logisztikai vezérlés követelményeinek megfelelően. Ehhez viszont magasan kvalifikált személyi állomány rendelkezésre állását feltételezi. Az **LBA** egyik kihívása ezért abban áll, hogy egyrésztől a meglévő személyi állományt a megkövetelt minősítési szintre továbbképzéseken kinevelje, másrészt aktívan ösztönözzön, hogy a civil munkaerőpiacon megfelelő szakértőket, szakembereket szerezzen.

Logisztika XXI

A „*LogisztikaXXI*”, következetes igazodás az **üzemgazdasági** alapelvekhez, mint ahogy ez már a hadseregre érvényes definíciókban is kifejeződik. **Ennek folytán a logisztika a jelenben de még inkább a jövőben az alábbiakat fogja jelenteni: minden körülmények közötti rendelkezésre állás, megfelelő teljesítés, a szükséges mennyiségben, megfelelő minőségben, a szükséges helyen, kellő időben, az anyagok beszerzése megfelelő helyekről és megfelelő árért.**

Az eddigi hadsereg logisztika lényegében azon az elgondoláson alapult, hogy az anyagot, felszereléseket, eszközöket lehetőleg az alkalmazási térség közelében tárolják, készletezzék. Erre a helyzetre a tároló és karbantartó helyek meglehetősen sűrű autonóm hálózata volt a jellemző. Az alakulatok a ki és beszállítást saját szállítóeszközeikkel hajtották végre.

Az „**Armee XXI**” (Hadsereg Szervezet XXI) követelményrendszere ezzel szemben egy a mai valóságnak és a nemzetközi követelményeknek is megfelelő korszerű logisztikai rendszert követel, amelynek széleskörűen kiterjedt nagyfokú rugalmasságot kell felmutatnia, hogy *mindenféle alkalmazási módban, a szükséges időben, az ország területén belül minden egyes helyen, a mindenkor szükséges logisztikai teljesítmény biztosítva legyen.*

A „**Logisztika XXI**” keretében az **LBA** -nak, a megkövetelt, összességében szűkösen rendelkezésre álló készletet kell úgy rendbe raknia és átformálni, hogy azok pontosan a meghatározott szükségleteknek megfelelő módon készletezve, szállíthatók legyenek. Ebből a szempontból mindenképpen mintapéldaszerű válást reprezentál, mivel az eddigi nehézkes, esetlen és drága tömeglogisztikát, egy, a szükségletnek megfelelő dinamikus logisztikai folyamat váltja fel. Ez a régi „*elavult*” szállítási logisztikának egy *szükségletorientált* szállítási irányelvvel történő leválását is jelenti, melynél a harcászati (hadműveleti) vezetés rögzíti, mikor és hol milyen logisztikai bevonásra van szükség.

A svájci hadsereg új logisztikai elgondolása tervbe veszi, helyhez kötött logisztikai zászlóaljok egész országra kiterjedő bázisát, a megmaradó polgári és katonai logisztikai infrastruktúra támogatására és a polgári kapacitás kiegészítésére, bevetés, alkalmazás esetén. Ezek a zászlóaljok készletezik a 9-10 utánpótlási kategóriába sorolt utánpótlási anyagokat a csapatok által megrendelt mennyiségben. Ezek a helyhez kötött zászlóaljok lehetővé teszik a hadsereg logisztikai bázisának hosszabb időn keresztül 24 órás üzembe tartását, meghatározó többlet költség nélkül. **A svájci hadsereg újonnan kidolgozott ellátó lánc mozgó logisztikai zászlóaljakban folytatódik,** melyek a helyhez kötött logisztika által bizományba megrendelt utánpótlási anyagokat a nagyszámú ellátó ponton keresztül a *bevetést végrehajtó kötelékhez szállítják*⁸ és ily módon a fogyasztót közvetlenül elérik. Az az alakulat amelynek egyben helyőrsége is egy utánpótlási pont, üzemvitel szem-

⁸ Csapatokhoz.

pontjából felelős a mozgó logisztikai zászlóalj tevékenységéért. Ezzel feleslegessé vált az eddigi logisztikai szervezet bevett gyakorlata, mely szerint az utánpótlási anyagokat a csapatok saját szállító kapacitásukkal szállították.

A mozgó logisztikai zászlóaljak további feladata a csapatok számára meghatározott javító pontok (bázisok) felállítása és üzemeltetése. Ezekben a bázisokban gyűjtik össze és javítják a bevetés szempontjából fontos eszközöket úgy, hogy ismét alkalmazásra megfelelőek legyenek. A csapatok javító eszközeit és anyagait ily módon kármegállapítás valamint sürgős javításra a saját alkalmazási helyeiken koncentrálnak.

1. Logisztikai dandár

A svájci hadsereg „LogisztikaXXI” új rendszerére a következő logikus felépítés jellemző. Ez összetevődik a tervezési és vezetési eljárásokból a beszállítás, utánpótlás, javítás, karbantartás és egészségügyi szolgáltatásból mint *alappeladatokból* valamint a közlekedést, szállítást, és infrastruktúrát *támogató eljárásokból*. Hatékonysági és fontossági alapon nem tesz különbséget a *vészhelyzetre vonatkozó* katonai logisztika és a *hadsereg békemissziós tevékenységére vonatkozó* katonai logisztika között.

Valamennyi rendelkezésre álló és tervezett helyhez kötött és mozgó logisztikai erőt az 1. Logisztikai dandárba szervezték. Ennek az alapvető logisztikai köteléknek – jelenleg még nem végleges – tagozódása az alábbiak szerint néz ki, illetve tervezett. **Jelenleg állományába tartozik:**

- Dandár törzs.
- Egy vezetést biztosító zászlóalj.
- Négy kórház zászlóalj (abból kettő tartalék)⁹.
- Három mozgó kórház zászlóalj (abból egy tartalék).
- Egy egészségügyi logisztikai zászlóalj.

⁹ A tartalék svájci értelmezés, a nálunk honos „M” (Mozgósítási tartalék) fogalomnak felel meg.

- Öt bevetésre tervezett egészségügyi (orvos) csoport (abból kettő tartalék).
- Négy logisztikai zászlóalj (abból kettő tartalék).
- Hat mozgó logisztikai zászlóalj (abból kettő tartalék) és
- Egy közlekedési- és szállító zászlóalj.

Még nem eldöntött az alárendelése a négy infrastrukturális zászlóaljnak és a kiszolgáló századnak tervezett logisztikai készenléti (riadó) századnak.

A **logisztikai zászlóalj** üzemelteti és gazdálkodik a tárolt ellátási anyagokkal (árúval, rakománnyal) és szállítja a csapatokhoz. Ezáltal összekötő elemet képez a helyhez kötött telepített logisztika és a bevételi logisztika között.

Vezetésbiztosító (Infrastrukturális) zászlóalj feladata a regionális harc-vezetés és a logisztikai infrastruktúra biztosítása, beleértve a gyár (telep, üzem) karbantartását, gondozását, fenntartását, védelmét és biztosítását.

A **helyhez kötött (telepített) kórházzászlóaljra** hárul az üzemeltetése egy kitűnően felszerelt földalatti hadikórháznak, valamint az egészségügyi szolgálati szállítások kórházból-kórházba történő végrehajtása.

A **mozgó kórházzászlóaljak** feladata a polgári és katonai kórházak megerősítése és egy egészségügyi szolgálati mentőközpont üzemeltetése (működtetése).

Az **Egészségügyi törzs** támogatja az orvosokat dandár szinten, valamint harci körülmények (Task Force) között, az egészségügyi szolgáltatás javítása érdekében.

Az új hadsereg logisztika az egészségügyi komponenseket a továbbiakban még kiegészíti az Egészségügyi logisztikai zászlóaljjal, amely a hadsereg gyógyszerterát és az egészségügyi anyagraktárat vezeti.

Felhasznált szakirodalom:

1. Tatrapan AMB

Truppendienst 2003/4.

Frantischek Jezek: (szlovák páncélos technikai fejlesztő mérnök) Tatrapan AMB das gepanzerte Sanitätsfahrzeuge.

2. Duro-3

Europäische Sicherheit 2004/1.

g.b.: Duro 3 für die Bundeswehr.

Soldat und Technik 2004/2.

OLT a. D. Theo K. Mager: Duro 3 – Das geschützte Mehrzweckfahrzeug für alle Truppengattungen.

3. A svájci hadsereg logisztikai bázisa

Österreichische Militarische Zeitschrift 2005. jun-júl. (szerző nélkül).

A.F. Maiwald: Logistikkbasis der Armee. Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift 2005/5.

AZ MH REPÜLŐMŰSZAKI SZOLGÁLATFŐNÖKSÉG KIADÁSÁBAN MEGJELENŐ „TÁJÉKOZTATÓ” 2006. 1. SZÁMÁBAN KÖZÖLT FONTOSABB KÜLFÖLDI REPÜLŐ SZAKMAI CIKKEK ÉS INFORMÁCIÓK FORDÍTÁSAINAK RÖVID ISMERTETÉSE

Kaufmann János¹

Az U.S. vadászrepülőgép-programjainak összehasonlító elemzése

Az U.S. Védelmi Minisztériuma készül a Négyévenkénti Védelmi Felülvizsgálat (QDR) megállapításaival összefüggő belső elemzések végrehajtására. Ennek során a Légierő vonatkozásában a figyelem az U.S. három alapvető vadászrepülőgép-programjára összpontosul. E programok a Lockheed Martin F/A-22 Raptor és F-25 JSF, valamint a Boeing F/A-18 E/F Super Hornet vadászrepülőgépekkel kapcsolatosak. *A cikk részletesen ismerteti az egyes típusok eddigi és további fejlesztésének főbb kérdéseit, a fejlesztés során felmerült problémákat, s azok megoldását, a várható modernizálások irányait, valamint a típusok helyével, szerepével és harci alkalmazásával kapcsolatos elképzeléseket és összehasonlító elemzéseket.* A programok további végrehajtását, s ezzel kapcsolatban a legyártandó repülőgépek darabszámának, valamint a gyártás ütemezésének és befejezésének végleges meghatározását alapvetően befolyásolják a védelmi költségvetés megszorításai. Az U.S. védelmi költségvetésére nagy belső nyomást gyakorolnak az eszkalálódó programköltségek, valamint az afganisztáni és iraki hadműveletekkel kapcsolatos kiadások.

A Link 16 rendszer részleges beszerelése a Svéd Légierő egyes Gripen vadászrepülőgépeibe

A teljes gépparkba történő integrált beszerelés helyett Svédország a Saab JAS 39 C/D vadászrepülőgép-parkjának csak egy részét fogja ellátni a Link 16 harcászati adatkapcsolati rendszer termináljaival. A részleges beszerelést – amely nem foglalja magába a Link 16 beintegrá-

¹ Kaufmann János nyá. ezredes, MH ÖLTP szakkönyvtár főmunkatársa. (Részletes tájékoztatás a HM 576-81 sz. telefonszámon kapható).

lását a Gripen harcfeleladat-rendszerébe – 2008-ig kell végrehajtani azzal a céllal, hogy a Svéd Légierő módosított, frontvonalbeli Gripen vadászrepülőgépei képessé váljanak a koalíciós katonai műveletekben való részvételre. ***A módosított JAS 39 géppark továbbra is megőrzi az Ericsson cég által kifejlesztett svéd nemzeti adatkapcsolati rendszert, amely elsődleges kommunikációs rendszert képez a nemzeti védelmi műveletek végrehajtása számára.***

Izrael többletben lévő F-16 vadászrepülőgépeket készül eladni Romániának

A NATO-ba közelmúltban belépett Romániának Izrael 200 millió USD értékben kíván eladni az IAF-nél többletben lévő 24 db F-16 A/B vadászrepülőgépet. A fővállalkozó Elbit Systems cég egy fejlett modernizálási csomagot ajánl Romániának az eladásra kerülő F-16 A/B repülőgépek korszerűsítésére, amely a gépekbe új avionikai berendezések és kiegészítő rendszerek beintegrálását biztosítja. A kiegészítő rendszerek magukba foglalják a fejlett fedélzeti fegyvereket, melyeket többek között az Israel Military Industries és a Rafael cégek fogják szállítani. Ezenkívül az átadás előtt minden egyes repülőgép sárkányszerkezete a kifáradás szempontjából ellenőrzésre és megerősítésre fog kerülni. ***A cikk részletesen ismerteti a modernizálás végrehajtásának szervezeti kérdéseit.*** A prototípust Izraelben fogják elkészíteni, azonban a repülőgépek sorozatban történő modernizálása Romániában kerül végrehajtásra azon üzemek (elsősorban az Aerostar) részéről, melyek az Elbit céggel működtek együtt több mint 100 db román MiG-21 vadászrepülőgép Lancer program szerinti modernizálásában.

Tájékoztatás az EA-18G Growler elektronikus-támadó vadászrepülőgép átfogó modernizálásáról

Az első két Boeing EA-18G elektronikus-támadó vadászrepülőgép hároméves modernizálási programjának végrehajtása csak a felénél tart azonban az U.S. Navy már azt vizsgálja, hogy beindítsanak –e az elkövetkező két évben egy gyökeres, átfogó korszerűsítést, ami a jelenlegi program végrehajtása mellett hat olyan területre terjed ki, ahol szükség van a teljesítőképesség további növelését biztosító változtatásokra. ***E területek az alábbiak:***

- Új zavarókonténer alkalmazása;

- A kommunikáció-zavarás teljesítőképességének növelése;
- Nagyobb teljesítőképességű adatkapcsolati rendszerek alkalmazása;
- A harcfeladat-tervezés javítása; és
- A passzív túlélőképesség-biztosító rendszerek hatékonyságának javítása.

Az U.S. Navy felújítja a forgószárnylapátok hatékonyságát növelő fejlesztés finanszírozását

3 év után az U.S. Navy felújítja egy általa korábban is támogatott projekt finanszírozását, melynek célja a forgószárnylapátok hatékonyságának jelentős mértékben történő megjavítása főleg a Bell Boeing V-22 Osprey dönthető forgószárnyú repülőeszköz számára. A projekt alapján kifejlesztendő új forgószárnyállásszög-változtató mechanizmus a 60-as években bevezetett NiTinol elnevezésű ötvözetet használja fel, amely „*kiképezhető*” arra, hogy hő hatására alakját egy előre meghatározott konfigurációra változtassa, majd hűtés hatására visszatérjen az eredeti alakra. Melegítéskor a NiTinol egy csavarást adna át a forgószárnylapátra, amely a V-22 esetében megváltoztatná az alakját a repülőeszköz függésből előrehaladó repülésre történő áttérése folyamán úgy, hogy mindenegybes repülési üzemmódhoz biztosítaná a nagyobb hatékonyságú lapátállásszöveget.

A Prowler továbbfejlődése

2006. elejétől telepítésre kerül az U.S. Navy modernizált elektronikus támadó repülőgépeinek első százada, amely az információs hadviselés új szakaszának beindítását jelenti. A század repülőgépei egy megnövelt teljesítőképességű elektronikus támadó készlettel lesznek ellátva, amely magába foglalja a kommunikációs ellentevékenységekkel kapcsolatos zavarást és a precízebb elektronikus azonosító rendszert. *A cikk ismerteti az elektronikus támadó rendszer főbb elemeit, működésének alapjait és alkalmazási lehetőségeit.*

„Radikális” radarok

Az új radartechnológiák romboló hatásainak felhasználásával megnyílik a lehetőség a non-kinetikus fegyverek új arzenáljának kifejlesztésére. Az aktív elektronikus pásztázást alkalmazó antennarendszerrel (AESA) felszerelt radarok (az u.n. „**AESA radarok**”) potenciális fegyverekként történő felhasználásának megvitatását csak a közelmúltban kezdték meg az USAF illetékes vezetői, bár a tudósok már régebb óta tanulmányozzák a koncepciót. Az AESA radarok az x-frekvenciasávban működő adó-vevő (T/R) modulokból álló antennarácsot foglalnak magukba. Normálhelyzetben mindegyik T/R modul egymástól függetlenül funkcionál egy célról visszaverő jelek összegyűjtésére. Abban az esetben azonban, amikor a modulokból képzett antennarendszer kisugárzása egyetlen célpontra fókuszálja a radarenergiát, az hatásromboló lehet. Az AESA fedélzeti radarok már beépítésre kerültek az USAF F-15C vadászpilóta nélküli repülőgépeinek egy csoportjába, s ezen kívül a legújabb F/A-18 E/F vadászpilóta nélküli repülőgépeibe is AESA fedélzeti lokátorokat szerelnek be. A technológia az F/A-22, EA-18G, F-15E, F-35, s végül a B-2 repülőgépeken is bevezetésre kerül egy módosítás keretében. ***A cikk ismerteti az AESA radarfegyverek, valamint a nagyteljesítményű mikrohullámok romboló hatását felhasználó HPM fegyverek várható alkalmazási területeit.***

Az UAE tanulmányozza az F-16 E/F vadászpilóta nélküli repülőgépek új szerepkörökben történő alkalmazását

Az Egyesült Arab Emírátságok (UAE) légierője és légvédelmi parancsnoksága átvette az első 30 db Lockheed Martin F-16 E/F Block 60 sorozatú vadászpilóta nélküli repülőgépet, az összesen megrendelt 80 db-os mennyiségből. A haderőnem tanulmányozza a repülőgép nagytávolságú csapásmérő harcfeleltetésére történő alkalmazásának lehetőségeit, mely feladatokra jelenleg az UAE Dassault Mirage 2000-9 típusú repülőgépei vannak kijelölve. A Lockheed Martin cég tájékoztatása szerint várható, hogy Görögország és más potenciális vevők részéről újabb rendelések érkeznek, ami mintegy 200 db-bal megnöveli a továbbiakban legyártandó gépmennyiséget és 2010-ig kiterjeszti a cég F-16 típusú repülőgéppel kapcsolatos gyártási tevékenységét.

A svéd „Filur” demonstrátor UCAV első repülése

2005. október 10-én végrehajtásra került a Saab cég „Filur” demonstrátor pilótánélküli harci repülőeszközének (UCAV) első repülése. 2006-ban a típusal kísérleti repüléseket fognak végezni. A repülési tesztek folyamán a kis radar-keresztmetszetű konstrukciót azon lopakodó technológiák értékelésére szándékozzák felhasználni, melyek alkalmazásra kerülhetnek a Gripen vadászrepülőgépek jövőbeni változatai és egy perspektivikus UCAV eszköz szerkezeti kialakításánál.

A brit JSF beszerzések átütemezése

Anglia korábban 2017-re határozta meg a teljes hadműveleti teljesítőképesség (FOC) elérését a beszerzésre kerülő Lockheed Martin F-35 JSF Közös Csapásmérő Vadászrepülőgépekkel (angol elnevezés: Közös Harci Repülőgép – Joint Combat Aircraft – JCA). A beszerzésre az U.K. a repülőgép rövid felszállást és függőleges leszállást (STOVL) alkalmazó F-35B változatát választotta. E változat fejlesztése azonban – elsősorban a nagy szerkezeti súly miatt jelentkező problémák miatt – elhúzódott, s emiatt a FOC elérésére eredetileg kitűzött dátumot a közelmúltban 2010-re, a repülőgépek első csoportjának átvételét pedig 2014-re ütemezték át. E döntés következményeként a BAE Systems Harrier GR9 VTOL vadászrepülőgépek legalább 2019-ig szolgálatban maradnak, vagyis a típus kivonása az eredetileg tervezett időponthoz képest négy évvel későbbre tolódik. A JCA felhasználásával az a szándék, hogy biztosítsa a Védelmi Minisztérium számára a „**háború első napjának platformját**”, azonban a nagy-hatótávolságú levegő-felszín fegyverek egy részének a JCA fedélzeti fegyverrendszerébe történő beintegrálása szintén elhúzódik, s emiatt a típus nem lesz képes teljes mértékben azonnal betölteni ezt a szerepkört. ***Ezért a Harrier GR9 repülőgépek 2019-ig történő szolgálatbantartása mellett a Légierőnek a Tornado GR4 csapásmérő repülőgépek élettartamát is meg kell hosszabbítania legalább 2025-ig, vagyis a korábban várthoz viszonyítva 5 évvel.***

Tájékoztatás a MiG-35 vadászrepülőgépről

Az RSzK MiG konzorcium aktívan részt vesz az India által meghirdetett, 126 db könnyű vadászrepülőgép beszerzésével kapcsolatos versenyben. A Konzorcium a közelmúltban bejelentette azon szándékát,

hogy a verseny keretében felajánlja Indiának a MAKS 2005 kiállításon debütált MiG-29OVT demonstrátor repülőgép MiG-35 típusjelzésű gyártási változatát. A MiG-35 a MiG-29OVT demonstrátor repülőgép mindhárom tengely körüli tolóerővektor vezérlést biztosító RD-33MK típusú hajtóműveivel, valamint egy aktív fázisvezérelt antennarácscsal ellátott fedélzeti lokátorral lesz felszerelve és 6000 óra sárkány élettartammal fog rendelkezni. A MiG-21 repülőgépek lecserélését célzó versenyben a MiG-35 várható ellenfeleit a Boeing F/A-18 E/F Super Hornet, a Dassault Mirage 2000, a Lockheed Martin F-16, a Saab Gripen és potenciális lehetőségként a Dassault Rafale és az Eurofighter Typhoon típusok fogják képezni.

Az AESA kulcsfontosságú szerepe az U.S. fedélzeti hálózati rendszerének létrehozásában

Az aktív elektronikus pásztázást alkalmazó rácsantennákkal felszerelt, u.n. AESA lokátorok döntő szerepet játszhatnak az U.S. jövőbeni katonai szuper-sávszélességű repülőfedélzeti rendszereinek létrehozásában. Az AESA lokátor elsődleges szerepe az, hogy kettős üzemmódú légi és földi célkövető szenzorként szolgáljon a fejlett vadászrepülőgépek (F-22A Raptor és F/A-18 E/F Block 2 Super Hornet) számára. A technológia azonban adatemitterként történő alkalmazásra is ígéretesnek tűnik főleg azért mert X-sávba tartozó frekvenciát használ. *A cikk részletesen ismerteti a technológia alkalmazhatóságát elsősorban a valósídhó felderítési adatok továbbítására, valamint a megvalósítás műszaki vonatkozású kérdéseit és problémáit.*

Integrációs repülések a Meteor rakéta légi indításokhoz történő előkészítésére

Az MBDA konzorcium Meteor rakétájának légi indításokhoz való előkészítésére, s a fedélzeti fegyverrendszerbe történő beintegrálásának tesztelésére kulcsfontosságú integrációs repüléseket végeztek a múlt év decemberében. A tesztek keretében egy Saab JAS 39A Gripen egy Meteor avionikai készlettel repült, s 2006 elején fogja végrehajtani a rakéta első légi indítását.

Tájékoztató az F-35A vadászrepülőgép új repülésvezérlő rendszeréről

Az F-35A JSF 2006 augusztusára tervezett első repülésére készülve a Lockheed Martin cég jelenleg végzi a repülőgép vezérlő felületeinek új elektro-hidrosztatikus működtető rendszerével (EHAS) kapcsolatos intenzív teszteléseket. Az EHAS rendszer vezérlő egységei önálló elektromechanikus munkahengereken belül elhelyezkedő hidraulika folyadékból, szivattyúból és elektromos motorokból állnak. E rendszer-nél tehát nincsenek az egész sárkányszerkezeten végigfutó hidraulika csővezetékek, ami lecsökkenti a szerkezeti súlyt, a konstrukció bonyolultságát, valamint a harci sérülések bekövetkezésének veszélyét. *A cikk részletesen ismerteti az EHAS rendszer szerkezeti felépítését és működési sajátosságait.*

Tájékoztató az új francia AASM fegyver szolgálatbaállításáról

A Francia Légierő jelenleg végzi a közel-precíziós Fejlett Levegő-Felszín Rakétameghajtású (AASM) bombafegyver szolgálatba állításának előkészítését. Mind a Légierő, mind pedig a Haditengerészet vonatkozásában a Rafale vadászrepülőgép lesz az AASM első fogadótípusa, de a Mirage 2000 repülőgépek is fel lesznek szerelve ezzel a fegyverrel. Az első 3000 db AASM fegyver két változatban kerül leszállításra. Az egyik változat kizárólag INS/GPS irányítást alkalmaz, a másik pedig INS irányítást, melyhez egy leképező infravörös szenzor kapcsolódik az előre kijelölt célok felismerésének biztosítására. Az alaptípus sorozatgyártásával egy időben már a teljesítőképesség növelését biztosító modernizálások tervezése is beindult. A várható modernizálások között szerepel az AASM kétirányú adatkapcsolati rendszerrel történő ellátása, a lézeres irányítást alkalmazó AASM bevezetése, majd ezután pedig egy milliméteres hullámtartományban működő mellső radar keresőfejjel ellátott AASM kifejlesztése, ami biztosítani fogja a minden-időjárási viszonyok közötti alkalmazhatóság lehetőségét.

Jelenleg az AASM fegyver 250 és 500 kg-os bombatestekkel egyesítve kerül felajánlásra. A Hadsereg kisebb fegyverek alkalmazása iránti általános törekvése miatt azonban fontolás alatt áll egy 125 kg-os változat kialakítása. A jelenlegi AASM fegyver alapvető feladata a nagyobb – maximálisan 75 km – távolságon elhelyezkedő célok leküzdése. A fegyver azonban úgy is beállítható, hogy a rendkívül kis távolsá-

gon (3 km, vagy ennél kisebb) lévő célok megsemmisítése is lehetővé válnék. *A cikk részletesen ismerteti az AASM szerkezeti felépítésének, fejlesztésének, gyártásának, alkalmazási sajátosságainak és továbbfejlesztésének kérdéseit, valamint az exporteladásokkal kapcsolatos lehetőségeket.*

Összefoglaló a MAKS 2005 kiállításról

A Moszkva melletti Zsukovszkijban tartott hetedik MAKS 2005 Nemzetközi Repülő Kiállítás volt eddig a legjobban szervezett hasonló esemény Oroszországban a 90-es évek eleje óta. A két évvel ezelőtti kiállításhoz viszonyítva megnőtt a külföldi résztvevők, valamint a rendelkezésre álló kiállítási csarnokok száma.

Az orosz repülőipar jelenleg az új gyártmányok helyett inkább a meglévő repülőtechnika modernizálására összpontosít, s ennek megfelelően néhány UAV projekt kivételével egyetlen egy teljesen új repülőeszköz, vagy rakétafegyver nem került ebben az évben kiállításra. Másrészt viszont a kiállításon számos megnövelt teljesítőképességű gyártmány (köztük több radikálisan áttervezett konstrukció) volt jelen. *A cikk részletesen ismerteti és elemzi a Szuhoj, MiG, Jakovlev, Mil, Kamov és Kazan Helicopters cégek által kiállított repülőeszközöket, a kiállításon bemutatott repülőfedélzeti fegyvereket, UAV eszközöket és fedélzeti lokátorokat, valamint az orosz repülőipar helyzetével és a további fejlesztésekkel kapcsolatban a kiállításon nyert tájékoztatásokat.*

Az F-22A Raptor vadászrepülőgép szolgálatbaállítása

Két évtizede tartó fejlesztés és több milliárd dolláros beruházás után a lopakodó, többfeladatú Lockheed Martin F-22A Raptor vadászrepülőgép 2005. december 15-én szolgálatba lépett a Langley Légibázison (Virginia) települő 27. Vadászrepülő Századnál. A Raptor szolgálatbalépése egy jelentős mérföldkő a Légierő számára, amely évek óta törekszik az elavuló F-15C légifölény vadászrepülőgépek új típusokkal történő lecserélésére.

A 70-es években megjelent F-15 a kisebb F-16 típussal együtt közel három évtizede korlátlanul uralja a légifölényt világszerte. A Szu-27, Szu-30 és a MiG-35 típusokhoz hasonló modern orosz vadászrepülőgép konstrukciók megjelenése azonban – a bonyolult felszín-levegő

rakétákkal (SAMs) együtt – veszélyezteti a légifölény F15 és F-16 vadászrepülőgépekkel történő biztosíthatóságát a jövőbeni konfliktusokban.

Az illetékes szakemberek szerint az F-22A klasszisokkal jobb a világon jelenleg létező összes vadászrepülőgép konstrukcióknál, a fejlesztésben lévőköt is beleértve. ***Ez elsősorban az alábbiaknak köszönhető:***

- A Raptor azon magában rejlő képességének, amely biztosítja az ellenséges radarok által történő felderítés veszélyének elkerülését;
- A rendkívüli manőverezőképességnek, beleértve a hajtómű tolóerővektor változtatásának lehetőségét;
- A hosszú idejű szuperszonikus repülés lehetőségének a nagy tüzelőanyag-fogyasztással járó utánégetés alkalmazása nélkül.

A repülőgépet az integrált avionikai rendszerek felhasználása is jellemzi, melyek egyesítik a különböző fedélzeti szenzorok adatait a kabinban elhelyezett kijelző képernyőkön, s ezáltal példátlan harci helyzetismeretet biztosítanak a Raptor pilóták számára.

Az F-22A eddigi tesztelése és értékelése megerősítette a fenti állításokat, sőt a szakemberek azt is kihangsúlyozzák, hogy a típus felülmúlja az elvárásokat, különösen a fedélzeti szenzorok teljesítőképessége és az általuk biztosított valóságszerűség területén.

A cikk részletesen ismerteti a repülőgép eddigi fejlesztésének történetét, és főbb fázisait, a fedélzeti avionikai és fegyverrendszerek teljesítőképességét, a szolgálatbaállítás előkészítésének és végrehajtásának főbb kérdéseit, a gyakorlatokon történő alkalmazás eddigi tapasztalatait, a gyártás megszervezését és a végleges gyártási darabszám kialakulásának történetét, valamint a típus továbbfejlesztésével kapcsolatos modernizálási terveket.

A Raptor fejlesztésének eddigi költségkihatásai durván 30 milliárd USD-t tesznek ki. Mintegy 15 milliárd USD is felhasználásra került eddig a repülőgép gyártására. A Lockheed Martin cég szerint a repülőgép jelenlegi egységára – beleértve a hajtóműveket, tartalékalkatrészeket és a támogató berendezéseket – 120 és 130 millió USD között van. Lockheed Martin cég jelenleg havonta 2 Raptor legyártását biztosítja.

A vadászrepülőgép-fejlesztés kilátásai

Az elkövetkező években a világ harci repülőeszköz piacának összetétele valószínűleg jelentős változásokon megy keresztül. E változások üteme további lendületet nyerhet, mivel növekszik a saját, hazai programok száma egyes olyan országokban, melyek korábban kizárólag csak importból szereztek be a repülőeszközöket.

A cikk átfogó elemzés formájában vizsgálja a világ főbb vadászrepülőgép-típusainak fejlesztésével, gyártásával és továbbfejlesztésével kapcsolatos kilátásokat. Ismerteti a 2006-2010-ig terjedő időszakra a Boeing, Lockheed Martin, Eurofighter, Szuhaj, és Chengdu Aircraft cégekre vonatkozóan a Forecast International által éves bontásban összeállított előrejelzéseket a vadászrepülőgépek gyártott mennyiségével és gyártási értékével kapcsolatban.

Megjegyzés:

A rövid ismertetések a Flight International, Aviation Week & Space Technology, Military Technology és a Jane is Defence Weekly folyóiratokban 2005. október 18– 2006 január 16-ig megjelent cikkek fordításai alapján kerültek összeállításra.

TÁJÉKOZTATÓ – INFORMÁCIÓ

A HM INGATLANKEZELÉSI HIVATAL MEGALAKULÁSA ÉS TEVÉKENYSÉGE

Hunyadi Mátyás - Fejes Sándor¹

I. 1998-2002. közötti időszakban végrehajtott szervezési feladatok, a HM Ingatlankezelési Hivatal megalakítása

A HIVATAL SZAKMAI TEVÉKENYSÉGE EBBEN AZ IDŐSZAKBAN

A.) 1998-2002. közötti időszakban az elhelyezési szakterület vonatkozásában két jelentős változást hozott az MH keretében zajló átalakítási folyamat:

I.) A honvédelmi miniszter 72/1997. (HK 25) HM utasításával meghatározta azon elhelyezési tevékenységek körét, amelyeket polgári szolgáltató szervezetek igénybevételével kell biztosítani, a HM vagyonkezelésű ingatlanok kezelése, a csapatok ellátása érdekében. Ennek keretében 1999-ben, illetve 2000-ben átalakításra került az elhelyezési szolgálatok működése.

A HM Elektronikai, Logisztikai és Vagyonkezelő Részvénytársasággal megkötött *Szolgáltatási Szerződés* alapján az Rt. átvette a kijelölt és a szerződés hatálya alá tartozó HM vagyonkezelésű katonai és lakóingatlanok működtetését. Ennek keretében az **MH Elhelyezési Központ** budapesti lakóházkezelő szerve, a központi és vidéki szerviz üzemegységek, a logisztikai ellátó szervek végrehajtott állománya, a laktanya elhelyezési szolgálat végrehajtott állománya 1999. június 01-től a kiadott szervezési intézkedésekben foglaltaknak megfelelően törlésre kerültek az **MH Elhelyezési Központ** állománytáblájából.

¹ Hunyadi Mátyás mk. alezredes, HM Ingatlankezelési Hivatal, osztályvezető.

Fejes Sándor mk. alezredes, HM Ingatlankezelési Hivatal osztályvezető-helyettes.

2.) 2000. augusztus 15-i hatállyal az **MH Elhelyezési Csoportfőnökség, és az MH Elhelyezési Központ bázisán megalakult a HM Ingatlankezelési Hivatal (továbbiakban Hivatal).**

Ezzel egy időben a jogelőd, **MH Elhelyezési Központ** az „**MH elhelyezési szolgálatának átalakításával kapcsolatos feladatokról**” szóló – **38/2000. (HK 12) HM utasítás**, valamint a végrehajtására kiadott **014/2000. MH PK-i** intézkedés alapján megszűnt.

A **Hivatal** megalakulását követő kettő évben, négy alkalommal került sor a Munkaköri Jegyzék módosítására. Ezt egyrészt a **Hivatal** feladatainak bővülése (**katonai építéshatósági feladatok, miniszteri biztost támogató csoport megalakulása**), másrészt a **Laktanya Rekonstrukciós Program** beindításából eredő többletfeladatok indokoltak.

A szervezeti korrekciókat követően a **Hivatal** létszáma 2002 nyarán megállapodott **222** főben, az alábbi megosztásban: **79** fő hivatásos katona, és **143** fő közalkalmazott. **Ekkorra alakult ki - a követelményeknek és a feladatrendszernek megfelelően - a Hivatal szervezeti felépítése is, az alábbiak szerint:**

1. Főigazgatóság

- a.) Főigazgató
- b.) Főigazgató helyettes
- c.) Főigazgató igazgatási helyettes
- d.) Főigazgató ingatlangazdálkodási helyettes
- e.) Főigazgató ingatlankezelési helyettes
- f.) Jogi-igazgatási és Ellenőrző Osztály
- g.) Személyügyi alosztály

2. A főigazgató igazgatási helyettes alárendeltségében:

- h.) Törzsszisztély
- ha.) Ügyviteli részleg
- i.) Támogató osztály
- ia.) Tervezési és Közgazdasági Alosztály
- ib.) Központi Vagyon-nyilvántartási Alosztály

3. A főigazgató ingatlangazdálkodási helyettes alárendeltségében:

- j.) Elhelyezési és Ingatlan-gazdálkodási Osztály
- k.) Ingatlan-nyilvántartási és Szakigazgatási Osztály
- ka.) Ingatlan-nyilvántartási Alosztály
- kb.) Dokumentációs Alosztály
- l.) Területi Lakásgazdálkodási Osztály
- m.) Budapesti Lakásgazdálkodási Osztály

4. A főigazgató ingatlankezelési helyettes alárendeltségében:

- n.) Lebonyolítási Osztály
- o.) Kezelésfelügyeleti Osztály
- ba.) Gazdálkodási Alosztály
- p.) Anyaggazdálkodási Osztály

5. I. Területi Kirendeltség Vezetőség (Budapest):

- q.) Kezelésfelügyeleti és Ingatlan-gazdálkodási Osztály
- r.) Tárolási Osztály

6. II. Területi Kirendeltség Vezetőség (Székesfehérvár):

- s.) Kezelésfelügyeleti és Ingatlan-gazdálkodási Osztály

7. III. Területi Kirendeltség Vezetőség (Debrecen):

- t.) Kezelésfelügyeleti és Ingatlan-gazdálkodási Osztály

8. Katonai Építéshatósági Osztály

9. Beruházási és Ingatlanfejlesztési Iroda Támogató Csoport.

A honvédelmi miniszter a **44/2002. számú HM határozatával módosított 28/2000. (HK 12) HM határozatával** kiadott Alapító Okiratban **a Hivatal alaptevékenységi körét az alábbiak szerint határozta meg:**

- A HM vagyonkezelésű ingatlanállománnyal, az elhelyezési szakanyagokkal történő gazdálkodás végzése, illetve központi irányítása;
- A HM és MH elhelyezési szerveinek irányítása, felügyelete;
- A HM vagyonkezelésű ingatlanok használatának, időszakos hasznosításának, fenntartásának, üzemeltetésének, a HM vagyonkezelésű lakóingatlanok kezelésének felsőszintű irányítása, az ezzel kapcsolatos szolgáltatások megrendelése;
- A helyi és területi lakásgazdálkodási szervei útján a HM vagyonkezelésű lakásokkal történő gazdálkodás;
- A HM vagyonkezelésű ingatlanállomány fejlesztésével, felújításával összefüggő feladatok végzése, illetve irányítása és felügyelete;
- Önálló szervezeti elemmel ellátja a katonai építésügyi feladatokat a NATO biztonsági beruházási, illetve a polgári építésügyi szervek hatáskörébe nem tartozó építésügyi engedélyezési tevékenységeknél.

Az **Alapító Okirat** a **Hivatalt**, önálló jogi személyiségű, országos hatáskörű költségvetési szervként nevesítette. A **Hivatal** az előirányzatok feletti rendelkezési jogosultság szempontjából teljes jogkörrel rendelkező, a gazdálkodás módjára tekintettel részben önállóan gazdálkodó költségvetési szerv.

B.) A Hivatal, illetve a jogelőd MH Elhelyezési Központ az 1998-2002. évek során alapvetően az alapító okiratban meghatározott tevékenységeket hajtotta végre, az alábbiak szerint:

Az ingatlangazdálkodás területén:

- A HM vagyonkezelésű ingatlanállománnyal kapcsolatos egyes vagyonkezelői és nyilvántartási feladatok ellátása;

- Országos – a **HM Honvéd Vezérkarral** megosztott – hatáskörben biztosítani a polgári építési tevékenységhez kapcsolódó szakhatósági feladatokat;
- A budapesti és területi lakásgazdálkodási feladatok ellátása;
- A HM vagyonkezelésű, elidegenítésre kijelölt lakásállomány elidegenítése, az elidegenítési bevételek, a részletfizetések beszedése;
- A honvédelmi miniszter úr által feleslegessé nyilvánított ingatlanállomány hasznosítása, ennek keretében 2000 évtől az **ÁPV Rt.**-nek, illetve a **KVI**-nek történő átadása;
- A lakásvásárlás és –építés munkáltatói támogatásával összefüggő kölcsönök folyósítása, illetve a kölcsöntörlesztések nyilvántartásával, beszedésével kapcsolatos feladatok, ennek keretében az **Országos Takarékpénztárral** megkötött szerződésben az **OTP Rt**-t terhelő kötelezettségek teljesítésnek felügyelete;
- A HM vagyonkezelésű ingatlanállomány időszaki hasznosításával (bérbeadásával) kapcsolatos egyes feladatok végzése;
- A csapatok és a HM szervek, a technikai eszközök és anyagi készletek elhelyezésével, díszlokációjával összefüggő – a **Hivatal** feladatkörébe utalt – elhelyezési tervezési tevékenység (elhelyezési mérlegek készítése);
- A HM vagyonkezelésű ingatlanállománnyal, a lakhatással kapcsolatos peres és nem peres eljárásokban a vagyonkezelői érdekek képviselete;
- A személyi állomány lakhatásával összefüggő lakásvásárlások végzése, illetve az igényjogosultak elhelyezése érdekében nőtlenzálló férőhelyek bérlése, az ezekkel összefüggő pályáztatások lebonyolítása.

Az ingatlankezelés területén:

- A katonai objektumok működtetésére megkötött szolgáltatási szerződés keretei között az egyes **„Megrendelői jo-**

gok” képvisellete, a költségviselői kötelezettségek teljesítése, illetve az éves ártárgyalások előkészítése és lefolytatása;

- A szolgáltatási szerződés alapján a **Szolgáltatót**, illetve alvállalkozóit terhelő szerződéses kötelezettségek teljesítésének ellenőrzése;
- A HM vagyonkezelésű ingatlanállományon végzett ingatlan-karbantartási és felújítási feladatok tervezése, műszaki előkészítése, lebonyolítása, pályáztatása, a kivitelezés műszaki ellenőrzése, átvétele, az ezzel összefüggő engedélyeztetési eljárások lefolytatása;
- A **Laktanya Rekonstrukciós Program** tervezése, végrehajtása, illetve a **Lakásprogram Hivatalra** háruló feladatainak végzése;
- A csapatok és az önálló ingatlanban elhelyezett HM szervek elhelyezése érdekében szükségessé vált kisebb építmények végrehajtása;
- Az elhelyezési szakanyagok vonatkozásában az anyagnem-felelősi feladatok ellátása;
- A beruházásokkal összefüggő első ellátmányok, a csapatok és HM szervek elhelyezési szakanyagokkal történő ellátásával, utánpótlásával kapcsolatos beszerzési, tárolási feladatok végzése;
- A csapatoknál elhasználódott elhelyezési szakanyagok selejtezése.

Építéshatósági tevékenység

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló **1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 62. § (1) bekezdés m)** pontja hatalmazta fel a **Kormányt** arra, hogy a sajátos építményfajták körébe tartozó honvédelmi és katonai célú építményekre vonatkozó, építésügyi hatósági engedélyezés szabályait rendelettel állapítsa meg. A vonatkozó jogszabály a **40/2002. (III. 21.) Kormány rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet)**, amely 2002. március 29-én lépett hatályba.

A **Korm. rendelet 3.§ (1) bekezdése** ruházta fel a Hivatal szervezetébe tartozó katonai építésügyi hatósági osztályt a Kormányrendelet hatálya alá tartozó építmények vonatkozásában az elsőfokú építésügyi hatósági jogkörrel.

Az országos illetékességgel rendelkező hatóság hatásköre nem kötődött kifejezetten a HM vagyonkezelésű ingatlanok köréhez, azon túlmutatva az építésügyi hatósági engedély iránti kérelemmel érintett építmény funkciója – ***beleértve a nemzetközi katonai szerződésekből eredő kötelezettségeket is (pl. NATO NSIP – NATO Biztonsági Beruházási Program)*** – határozta meg azt.

További sajátossága a hatóság hatáskörének, hogy az általános építésügyi hatóságoktól eltérően a katonai építésügyi hatóság engedélyezési jogkörébe tartoznak a beruházással érintett ingatlanokhoz közvetlenül tartozó nyomvonal jellegű építmények is (***utak, vasutak, szénhidrogén hálózatok, távközlési építmények, vízügyi létesítmények***), amelyek általános hatósági eljárás esetén típusonként eltérő engedélyező szervek hatásköre lenne.

A katonai építésügyi hatóság engedélyeinek fajtái:

- Elvi építési engedély;
- Építési engedély;
- Bontási engedély;
- Fennmaradási engedély;
- Rendeltetés megváltoztatására vonatkozó engedély;
- Használatvételi engedély;
- Telekalakítási engedély.

A katonai építésügyi hatóságnak az Étv.-ben nevesített további – kötelezően ellátandó feladatai:

- Építésügyi hatósági ellenőrzés;
- Építésfelügyeleti ellenőrzés;
- Építésügyi hatósági kötelezés;
- Építésügyi bírság kiszabására irányuló eljárás;
- Telekalakítási és építési tilalom elrendelése.

A potenciális kérelmező jogi személy (*a HM IKH*) és az **Építéshatósági Osztály** szervezeti hovatartozása konfliktushelyzetét, valamint az Osztály polgári személyi állományának törvényben előírt jogállása (*köztisztviselő*) és a Hivatal polgári alkalmazottainak jogállása (*közalkalmazott*) közötti ellentmondást feloldotta a **46/2003. (HK 14.) HM határozat**, amelyben a honvédelmi miniszter a Honvédelmi Minisztérium hivatalaként 2003. június 30-i hatállyal a **HM Költségvetési és Munkabiztonsági Ellenőrzési Hivatal Munkabiztonsági Igazgatósága** és a **HM Ingatlankezelési Hivatal Katonai Építéshatósági Osztály** összevonásával önálló jogi személyiségű költségvetési szervet alapított.

II.) Az infrastrukturális szakterület szervezeti változása, átalakítása, a Hivatal felépítése, feladatrendszere 2004. év végétől

1.) Szervezeti változás, átalakítás

A 2004. novemberétől alapvető változáson ment keresztül az infrastrukturális ágazat, szakterület irányítása és feladatrendszere, és ennek megfelelően a Hivatal feladatrendszere is. *A változásra, szervezeti átalakításra négy ütemben került sor:*

- I. ütem – a Magyar Honvédség infrastrukturális szervezeteinek átalakítása;
- II. ütem – szervezeti korszerűsítés és létszámcsökkentés;
- III. ütem – az **MH ÖLTP**-től a katonai elhelyezési és a védett létesítményekkel kapcsolatos feladatok átvétele;
- IV. ütem – a **Honvédelmi Minisztérium Ingatlankezelési Hivatal „belső”** szervezeti korrekciója.

a.) I. ütem – a Magyar Honvédség infrastrukturális szervezeteinek átalakítása

A Honvédelmi Miniszter által 2004. évvégén kiadott, a **„Magyar Honvédség infrastrukturális szervezeteinek átalakításával kapcsolatos feladatokról”** szóló 93/2004. és 100/2004. számú uta-

sításokban meghatározottak alapján a **Honvédelmi Minisztérium Infrastrukturális Főosztály** és a **Honvédelmi Minisztérium Beruházási Iroda** 2005. január 15-ével megszűnt, feladatrendszere és létszámának egy része átcsoportosításra került a **HM Ingatlankezelési Hivatalhoz**, mint jogutód szervezethez.

Az integráció előtti helyzet rövid áttekintése:

- **HM Infrastrukturális főosztály – 40 fő**
 - Igazgatási feladatok ellátása a szakterület vonatkozásában;
 - Az infrastrukturális szakterület tevékenységének koordinálása;
 - A lakásgazdálkodási és környezetvédelmi feladatok végrehajtásának szakirányítása.
- **HM Beruházási Iroda – 11 fő**
 - Kórház Rekonstrukciós program bonyolításának koordinálása;
 - JAS-39 GRIPEN infrastruktúra biztosítási feladatok végrehajtásának szervezése, felügyelete.
- **HM Ingatlankezelési Hivatal – 180 fő**

Ebben az időszakban a három szervezet létszáma együttesen 231 fő volt.

2005. január 15-i hatállyal a **HM Infrastrukturális Főosztály** és a **HM Beruházási Iroda** megszűnt. A **HM Ingatlankezelési Hivatal** létszáma az integrációt követően, **2005. január 15-én – 206 fő lett.**

A HM Ingatlankezelési Hivatal feladat és hatásköre az integrációt követően az alábbi új területekkel bővült:

- A HM szervek és a HM-nek közvetlenül alárendelt szervezetek, az MH katonai szervezetei elhelyezési körülményeinek fejlesztésével, alakításával kapcsolatos igazgatási, ingatlangazdálkodási, felújítási feladatok tervezése, a

miniszteri, kormány- és országgyűlési szintű döntések előkészítése, a jóváhagyásnak megfelelő végrehajtása;

- A HM vagyonkezelésében lévő ingatlanoknál a tulajdonosi képviselet ellátása, a vagyonkezeléssel összefüggő, miniszteri hatáskörbe tartozó döntések előkészítése, illetve az ingatlan állomány fejlesztésével, felújításával kapcsolatos feladatok végzése, irányítása és felügyelete;
- A HM szervek és a HM-nek közvetlenül alárendelt szervezetek, továbbá az MH katonai szervezeteinek elhelyezési körülményeivel, fejlesztésével, alakításával kapcsolatos hatáskörébe utalt építés-beruházási feladatok tervezésének és végrehajtásának irányítása. Az építés-beruházási célra jóváhagyott, fejezeti kezelésű előirányzatok tervezési, gazdálkodási és zárszámadási feladatainak ellátása;
- A HM irányítási körébe tartozó környezet- és természetvédelmi felügyeletből adódó feladatok végzése, a kármentesítési feladatok irányítása és felügyelete;
- A Nemzeti Környezetvédelmi Programok és Tervek ágazati alapprogramjainak kidolgozása, és azok végrehajtásával kapcsolatos tevékenység koordinálása; Az infrastrukturális szakterület tárcaszintű szabályozásához szükséges tervek kidolgozása.
- Az integráció következtében a HM Ingatlankezelési Hivatal tevékenysége, együttműködési rendszere a vezető szervek és a csapatok irányába a korábbiakhoz képest megváltozott.

Ezeket a folyamatokat szemlélteti az 1. és 2. számú ábra.

Az integráció következtében a **HM Ingatlankezelési Hivatal** teljes körű végrehajtói és középírányítói feladatai mellé társultak a minisztériumi szintű, szakterületre vonatkozó igazgatási feladatok is.

b.) II. ütem – szervezeti korszerűsítés és létszámcsökkentés

A **6/2005. és a 7/2005. számú HM utasítások** alapján, a szervezeti korszerűsítés és létszámcsökkentéssel összefüggő fel-

datok végrehajtásának keretében került sor a **HM Ingatlankezelési Hivatal** új struktúrájának kialakítására, melynek eredménye képen a létszám 2005. március 31-ével 180 főre csökkent.

c.) III. ütem – az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokságtól a katonai elhelyezési és a védett létesítményekkel kapcsolatos feladatok átvétele.

„A szervezeti korszerűsítéssel és létszámcsökkentéssel összefüggő feladatokról” szóló **6/2005. számú honvédelmi miniszteri utasítás** a korszerűsítés végrehajtását két ütemben határozta meg. A szervezeti korszerűsítés I. ütemében került végrehajtásra az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság** szervezeti struktúrájának korszerűsítésére és létszámának csökkentésére. Ennek eredménye képen az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság **Hadtápfőnöksége** szervezetébe tartozó **MH Katonai Elhelyezési Főnökség** szervezete 2005. április 01-ével megszűnt (13 fő), és feladatai a **HM Ingatlankezelési Hivatal** részére átcsoportosításra kerültek úgy, hogy a **Hivatal** létszáma nem növekedett.

A feladatok átvételét követően az MH hadrendjében szereplő HM szerveinek és katonai szervezeteinek vonatkozásában, a továbbiakban a Hivatal látja el a tábori elhelyezési szakanyagok anyagnem felelősi és gazdálkodási feladatait. Ebből adódóan új feladatként jelentkezett a gyakorlatok elhelyezési biztosítása, valamint az őrzésvédelmi fejlesztéssel, és az élőerős őrzésvédelem költségviselésével kapcsolatos feladatok végrehajtása is.

A Kormány és a Honvédelmi Minisztérium speciális erődítési létesítményeinek működtetése, üzemeltetésének tervezése, szervezése és irányítása *(a kormány döntése alapján)* szintén új feladatkört jelent a **HM Ingatlankezelési Hivatal** részére.

d.) 4. ütem – a Honvédelmi Minisztérium Ingatlankezelési Hivatal „belső” szervezeti korrekciója.

A 2005. év folyamán **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokságtól** átvett feladatok, a Hivatal szervezetei között úgy kerültek szétosztásra, hogy a már meglévő tevékenységi körök változatlanul hagyása mellett új elemként kerültek beépítésre, létszám bővítés nélkül. Ez a szervezeteken belüli feladat és munkaelosztás újra tervezését és szervezését hozta magával.

A HM vagyonkezelésében lévő, honvédelmi célra feleslegessé nyilvánított ingatlanok elidegenítésével kapcsolatos feladat a Hivatal kiemelt tevékenységi körébe tartozik. A feladat végrehajtására új szervezet nem került létrehozásra. Az elhelyezési és ingatlangazdálkodási szakterület korábbi alaprendeltetési feladatainak kibővítésével, változatlan létszám kerettel hajtotta végre az elidegenítéssel kapcsolatos tevékenységet. Ez nagy megterhelést rótt a szakállományra.

Mindezen körülmények hatására szükségessé vált a HM Ingatlankezelési Hivatal „*belső*” szervezeti felépítésének újra gondolása, a meglévő létszám változtatása nélkül. **Ennek eredménye képpen 2006. február 01.-ei hatállyal az alábbi szervezeti változások kerültek végrehajtásra:**

- A két Területi Osztály összevonása, Területi Üzemeltetés-felügyeleti Osztállyá;
- A Létesítményi Osztály létrehozása;
- Az Elhelyezési és Ingatlan-gazdálkodási Osztály bázisán az Ingatlan-szakirányítási Osztály megalakítása;
- Ellenőrzési alosztály megalakítása.

A szervezeti átalakítást követően a Hivatal létszáma jelenleg 183 fő.

2.) A követelményeknek és a feladatrendszernek megfelelően - a Hivatal szervezeti felépítése, és feladatrendszere az alábbiak szerint alakult:

I. A Főigazgatóság állományában

I/A. Ellenőrzési Alosztály

- A belső ellenőrzés független, tárgyilagos bizonyosságot adó és tanácsadó tevékenység végzése, melynek célja, az ellenőrzött szervezet működésének fejlesztése, és eredményességének növelése.
- Elemzések készítése, információk gyűjtése és értékelése, ajánlások és tanácsok kidolgozása a költségvetési szerv vezetője számára a vizsgált folyamatokra vonatkozóan.

I/B. Anyagi Koordinációs Osztály (HM-I)

- A Honvédelmi Minisztérium működési feltételeinek széleskörű (*távközlési- közlekedési eszközökkel, irodabútorzattal, gépjárműbelépők és parkolási engedélyekkel, stb. történő ellátás, valamint működési, üzemeltetési jellegű szolgáltatások*) biztosítása; részvétel az intézményi költségvetés tervezésében, a belsőanyagi-gazdálkodási tevékenység végzése; a minisztérium működéséhez szükséges elhelyezési, anyagi és technikai feltételek (kivéve a számítástechnikai, informatikai terület), munka és életkörülmények biztosítása, koordinálása.

I/C. Területi Üzemeltetés-felügyeleti Osztály (Budapest – Székesfehérvár - Debrecen)

- Az önálló ingatlanban elhelyezett Honvédelmi Minisztériumnak közvetlenül alárendelt szervezetek és a HVK alárendelt katonai szervezetek tevékenységéhez szükséges, energia és közmű-ellátás biztosítása, az elhelyezési feltételek megteremtése és fenntartása, a szakmailag alárendelt elhelyezési szervek irányítása, tevékenységének felügyelete. (Középirányítói feladatok ellátása).
- A HM vagyonkezelésű ingatlanok Szolgáltatóval történő működtetésének felügyelete.
- Az Magyar Honvédség és a honvédelmi miniszter közvetlen irányítása, felügyelete alá tartozó szervezetek ellátásához szükséges elhelyezési berendezési anyagok, központi beszerzésű bútorok, valamint épületgépészeti, épületfelszerelési, elhelyezési szakanyagok biztosításának felügyelete, helyi igények felülvizsgálata, javaslatétel azok rendezésére.
- Együttműködés a haderőnemi parancsnokságok elhelyezés-biztosítási feladatokat ellátó vezetőivel.
- A központi beszerzésű selejtezésre javasolt elhelyezési szakanyagok selejtezésének végrehajtása.

II. Főigazgató igazgatási helyettes alárendeltségében

II/1. Jogi-igazgatási Osztály

- II/2. Törzs Osztály
 - 2/A. Ügyviteli Részleg
- II/3. Támogató Osztály
- II/4. Közgazdasági és Vagyonynyilvántartási Osztály
- II/5. Koordinációs és Kidolgozó Osztály
- II/6. Létesítményi Osztály

Főbb feladatok

Támogatói szakterület:

- Intézményi költségvetéssel való gazdálkodás, elszámolás.
- Rendszeresített technikai eszközök üzemfenntartása.
- Személyi állomány munkakörülményeinek biztosítása;
- Anyagok és eszközök szakági analitikus nyilvántartásának vezetése, számviteli zárások elkészítése.

Közgazdasági és vagyon-nyilvántartási szakterület:

- A központi és intézményi költségvetési gazdálkodás felügyelete, likviditás biztosítása, költségvetés tervezése, beszámolók készítése.
- A Hivatal költségvetési gazdálkodásának felügyelete.
- A Hivatal anyagainak, tárgyi eszközeinek és központi vagyona vonnt ingatlanjainak analitikus és szintetikus nyilvántartása.
- A „**vagyonkataszter**” kialakítása és folyamatos aktualizálása. Elhelyezési információs rendszer működtetése, ingatlanállomány nyilvántartása, adatszolgáltatás.

Védett létesítmények fenntartása:

- A honvédelmi miniszter külön utasításaiban meghatározott, a HM IKH felelősségébe utalt szakmai alárendeltségű speciális erődítési létesítmények (továbbiakban létesítmé-

nyek) fejlesztésével, üzemeltetésével, fenntartásával kapcsolatos feladatok tervezése, szervezése, a végrehajtás irányítása.

- Az osztály hatás- és jogkörét érintő utasítások kidolgozása, a HM szervek és társmiszteriumok által készített törvénytervezetek véleményezése a létesítményekre vonatkozóan.
- A kijelölt létesítmények üzemeltetési, fenntartási, illetve karbantartási tevékenységének felügyelete.

III. Főigazgató ingatlangazdálkodási helyettes alárendeltségében

III/1. Elhelyezési és Ingatlangazdálkodási Osztály

III/2. Ingatlan-szakirányítási Osztály

III/3. Lakhatás Támogatási Osztály

III/4. Budapesti Lakásgazdálkodási Osztály

Főbb feladatok

Elhelyezési és ingatlangazdálkodási szakterület:

- A HM szervek és az MH csapatainak működéséhez, alaprendeltetési feladatainak ellátásához, a kiképzéshez szükséges ingatlanállomány biztosítása;
- Az állami tulajdon és a HM vagyonkezelői érdekének képviselete;
- Ingatlan hasznosítás, csere;
- Szakigazgatási feladatok;
- Vagyonkezelői hozzájárulások kiadásának előkészítése;
- A feleslegessé nyilvánított, nagy értékű ingatlanok értékesítésével kapcsolatos tevékenység;
- Levéltár működtetése.

Lakásgazdálkodási tevékenység:

- Lakhatás támogatási szakfeladatok;
- Lakáscélú támogatás előirányzat-gazdálkodási feladatok;
- Többpólusú lakhatás támogatási rendszer feladatainak ellátása;
- Lakáselidegenítés;
- Budapesti lakásgazdálkodási feladatok.

IV. Főigazgató ingatlankezelési helyettes alárendeltségében

- IV/1. Lebonyolítási Osztály
- IV/2. Kezelés Felügyeleti Osztály
- IV/3. Anyaggazdálkodási Osztály
- IV/4. Környezetvédelmi Osztály

Főbb feladatok

Lebonyolítási szakterület:

- Az önkéntes haderőre történő áttérés infrastrukturális feltételeinek biztosítása;
- Laktanya Rekonstrukciós Program;
- Csapatok érdekében előkészített, szerződött karbantartási, létesítési és felújítási feladatok (konyhák, légénységi épületek, szállók, bútorellátás);
- Őrzésvédelmi feladatokkal kapcsolatos tevékenység;
- Katonai Kórház Rekonstrukciós Program;
- Kecskemét, JAS-39 GRIPEN repülőgépek infrastrukturális fogadási feltételeinek biztosítása.

Kezelés felügyeleti szakterület:

- A szolgáltató szervezettel megkötött Szolgáltatási Szerződésben meghatározott tevékenységek felügyelete;
- Energia- és közmű gazdálkodási elemzések végzése;

- Gyakorlatok elhelyezési biztosításával kapcsolatos feladatok tervezése, szervezése és végrehajtása.

Anyaggazdálkodási szakterület:

- Szakanyag –gazdálkodás, beszerzés, ellátási feladatok végrehajtása;
- Elhelyezési szakanyagok HM szintű nyilvántartása;
- Tábori elhelyezési feladatok végzése.

Környezet- és természetvédelmi szakterület:

- Nemzeti Környezetvédelmi Programokhoz kapcsolódó ágazati környezet és természetvédelmi programok, feladatok;
- Környezeti kármentesítési feladatok;
- Hulladékgazdálkodáshoz, veszélyes hulladékok kezeléséhez kapcsolódó tevékenység.

III.) A Hivatal által végzett tevékenység a 2002-2005. közötti időszakban

A.) Ingatlanbiztosítás és infrastrukturális ellátás

Az időszak alatt a katonai ingatlanok, a tartósan hadrendben maradó katonai szervezetek által használt laktanyák, objektumok, kiképzési bázisok, lőterek folyamatos üzemeltetése, az infrastrukturális feladatok végrehajtása biztosított volt.

A tárca jelenleg az érvényben lévő költségvetési törvény, a zömében 2004-től hatályba lépett rendeletek, rendelkezések által meghatározott rendben jogosult arra, hogy a felesleges, elidegenítési korlátozás hatálya alá nem tartozó ingatlanait, a kincstári vagy nyilvántartásból történő kivonásukat követően, megbízási szerződés alapján értékesítse. Az értékesítésből befolyt bevétel – ***a köztartozások és az elidegenítés költségeinek kiegyenlítését követően*** – a védelmi felülvizsgálatból eredő laktanya-korszerűsítési, lakásépítési, lakásvásárlási kiadásokra fordítható.

A HM tárca vagyonkezelésében levő ingatlanok bérbeadása,² a felesleges ingatlanok hasznosítási folyamata³ a **korszerűsített tárcaszintű szabályozás** alapján történik.

1.) Vagyonkezelői jogot érintő ingatlanátadások

A tárgyi időszakban a HM vagyonkezelésében lévő, honvédelmi célra feleslegessé vált ingatlanok vagyonkezelői jogának vagyonkezelésre jogosult más szervek részére történő átruházása – térítésmentesen – 4 db önálló helyrajzi számú ingatlant érintett, amelynek területnagysága meghaladta a 740 hektárt.

2.) Önkormányzatok részére történő ingatlanátadások

A jogszabályban⁴ biztosított lehetőséggel élve, a települési önkormányzatok kezdeményezték a kötelező és önként vállalt önkormányzati feladatok ellátásának elősegítése, valamint foglalkoztatási, szociális, sport, gazdasági és területfejlesztési célok megvalósítása érdekében a kincstári vagyongazdálkodás céljaira feleslegessé vált, kincstári vagyongörbe tartozó ingatlanok ingyenes önkormányzati tulajdonba adását.

Összességében a honvédelmi szempontból feleslegessé nyilvánított ingatlanok közül a 2003. november 27-től 2005. december 31-ig terjedő időszakban több mint 147 önálló helyrajzi számú ingatlan került átadásra 51 önkormányzat részére.

² a Kincstári Vagyon Igazgatóság és a honvédelmi tárca között 1998. január 15-én megkötött Vagyonkezelési Szerződés végrehajtásának egyes szabályairól szóló 42/1998. (HK 13.) HM utasítás módosításáról szóló **89/2003. (HK 24.) HM utasítás.**

³ a Magyar Állam tulajdonában és a HM vagyonkezelésében lévő, honvédelmi célra feleslegessé vált ingatlanok értékesítésének, és az értékesítésre nem tervezett felesleges ingatlanok vagyonkezelői jogának vagyonkezelésre jogosult más szervek részére történő átruházása, valamint ingyenes önkormányzati tulajdonba adása előkészítésének rendjéről szóló **35/2004. (HK 9.) HM utasítás.**

⁴ Az államháztartásról szóló többször módosított 1992. évi XXXVIII. törvény 109/K. § (9) bekezdésének 2003. november 27-i módosítása.

3.) Ingatlanértékesítés

Az ingatlanértékesítési eljárás szabályozására 2004. tavaszán megalkotásra került HM utasítás érvénybe lépését követően, a HM nyílt közbeszerzési eljárás keretében kiválasztotta az ingatlanértékesítési eljárásban szakértőként közreműködő gazdálkodó szervezetet. Eddig két jegyzéken, **140** önálló helyrajzi számú ingatlan került kijelölésre, sajátáthatáskörű értékesítésre.

2004-ben ingatlan értékesítéséből bevétel nem származott, mivel ebben az évben még az értékesítés feltételeinek kidolgozása, megteremtése került végrehajtásra.

Az ingatlanértékesítési eljárási során 2005-ben öt ingatlan adásvételi szerződés megkötésére került sor bruttó **6,9** Mrd Ft értékben. További 5 ingatlan pályázatási eljárása folyik, illetve további 106 helyrajzi számú ingatlan esetében a kincszári vagyonszámból történő kivonási eljárás van folyamatban.

Ezen túlmenően mintegy bruttó **118,7** Millió Ft bevétel keletkezett a Budapest, **XII. kerületi Önkormányzattal** a területben lévő Pagony utcai **ABC** áruház és a Tamás Áron utcai **étterem** értékesítése tárgyában megkötött adásvételi szerződésben foglaltak teljesítéséből. A **győri ingatlan az Audi Hungária Motor Kft.** részére **650,2** Millió Ft vételáron értékesítésre került.

Összességében 2005. évben az ingatlanértékesítésből származó bevétel közel 7,7 Mrd Ft. volt.

B.) Infrastrukturális fejlesztések, beruházások

A honvédelmi tárca költségvetési lehetőségeinek függvényében folytatódott a laktanyák és elhelyezési körletek műszaki, szolgáltatási színvonalának növelése.

A laktanya-rekonstrukciós és lakásellátási tervek az önkéntes haderőre történő átállás és a védelmi képességek felülvizsgálatának eredményeivel összefüggésben felülvizsgálatra és megfelelő korrekcióra kerültek.

Az önkéntes haderőre történő áttérés feladatait figyelembe véve, elsőbbséget kapott a legénységi épületek, a konyhák és az energetikai közműrendszerek, üzemviteli helyek felújítása, korszerűsítése, illetve a hiányzó férőhely-kapacitások pótlása.

1.) Kiemelt (fejezeti) fejlesztési programok alakulása

a.) MH Központi Honvédkórház rekonstrukciós beruházás

2002 – 2005. között az **MH Központi Honvédkórház** beruházás szüneteltetéséből adódóan csak állagmegóvás és őrzés történt, mintegy **456,6** millió Ft ráfordítással.

Az **MH Központi Honvédkórház** rekonstrukciós beruházás folytatására és befejezésére vonatkozó 2003. évi kormányhatározat – új határidők kitűzésével – 2005. februárjában módosításra került. Ennek értelmében az **560** ágyas **Kórház** és **Egészségvédelmi Intézet** teljes rekonstrukciójának befejezési határideje 2008. december 31. Ezen belül az I. ütemben 2007. április 30-ig elkészülnek az 1993 óta félbehagyott épülettömbök (**450** ágy kapacitás).

Az I. ütem **18,5** milliárd Ft-os beruházási, ezen belül **17,9** milliárd Ft-os kivitelezési költségét a HM tárcának saját hatáskörben kell biztosítania, többlettámogatás nélkül. A további építési feladatok (meglévő épületek rekonstrukciója) külön pénzügyi és műszaki terv alapján folytatódnak.

b.) Kecskemét, JAS-39 GRIPEN repülőgépek infrastruktúrális fogadási feltételeinek biztosítása

A JAS-39 Gripen repülőgépek fogadási és elhelyezési feltételeinek megteremtése (Kecskeméten) érdekében szükséges építési beruházások kivitelezésére vonatkozó beszerzési eljárás lefolytatása - nemzetbiztonságilag bevizsgált cégek bevonásával - megtörtént. Az építési munkák 2005. májusában megkezdődtek.

A repülőgépek tárolói elkészültek, a hajózó, üzembentartó és kiszolgáló létesítmények már 90 %-ban felépültek. A svéd fél részére maradéktalanul biztosítva lettek - a szerződésben vállalt - munkaterület biztosítási, technológiai szerelési feltételek.

Összességében 2005-ben jelentős kivitelezői előteljesítés történt, ezáltal a beruházás várhatóan egy évvel korábban, már 2006-ban befejeződik. A repülőgépek fogadási feltételei biztosítottak, köszönhetően a svéd féllel kialakított szoros és folyamatos szakmai együttműködésnek.

2.) Laktanya Rekonstrukciós Program (LRP)

A Laktanya Rekonstrukciós Program elsődleges célja a személyi állomány elhelyezési és ellátási feltételeinek biztosítása, ezt követően a technikai kiszolgálás és a tárolási feltételek megfelelő színvonalú megteremtése.

A Laktanya-rekonstrukciós Programra vonatkozó kormányhatározatnak a finanszírozási részre vonatkozó módosítását (***a tárca költségvetésén kívüli forrás igénybevételének törlése***) a Kormány elfogadta.

Megfogalmazódott az ***MH új állományszerkezetének és díszlokációjának*** megfelelő, a személyi állomány elhelyezésére vonatkozó koncepció, mely a tervezési feladatok során érvényesítésre került. A koncepció alapján a tartósan használatban maradó laktanyák, objektumok infrastrukturális fejlesztésének célja meghatározásra került. A fejlesztések során figyelembe lett véve, hogy az adott ingatlan területén a napi élet biztosításához szükséges infrastruktúra biztosítva legyen, optimális mennyiségű, használható állapotú és gazdaságos üzemeltetésű, esztétikailag jó megjelenésű építmények kerüljenek kialakításra. ***Hogy ennek a követelménynek eleget lehessen tenni, kidolgozásra került a haderő-átalakítás üteméhez igazodó szakmai tervezési folyamat.***

Első lépésben – tanulmányterv alapján – a tárca megvizsgálta, hogy a kijelölt objektum általánosságban hogyan tudja biztosítani az adott katonai képesség eléréséhez és megtartásához szükséges infrastruktúrát. ***Második*** lépésben a funkciók pontos meghatározásával, a funkcióérték-elemzés módszerével a jóváhagyott állománytáblák alapján elkészült a részletes fejlesztési terv.

A laktanya-infrastruktúrát érintő fejlesztési elképzelések kidolgozásának megkezdésével az infrastrukturális szakterület képességorientált fejlesztési feladatainak ***integrálása*** területén előrelépés történt. A tárca költségvetési lehetőségeinek függvényében meghozott döntéseknek megfelelően folytatódott a laktanyák és elhelyezési körletek műszaki színvonalának továbbfejlesztése.

A Laktanya Rekonstrukciós Program keretében, az önkéntes haderőre való áttérés infrastrukturális feltételeinek biztosítása érdekében 2002-2004 évek között **23** db légénységi épület, **4** db légénységi konyha-étterem épület, **3** db gyengélkedő épület, **2** db tantermi épület, **4** db iroda (***parancsnoki***) épület felújítása történt meg különböző helyőrségekben.

A fentiekben felsorolt felújítási munkákkal a kor követelményeinek megfelelően kialakításra került **2848** férőhely a szerződéses állomány elhelyezése érdekében. Az állomány munkahelyi körülményeinek javítása érdekében **2754** irodai férőhely, valamint 1840 tantermi férőhely, ellátásának javítása érdekében **3500** konyhai, **974** étkezdei férőhely került felújításra, illetve kialakításra. Ezekben az években **836** nőtlenszálló férőhely felújítása történt meg.

A **Hivatal a Laktanya Rekonstrukciós Program** keretében az önkéntes haderőre történő áttérés infrastrukturális feltételeinek biztosítása, szerződéses állomány elhelyezési feltételeinek javítása, illetve ezeken a feladatokon túlmenően a honvédségi ingatlanok állagmegőrzése, illetve javítása érdekében 2002-2004 években **16.257** millió Ft értékben végzett felújítási munkákat.

A **HM közigazgatási államtitkár** által jóváhagyott - **haderőnemekkel egyeztetett** - 2005. évi Laktanya Rekonstrukciós Program, **7.888,-** millió Ft értékben tartalmazott feladatot. Az év folyamán a betervezett előirányzat, illetve feladatok változása miatt két esetben (**összesen 17.952,-millió Ft. értékben**) módosult az Laktanya Rekonstrukciós Program.

A tervben szereplő feladatok előirányzat biztosítása egyrészt a 2005. évi alap előirányzataból, **HM Központi Pénzügyi és Számviteli Hivatal** pénzmaradványból, másrészt ingatlanbérleti, valamint ingatlan elidegenítési díjból történt. Az ingatlan elidegenítési bevételek nagy része csak 2005. őszén teljesültek, ezért a betervezett feladatok nagyobb részének pályáztatására, mintegy **5,-** milliárd Ft értékben csak 2005. év októberétől került sor.

A **Laktanya Rekonstrukciós Program** részeként 2005. évre jóváhagyott feladatokra a szerződéskötések még 2005. évben megtörténtek. A 2005. évre jóváhagyott feladatok közül elkészült **3** db legénységi épület, **2** db iroda (**parancsnoki**) épület, és **1** db gyengélkedő épület.

A 2005. évben megkezdett munkák közül folyamatban van **8** db legénységi épület, **2** db iroda (**parancsnoki**) épület, **1** db tantermi és **1** db nőtlenszálló épület felújítása.

A 2005. évi **Laktanya Rekonstrukciós Program** részeként tervezett felújítási munkákkal, a kor követelményeinek megfelelően, a szerződéses állomány elhelyezése érdekében **1247** férőhely,

az állomány munkahelyi körülményeinek javítása érdekében **444** irodai férőhely, valamint **420** tantermi férőhely és **260** nőtlenszálló férőhely felújítása történt, illetve történik meg.

Az elmúlt években a toborzási lehetőség javítása érdekében **Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Budapesten, Szombathelyen, Veszprémben és Kaposváron toborzó központok** kerültek kialakításra.

3.) Beruházási feladatok

A HM tárca fő feladatai között szerepelt a személyi elhelyezési feltételek, ezen belül a lakásellátás javítása. Ennek keretében 2005. évben Hódmezővásárhelyen elkészült és szeptemberben átadásra került egy korszerű **200** férőhelyes nőtlenszálló.

Elkészül és a közforgalomnak átadásra került a Bp., XIII. ker. Hun utca új **200** férőhelyes nőtlenszálló előtti útszakasz, a kerületi Önkormányzattal kötött megállapodás alapján. A megnyitott utcaszakasz kedvezően befolyásolja a környék közlekedési helyzetét.

A 2002 – 2005. években fejezeti kezelésű előirányzatokból megvalósult építési beruházások következtében **547** db. (**Budapest 338, vidék 209**) lakás lépett be, mintegy **11.575** millió Ft ráfordítással. Vidéken megvásárlásra került további **85** db. lakás, mintegy **929** millió Ft előirányzat felhasználással. (**Mindösszesen 632 db. lakás 12.504 millió Ft. felhasználásával.**) Jelenleg folyamatban van **Pápán 4 db., Telkibányán 8 db. lakás és 7 db. garzonlakás építése**, 2006. évi átadással.

Egyéb katonai védelmi beruházás keretében 2005-ben megkezdődött a szolnoki repülőtér új tűzoltó épületének műszaki előkészítése, az ICAO repülőtér biztonsági előírásainak teljesítése érdekében.

A honvédség megtartó képességének fokozása érdekében három, egyenként 400 férőhelyes legénységi épület kivitelezése fejeződött be, valamint 550 szállóférőhely került kialakításra.

4.) Egészségügyi intézményrendszer fejlesztése

Folytatódott az egészségügyi intézmények építészeti minimum feladatainak kialakítása. A hosszú távú feladatok aktualizá-

lása során a **Hévízi Mozgásszervi Rehabilitációs Intézet**, a **Kecskeméti Repülőkórház** és az **MH Központi Honvéd Korház** munkáinál is érvényre jutottak az egészségügyi tárca által megfogalmazott elvárások, a gyógyító tevékenység infrastrukturális alapjainak a kor színvonalára való emelésére.

A feladatok egy része a 2004. évben induló **Kórház Minimum Program** részeként, másik része pedig a **HM Ingatlankezelési Hivatal** központi költségvetéséből került végrehajtásra. Az **MH Központi Honvéd Kórház** 1. sz. pavilon II. emeletén három műtővel, illetve kiegészítő helyiségekkel egy **új sebészeti műtő blokk** került kialakításra, **160** millió Ft. értékben.

5.) Esély-egyenlőségi program

A mindenki számára akadálymentesen hozzáférhető környezet és közszolgáltatások megteremtéséhez szükséges feltételek biztosítása érdekében – a **1015/2005. (II. 25.) Kormány határozat** alapján – **11** db objektumban került végrehajtásra az akadálymentesítés. Ennek keretében lépcsők, bejárati ajtók, járdaszegélyek, liftek és mosdóhelyiségek kerültek átalakításra. 2006. évben további objektumok kerülnek az akadálymentesítési program keretében átalakításra.

C.) Katonai objektumok üzemeltetése, fenntartása

A katonai objektumok üzemeltetésével, fenntartásával kapcsolatos tevékenységet a honvédelmi tárca – mint alaptevékenységbe nem tartozó, de működésének infrastrukturáját biztosító feladatrendszer – 2000. január 01-től, erre szakosodott – nem katonai – gazdálkodó szervezettel kötött vállalkozói szerződés keretében valósítja meg.

Az **Országgyűlés Honvédelmi Bizottsága** felhatalmazása alapján, az ingatlanállomány hosszú távú, kiszámítható és gazdaságosabb üzemeltetése érdekében, az eredményes beszerzési eljárást követően, a tárca 2002. január elsejétől határozatlan idejű szerződést kötött a **HM Elektronikai, Logisztikai és Vagyonkezelő Rt-vel**.

Kiemelt feladat volt az önkéntes haderőre történő átállás kapcsán a sorállomány kiválása következtében⁵ a **Szolgáltatási Szerződés** feladatrendszerének átalakítása, a jelentkező új feladatok beépítése a külső szolgáltató szervezettel végzett tevékenységbe. Az addig sorállomány igénybevételével végzett – takarítási, parkápolási, hó eltakarítási – feladatok szolgáltatásként történő megvásárlása 2004. április 15-től megtörtént és ezzel egyidejűleg a HM kezelésében lévő objektumok üzemeltetésére és fenntartására, a megkötött **Szolgáltatási Szerződés** kibővítésre került. A fentiek értelmében 2004. április 15-től a parkápolást, valamint 2004. november 1-től a takarítási feladatokat a szolgáltató teljes körűen látja el.

A **Szolgáltatási Szerződés** további bővülését eredményezte, hogy a **HM ReCreatív Üdültetési, Egészségmegőrző és Rendezvényszervező Kht.** használatában lévő objektumok 2005. március 01-től az üzemeltetési-, fenntartási-, hibaelhárítási-, karbantartási és elhelyezési biztosításának feladatai a **Szolgáltatási Szerződés** keretében kerülnek végrehajtásra.

Az előzőek alapján a **Szolgáltatási Szerződés** a tárca vagyongazdálkodásában levő objektumok (beleértve a magyar állam tulajdonában és a honvédelmi minisztérium kezelésében lévő lakóépületeket, lakásokat, továbbá a katonai objektumokat, a kórházakat, eü. létesítményeket, kivéve az **MH Verőcei Betegotthont**) közel **100 %-ára** terjed ki.

Az ingatlanok, objektumok üzemeltetési, fenntartási és lakóház-kezelési feladatait a **HM Elektronikai, Logisztikai és Vagyongazdálkodó Rt.** az elvárásoknak megfelelően látja el.

A Szolgáltatási díjról és az üzemeltetett objektumok számáról készült kimutatást a 3. számú táblázat tartalmazza.

D.) Környezet- és természetvédelmi feladatok

A Honvédelmi ágazat környezet- és természetvédelmi szakmai feladatrendszerét alapvetően meghatározza a nemzeti és **EU** jogszabály alkotási rendszerben történő honvédelmi érdekek érvé-

⁵ Az egyes elhelyezési feladatok végrehajtásának rendjéről szóló 11/2003. (HK 5.) HM utasítás.

nyesítése és összehangolása más szakterületek követelményrendszerével. Az újszerű előírásoknak való megfeleltetés érdekében a Magyar Honvédség szervezeteinél kialakításra és bevezetésre kerültek azok a környezetvédelmi szakintézkedések és kapcsolódó dokumentációk, amelyek a napi feladat végrehajtás szerves részeként kezelik a környezet és a természet védelmét.

A NATO környezetvédelmi doktrínájának nemzeti elfogadását és bevezetését követően egységes szemlélet és gyakorlat meghonosodása válik lehetővé, a honvédelmi tárca egészét tekintve, a katonai feladatok tervezésétől az ingatlan állomány fejlesztését célzó programok megvalósításáig.

A **Nemzeti Környezetvédelmi Program** 2002-ben befejeződött I. üteme, továbbá a 2003. évben kezdődött és 2008-ig tartó második üteme – kiemelt figyelemmel az EU tagságból eredő magasabb szintű elvárásokra – **Tematikus Akcióprogramokba** szervezve határozta meg a környezeti célállapotok elérésének eszköztárát.

A HM tárca számára a már 1998-tól működő **Országos Környezeti Kármentesítési Program** nevesített feladatként a **HM Alprogram** mellett *további négy alprogram szervezésű és működtetésű feladatban történő közreműködést határozott meg:*

- Környezettudatosság növelés;
- Vizeink védelme és fenntartható használata;
- Hulladékgyaldálkodás;
- Környezetbiztonság - Tematikus Alprogramok vonatkozásában.

A Kármentesítés HM Alprogram a Nemzeti Környezetvédelmi program részeként ütemezetten valósul meg a költségvetési források adta lehetőségeken belül. A Honvédelmi Minisztérium vagyonkezelésében levő szennyezett katonai területek közül 2005-ig **137** területrészen történt tényfeltárás, **100** szennyező-forrás műszaki beavatkozással kerül felszámolásra, és **23** katonai objektumban folyik a felszín alatti vizek minőségét ellenőrző megfigyelőkutak folyamatos üzemeltetése.

A környezeti kármentesítés kapcsán kiemelkedő nagyságrendű és költségvetési ráfordítási igényű feladat végrehajtással érintett helyőrségek 2002 és 2005 évek között:

Kecskemét:	1.016 millió Ft	(folyamatban lévő munka)
Pápa:	840 millió Ft	(folyamatban lévő munka)
Hetényegyháza:	500 millió Ft	(folyamatban lévő munka)
Recsk:	335 millió Ft	(befejezett munka, utóellenőrzéssel)

A HM prioritása szerinti kármentesítési feladat-végrehajtásba bevont működő objektumok kiválasztási metodikája egyben szavatolja, hogy a működő létesítmények kármentesítésének befejezését követően egy olyan környezetbarát katonai tevékenység bonthatozzon ki ezen a bázison, amely a megelőzés elvét is kielégíti és a nemzetközi normákkal is összevethető eredményt ad.

Mindezek érdekében a HM éves költségvetésében:

2002 évben	850 millió Ft	
2003 évben	1.753 millió Ft	
2004 évben	1.471 millió Ft	került biztosításra és teljes körűen felhasználásra,
2005 évben	505 millió Ft	állt rendelkezésre a szennyező források, szennyezett területek kármentesítése célfeladathoz.

A Biológiai és táji sokféleség megőrzése megnevezésű **Tematikus Akcióprogramban** a honvédelmi tárca lö- és gyakorlótereinek kitűnő természeti adottságai, és az eddig folytatott természeti értékmegőrző tevékenysége miatt működik közre, az **Európai Unió Ökológiai Hálózat**, a **NATURA 2000** területek közé tervezett katonai rendeltetésű és használatú területeken, a

honvédelmi érdekek és természetvédelmi elvárások összhangjának megteremtésével.

A környezeti elemek védelmét célozza a honvédségi létesítmények infrastrukturális feltételrendszerének fejlesztése, az előírt, szakszerű működtetés magasabb színvonalra emelése a vízellátás, szennyvízkezelés, hő- és energiaellátás, melegvíz biztosítás, gázellátás, egyéb kommunális szolgáltatások terén.

Felerősödött a reagálási szint olyan területen is, amely az államánymint környezet-egészségügyi szempontból helyezi biztonságba, ilyen a parlagfű fertőzöttség erőteljes visszaszorítására tett törekvés és mentesítési feladat, a „*Parlagfű mentes Magyarországért*” célkitűzéshez való hozzájárulásként.

IV. A Hivatal előtt álló főbb feladatok

A 2006. ÉVI FŐBB FELADATOK

Az infrastrukturális feladatkör 2006. (+2) évi feladatának tervezése a **Tárca Védelmi Tervező Rendszer (TVTR)** keretében, a korábbi évek tapasztalatainak felhasználásával, a szabályzó környezet meglévő elemeire figyelemmel és lehetőség szerint a várható változásokra tekintettel történt. A **TVTR** folyamatainak eredményeként kialakított irányokat, feladatokat, elvárásokat – a szakterület ez évi tevékenységét alapjaiban meghatározó, a dolgozat megírásának idején rendelkezésre álló forrásokból leszűrhető következtetések alapján – **röviden összefoglalva az alábbi feladatok körvonalazhatók.**

A tárca vagyonkezelésével kapcsolatos feladatok:

- Folytatni kell a honvédelmi célú hasznosításra már nem tervezett nagy értékű ingatlanok értékesítését. Az értékesítésből befolyó bevételt ingatlanfejlesztésre, az ingatlanok állagmegóvása és -javítása érdekében végzett feladatokra (létesítésre, felújításra, karbantartásra) kell felhasználni.
- Végre kell hajtani a honvédelmi célra feleslegessé vált ingatlanok más központi költségvetési szervek részére, illetve önkormányzatoknak történő átadást a vonatkozó jogszabályok, kormányhatározatok alapján.

Az ingatlanbiztosítással és infrastrukturális ellátással kapcsolatos feladatok:

- A honvédség szervezeteinél jelentkező elhelyezési kapacitás igényt a meglévő ingatlanállomány használatba adásával kell kielégíteni, a hiányok pótlását csak a legszükségesebb esetben lehet nem HM kezelésű ingatlanok bérbevétele útján megvalósítani.
- Elő kell készíteni, illetve tovább kell folytatni az üres és a haderő-fejlesztés kapcsán megüresedő HM vagyonkezelésű ingatlanok hasznosítását.
- Végre kell hajtani a törvény által előírt parlagrafü, kullancs, gyapjaslepke mentesítési feladatokat.
- A mindenki számára akadálymentesen hozzáférhető környezet és közszolgáltatások megteremtéséhez szükséges kormányzati intézkedésekről szóló **1015/2005. (II.25.) Korm. határozat** alapján, a 2006. évben az akadálymentesítési program keretében további objektumok átalakítását kell végrehajtani.

Az építés-beruházás feladatai:

- Az MH Központi Honvédkórház rekonstrukciós beruházást a 2003. évi kormányhatározatnak, illetve a 2005. évi módosításának megfelelően kell folytatni. Ezen belül a sürgősségi betegellátó részleg kialakítását 2006. április 30-ig, a „D” jelű diagnosztikai épületet, a „H” jelű hotel épületet és a „K” jelű központi rendelő épületet 2006. május 31-ig be kell fejezni.
- Kecskeméten a JAS-39 Gripen repülőgépek fogadási és elhelyezési feltételeinek megteremtése érdekében szükséges építési beruházásokat 2006. évben műszakilag be kell fejezni. Egyidejűleg a feladatokat ki kell bővíteni a repülőtér tűzoltó épületének bővítésével és korszerűsítésével.
- A szolnoki repülőtér repülésbiztonsági előírások teljesítése érdekében szükségessé vált új tűzoltó épületének műszaki előkészítését el kell végezni és a kivitelezést meg kell kezdeni 2007. évi műszaki átadás figyelembevételével.

- A kivitelezés alatt álló pápai 4 lakás építését április 30-ig és a telkibányai 8 lakás + 7 garzonlakás építési munkáit szeptember 30-ig be kell fejezni.

A laktanya és objektum felújítások végrehajtásának feladatai Laktanya Rekonstrukciós Program feladatai:

- A tízéves erőforrás és költségtervben foglaltakkal összhangban el kell készíteni a **Laktanya Rekonstrukciós Program** 2007-2012 időszakra vonatkozó tervét, melyben az objektumok prioritási besorolása mellett külön figyelmet kell fordítani a haditechnikai fejlesztések infrastrukturális követelményeire is. A következő évekre vonatkozó tervek pontosítása során kiemelt figyelmet kell fordítani az önkéntes haderő igényeire, az infrastrukturális változásokra, a folyamatos üzemvitel biztosítására, valamint az állagmegóvásra és az egyeztetésre a használóval.
- A feladatterv elkészítésénél tervezni kell az esetleges évközben keletkező többletbevételek felhasználását is.
- A 2006. évtől a **Laktanya Rekonstrukciós Program** részeként betervezett feladatok becsült költsége foglalja magába a strukturált híradó-informatikai hálózat kialakításának igényeit is. A 2006. évben tervezni kell a kommunális és veszélyes hulladékok szelektív gyűjtésének kialakítását.

A természet- és környezetvédelemmel, hulladék-gazdálkodással kapcsolatos feladatok:

- A Nemzeti Környezetvédelmi Program második időszakában az **OKKP HM Alprogram** működtetése mellett 2006. évben folytatni kell a HM tárca számára nevesített **öt Tematikus Akció Program (TAP)** technikai előkészítését, úgymint a környezettudatosság növelése; a vizeink védelme és fenntartható használata; a hulladékgazdálkodás; a környezetbiztonság; a biológiai sokféleség és tájvédelem témakörökben. Kiemelten kell kezelni az Országos **Hulladékgazdálkodási Terv** célkitűzéseivel összhangban álló kommunális és veszélyes hulladék honvédségi szelektív gyűjtési rendszer feltételeinek kialakítását.
- A költségvetési erőforrásokat a környezet- és természetvédelmi követelményeknek megfelelő környezetszennyezés

megelőzésére, a HM vagyonkezelésben maradó ingatlanokra kell összpontosítani; folytatni kell a megkezdett kármentesítési feladatok végrehajtását az illetékes hatóságok által előírt módon a rendelkezésre álló költségvetési források felhasználásával.

- A tárca környezet- és természetvédelmi feladatrendszerében fokozottabban érvényre kell juttatni a **NATO** környezetvédelmi elvárásokat és az **EU** tagságból eredő követelményeket.

A 2007-2008. ÉVI FŐBB FELADATOK

Ingatlan beruházás:

- Az **MH Központi Honvédkórház** rekonstrukciós beruházás I. szakaszának hátralévő feladatait (mentőállomás, véréllátó központ, portaépület, parkolók, útépítés és egyéb kiszolgáló létesítmények) 2007. április 30-ig be kell fejezni, **450** kórházi ágy kapacitás figyelembevételével.
- Egyidejűleg meg kell kezdeni a II. szakasz előkészítését annak érdekében, hogy az **560** ágyas Kórház és Egészségvédelmi Intézet teljes rekonstrukciója 2008. december 31-ig műszakilag befejeződjön a kormányhatározatnak megfelelően.
- Kecskeméten a **JAS-39 Gripen** repülőgépek fogadási és elhelyezési feltételeinek megteremtése érdekében szükséges építési beruházások üzembe helyezési és használatbavételi eljárásait 2007. I. negyedévben le kell zárni.
- A szolnoki repülőtér új tűzoltó épületét 2007. december 31-ig át kell adni.
- A lakásellátási célkitűzések teljesítéséhez kapcsolódóan 2007-től évi **20-30** lakást építéssel kell biztosítani a kijelölt helyörségekben. Ennek érdekében 2007-ben a műszaki előkészítést és a kivitelezést meg kell kezdeni.

Az ingatlanok üzemeltetési, folyamatos fenntartási és a Lak-tanya Rekonstrukciós Program feladatai:

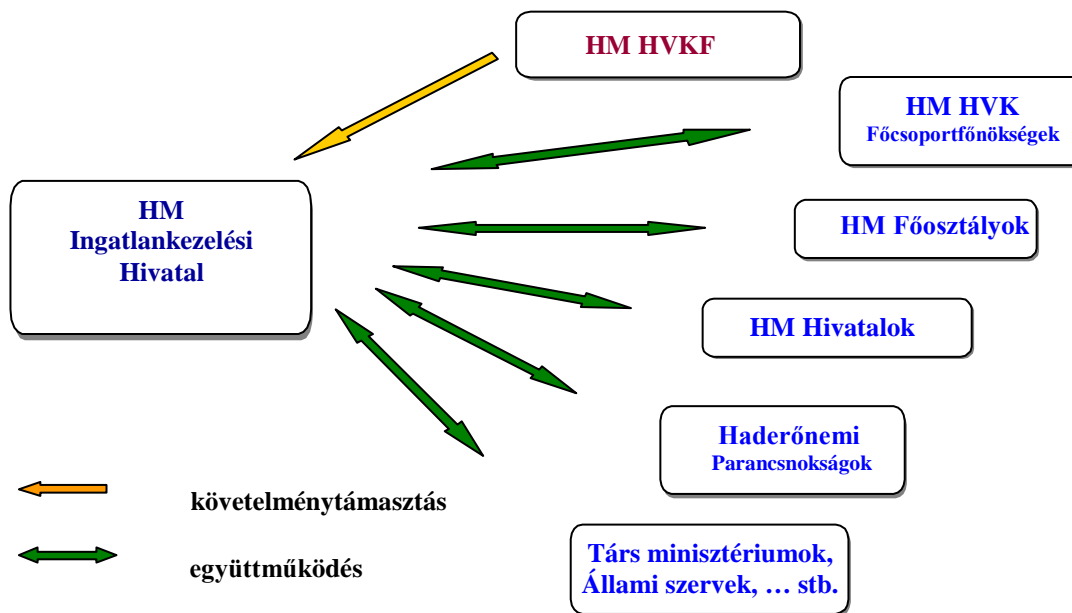
- Végre kell hajtani a jogszabályi kötelezésből eredő akadálymentesítési munkákat, valamint a parlagfű, kullancs, gyapjaslepke mentesítési feladatokat.
- A költségvetési támogatás és a keletkező bevételek tervezésével folytatni kell a **Laktanya Rekonstrukciós Programot**. A program prioritásainak megtartásával fokozott figyelmet kell fordítani a képességfejlesztési célok elérése érdekében végrehajtásra kerülő haderő-fejlesztési feladatok infrastrukturális alapjainak biztosítására.

Környezet- és természetvédelmi szakfeladatok:

- A költségvetési erőforrásokat a környezet- és természetvédelmi követelményeknek megfelelően környezetszennyezés megelőzésre, a HM vagyonkezelésben maradó ingatlanokra kell összpontosítani; folytatva az ingatlanok környezeti állapotfelmérését és aktualizálását a szükséges kármentesítések előírászerű végrehajtását.
- A **Nemzeti Környezetvédelmi Program** második ütemében az **OKKP HM Alprogram** folytatása mellett a pénzügyi lehetőségek függvényében végre kell hajtani a HM tárca számára nevesített **Tematikus Akció Programok (TAP)** működtetését: úgymint a környezettudatosság növelése; a vizeink védelme és fenntartható használata; a hulladékgazdálkodás; a környezetbiztonság; környezet egészségügy; a biológiai sokféleség és tájvédelem (**NATURA 2000**) témakörökben.

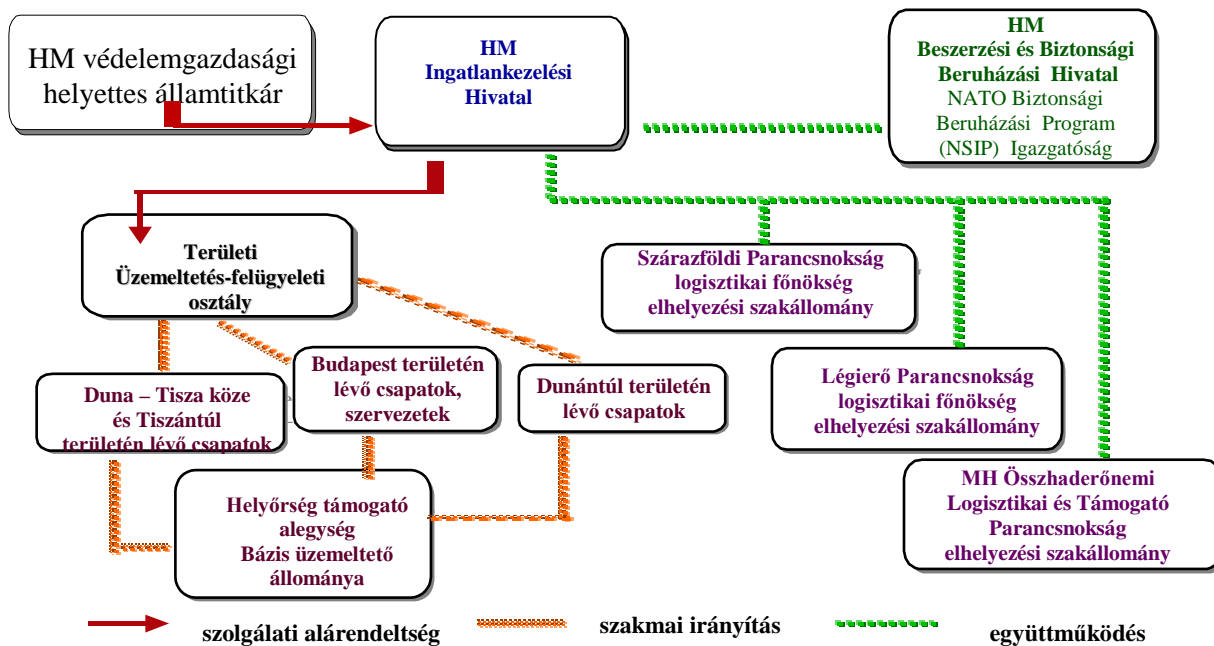
A HM Ingatlankezelési Hivatal tevékenysége a vezető szervek irányába

1. számú ábra



A HM Ingatlankezelési Hivatal tevékenysége a csapatok irányába

2. számú ábra



KIMUTATÁS

A Szolgáltatási díjról és az üzemeltetett objektumok számáról

3. sz. ábra. táblázat

Év	Objektumok száma		Összesen	Lakások száma		Összesen	Szálló férőhely		Összesen	Szerződött összeg		Összesen
	I. kat.	II. kat.		HM	Önk.		Bp.	Vidék		átalány (eFt-ban)	közüzem (eFt-ban)	
2002.	239	73	312	6 304	1 617	7 921	789	4 387	5 176	15 780 401	405 585	16 185 986
2003.	243	78	321	5 920	1 626	7 546	960	3 082	4 042	17 489 859	2 595 121	20 084 980
2004.	245	87	332	4 018	1 859	5 877	1 396	3 082	4 478	20 602 371	2 886 628	23 488 999
2005.	250	93	343	5 742	1 549	7 291	1 597	3 350	4 947	22 723 973	3 703 002	26 426 975
Mind össze sen	977	331	1 308	21 984	6 651	28 635	4 742	13 901	18 643	76 596 604	9 590 336	86 186 940

MAGYAR LOGISZTIKAI TANÁCSADÓ AZ AFRIKAI UNIÓ DARFURI MISSZIÓJÁBAN

Besenyő János¹

Az Afrikai Unió (AU) vezetői ez év májusában segítséget kértek az USA, a NATO, az EU és az ENSZ képviselőitől, hogy az általuk 2004-ben beindított békefenntartó misszió (AMIS-African Union Mission in Sudan) logisztikai ellátó rendszerét segítsenek kiépíteni. Erre a lépésre azért volt szükség, mert az akkor már közel egy éve működő misszióban nem létezett működő logisztikai rendszer, a szervezet nem rendelkezett megbízható információkkal a misszió valós igényeiről és a működéséhez szükséges forrásokról. Mivel a misszió teljes működését az USA, a NATO, az EU és az ENSZ fizeti, vagy pedig technikai eszközöket, szolgáltatásokat biztosítanak, ezért ezek a szervezetek érdekeltek voltak a fennálló káosz megszüntetésében.

Ugyanekkor az AU Biztonsági Tanácsa, az ENSZ által 2004 szeptemberében hozott határozatának megfelelően, döntést hozott az AMIS létszámának újbóli növeléséről. Mielőtt folytatnám, szeretnék néhány alapvető információt megosztani Szudánnal, illetve Darfurral kapcsolatban.

Szudán az afrikai kontinens legnagyobb országa, amely több mint **2 505 813 km²** foglal el Északkelet és Közép Afrika területéből, ebből 2 376 millió négyzetkilométer szárazföld, míg 129 810 négyzetkilométer víz. Neve az arab *bílad asz-Szudán* (feketék földje) kifejezésből származik. Az országot kilenc további afrikai ország határolja; Egyiptom (1273 km), Eritrea (605 km), Etiópia (1606 km), Kenya (232 km), Uganda (435 km), Kongó (Zaire-626 km), Közép-Afrikai Köztársaság (1165 km), Csád (1360 km) és Líbia 383 km).

Az országban, annak függetlenné válása óta (1956. január 1.), szinte folyamatosan harcok dúlnak az arabok által irányított északi területek és a délen élő keresztény és animista lakosság között.

A harcok okaként az északi muzulmán kormányok által erőltetett arabizálási törekvéseket, az afrikai eredetű, keresztény és animista tör-

¹ Besenyő János őrnagy, MH ÖLTP Gazdasági Főnökség költségvetési főtitzt, vezényelt az EU-NATO AU misszióba.

zsek szisztematikus elnyomását és az alkotmány által szavatolt jogaik teljes semmibe vételét jelölhetjük meg. Az évtizedeken keresztül tartó belharcoknak 2005 elején vetett véget az **Omar El-Bashir** elnök és a déli szabadságharcosokat vezető **John Mebior Garang** által megkötött békeszerződés. Bár az ország alelnökének megválasztott **Garang** tisztázatlan körülmények között, életét veszítette (2005. Augusztus. 09), a békeszerződést az USA és a világ közvéleményének nyomására egyik fél sem mondta fel, így jelenleg egy viszonylagos béke van Dél-Szudánban. A déli területeken nemrégiben az ENSZ által vezetett békefenntartó misszió, az **UN Mission in Sudan (UNMIS)** kezdte meg a működését, amely remélhetőleg képes lesz a terület teljes pacifikálására és a különböző fegyveres milíciák lefegyverzésére.

Egészen más a helyzet Darfurban (Szudán nyugati része), ahol a lakosság szinte teljes egészében muzulmán, itt nem vallási, hanem etnikai okok miatt robbantottak ki felkelést az **SLA** (Sudan Liberation Army), a **NMRD** (National Movement for Reform and Development) és a **JEM** (Justice and Equal Movement) mozgalmak. Ugyanis a jelenlegi kormány a hatalomra jutása óta (1989), azon dolgozik, hogy nagyobb teret biztosítson az arab származású lakosságnak az afrikai származásúakkal szemben. Eleinte igyekeztek a törvényesség látszatát fenntartani, de később már átnevelő táborokat hoztak létre, ahol igazi, jó muzulmánná kívánták átnevelni a helyi feketéket. A helyiek bár formailag muzulmánok, sok hagyományt megőriztek azokból az időkől, amikor a muzulmán vallás még nem volt egyeduralgó a térségben (ugyanis az csak a XVI. században vált szinte egyedüli vallássá Darfurban).

A kormányzat az itt élő letelepedett, földművelést folytató törzsek (**Fur, Zaghawa, Massalait**, stb.) hagyományait, kultúráját szisztematikusán igyekezett megsemmisíteni, amikor pedig a „**békés**” eszközeivel nem érte el a kívánt célt, felfegyverezte hagyományos ellenfeleiket, a nomád életmódot folytató arab törzseket. Korábban a két különböző életmódot folytató csoport között voltak ugyan összeütközések, csatározások azonban azokat az „**élni és élni hagyni**” elv alapján oldották meg. Abban az időszakban bár elhajtották egymás állatait, kirabolták egymást, sőt halálos áldozatok is voltak, de egymás kiirtására nem törekedtek. A szudáni kormány azonban kihasználta a köztük fennálló ellentéteket és az araboknak megígérte, amennyiben elüldözik az „**afrikai**” származású törzseket, a földjeiket megkaphatják.

Erre az arab nomádok elkezdtek zaklatni az „**őslakosokat**”, ami persze még inkább felszította a két csoport közötti feszültséget. A kor-

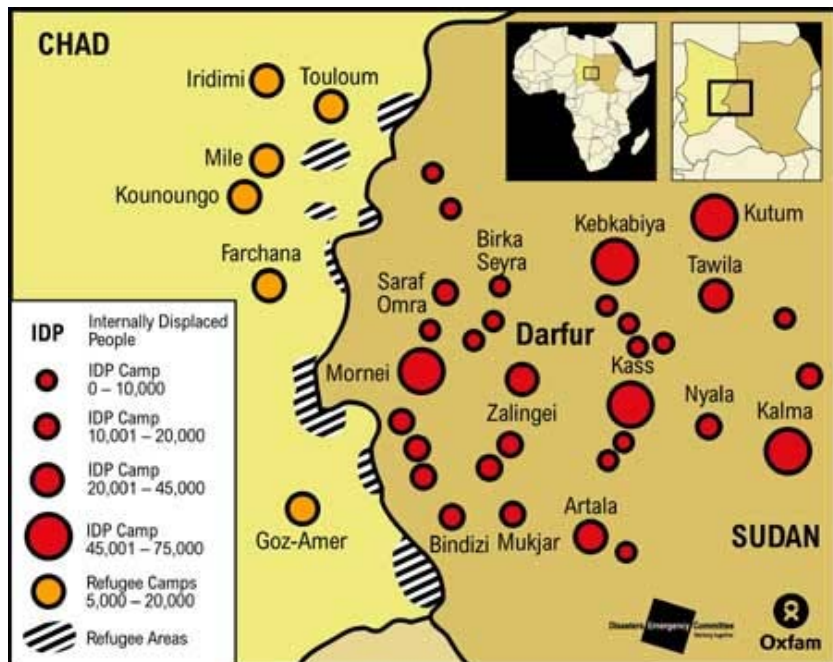
mány által létrehozott milíciák tagjait a helyiek csak *Dzsan-dzsavid* (szellemlovasok) néven nevezik, a magyar közvélemény pedig a világ-hírekből szerezhetett információkat a működésükről. A helyiek eleinte megpróbálták törvényesen elrendezni a dolgokat, de amikor látták, hogy az állami hivatalok, a rendőrség és a katonaság is hol burkoltan, hol nyíltan a martalócokat támogatja, elkezdték megszervezni a falvaik védelmét.

Az ekkor létre hozott politikai szervezetek (SLA, JEM) kapcsolatot kerestek a déli felkelőkkel (SPLA/M-Garang) és az északi, muzulmán ellenzéki szervezetekkel (NDA-National Democratic Alliance) egyaránt. Mivel a kormánycsapatok jelentős részét a déli tartományokban és a Juba hegységben zajló harcok kötötték le, nem tudták elfojtani a darfuri mozgalmakat. *Az SLA és a JEM szövetséget kötött és 2003 februárjában elfoglalták Golo városát, majd Milít és El-Fasher városokat.* A kormány elegendő fegyveres erő hiányában csak korlátozott akciókra volt képes, így alakult ki a jelenlegi helyzet, hogy a lakosság nagy részének támogatását bíró felkelők uralják a vidéki körzeteket, a kormánycsapatok pedig a fontosabb városokat.

A vidéki területeket csak az arab milíciák fegyvereseinek hathatós közreműködésével (falvak felégetése, állatok elrablása, az ellenállók meggyilkolása vagy akár a kiskorú gyerekek megerőszakolása majd megölése) tudja a kormányzat valamennyire az ellenőrzése alatt tartani.

Az egyre véresebbé váló összecsapások eredménye 180 000 halott és 1,6 millió a falvaikból elmenekült ember, akik Csád és Szudán területein lévő menekülttáborokban nyomorognak.

A menekülttáborok és az ott élők becsült létszáma



Forrás: Oxfam

Az USA (amelynek a kormányzata a Svéd kormánnyal együtt népirtásnak minősítette a Darfurban folyó eseményeket) sürgetésére az ENSZ határozatban kérte fel az Afrikai Uniót egy békefenntartó misszió megszervezésére. A misszió létrehozásába, a nemzetközi közösség fokozódó nyomására, a szudáni kormány és az ellenzéki szervezetek is beleegyeztek.

A misszió megalakulásakor (AMIS-I.) 138 katonai megfigyelő (MILOB) és egy 195 fős biztosító egység (Force Protection Unit) kezdte meg Darfurban a szolgálatát.

A misszió létszámát még az év októberében bővítették (AMIS-II), így az év végére 686 katonai megfigyelő, 815 rendőr (CIVPOL) és 1700 fő fegyveres katona szolgált Szudánban.

Azonban az afrikai politikusok hamar felismerték, hogy még ezzel az erővel is képtelenek a Franciaországnyi méretű területet kontrolálni.

Részben ezért, részben pedig azért, hogy az AU első önálló békefenntartó missziója ne hogy csődöt mondjon, a kontingens létszámának mielőbbi növelését határozták el (2005. március 19. Addis Abeba-i értekezlet). *A döntésnek megfelelően 2005 szeptemberére a misszió létszáma elérte a 7731 főt (6171 katona és 1560 rendőr).* Az AU vezetői azonban jelezték hogy év végére a misszió létszámát (AMIS-II.E.) további *4 000 fővel* kívánják növelni, így az várhatóan eléri a *12 000 főt*.

Azonban a grandiózus terveket veszélyeztette (továbbra is veszélyezteteti) a misszió szervezetaltsége, a működő logisztikai rendszer és a logisztikai szakemberek teljes hiánya, ezért a missziót finanszírozó szervezetek, támogatták az AU által kért logisztikai tanácsadó testület létrehozását.

Igaz, hogy ez a testület egy működőképes logisztikai rendszer létrehozását kapta feladatául, de emellett a tagjai résztvettek a NATO és az USA által szervezett, az afrikai csapatok Darfurba való eljuttatását elősegítő légihíd működtetésében is. *Az egyeztetéseknek megfelelően a Magyar Köztársaság, amely eddig egy fegyvertelen katonai megfigyelővel (Kajári Ferenc őrnagy) vállalt részt a misszióban, egy logisztikai tanácsadó kiküldésére kapott felkérést. Mivel logisztikai végzettséggel rendelkezem (élelmező) és elegendő missziós tapasztalatot szereztem az ENSZ nyugat-szaharai missziójában (MINURSO) mint a szervezet logisztikai főnökhelyettese, illetve élelmezési főnöke, lehetőséget kaptam a beosztás betöltésére.*

A felkérésnek megfelelően, a Brüsszelben megtartott rövid felkészítés után 2005. június 29-én érkeztem meg *Addis Abebába, az AU központjába*, ahol a többi beérkezett szakértővel együtt rögtön munkához láttunk. Először elkészítettük a misszió működését szabályzó iratokat (SOP, munkaköri leírások, stb.), majd áttekintettük az AMIS által végzett eddigi munkát, illetve az AU által felvetett problémákat. Ekkorra rendeződött a logisztikai tanácsadó testület (*JLOC-Joint Logistic Operation Center*) végleges sorsa is, mivel a missziót irányító politikusok és katonák között nem volt összhang az alkalmazásunkat illetően.

Jelenleg a missziót irányító politikus (*Ki Dougaye nagykövet*) közvetlen alárendeltségében dolgozunk, együttműködve a misszió katonai parancsnokával (de nem annak az alárendeltjeként).

Az AU addiszi központjában majdnem 3 hetet töltöttünk el aktív munkával, ekkor olyan feladatokat kellett végrehajtanunk, amelyeket a misszió felállítása előtt már el kellett volna végezni. Természetes, hogy valamennyien szeretnénk volna már a saját beosztásunkban dolgozni,

e ezért örömmel indultunk el a műveleti területre, amint alkalmunk nyílt rá.

Azonban amennyire vártuk a megérkezést, annyira kiábrándító volt a valóság. ***Nem volt szállásunk és irodánk se, ezért az első néhány napot az átvonuló szálláson töltöttük.*** Az átvonuló szállás alatt egy nagyméretű sátrat kell érteni, ahol több mint negyven tiszt és tiszteltyettes kapott elhelyezést. Ezen a helyen viszonylag hamar megtapasztalhatóvá váltak a sátor lakói között fennálló kulturális és higiéniai különbségek (ezt úgy értem, hogy az afrikai országok tisztjei között is igen sok a különbség, pl. a ruandai tisztok kategorikusan visszautasították a nigériai tisztokkal való egy sátorban történő elhelyezést, de más területeken is sok a sűrűlódási lehetőség). Azonban ahelyett hogy a lakó és munkakörülményeink megteremtését intéztük volna el, rögtön belekerültünk az élet sűrűjébe.

Mivel a HQ logisztikai tisztai beosztásai nagyrészt betöltetlenek voltak, illetve a meglévő tisztok képzettsége kívánivalót hagyott maga után, a misszió parancsnoka az EU és az AU között létrejött megállapodás ellenére, rögtön beosztott minket az akkor kezdődő „***Sleeping-bag***” műveletet irányító és szervező törzsbe.

Azért neveztük kissé gúnyosan a műveletet, hálózás hadműveletnek, mert az AU nyomására, alig két hónap alatt az alig 3000 fős misszió létszámát 5000 fővel növeltük meg. Azonban sokszor a legminimálisabb feltételeket-ivóvíz, tisztálkodás, WC, lakósátrak, irodák, stb.-sem biztosították a beérkezők számára. Mivel ez az AU első „***önálló***” missziója Afrika területén, mindenképpen sikert kell felmutatniuk, mert a bukás esetén, további éveken-évtizedeken keresztül az ENSZ kezében maradna a kontinens békeműveleteinek vezetése. ***Ugyan a misszió még nem ért el komoly sikereket, az AU Biztonsági Tanácsa 2005. 07. 03-án a Líbiában megtartott ülésén mégis megszavazta a Szomália területén felállítandó új, a szervezet által vezetett katonai misszió létrehozását.***

Az előzetes tervek szerint az első 3 hónapban az IGAD (***Inter-Governmental Authority on Development***) államok katonái települnek először az országba, majd őket felváltják az AU csapatok. Az AU hivatalos közleményében már segítséget kért az USA, a NATO, az EU és az ENSZ vezetőitől. Mivel az afrikai szervezetnek nincs elegendő logisztikai tapasztalata, felszerelése illetve azokat működtető személyzete, és ami a legfontosabb pénze se, a fenti szervezetek nélkül nemcsak az újonnan indítandó misszió léte, hanem még az AMIS működése is kérdésesé válhat.

Talán részben ezért is, az AU vezetői számára kiemelt fontosságúvá vált a darfuri misszióban szolgáló alakulatok létszámának növelése, akár azon az áron is, hogy a frissen érkezett csapatok számára nem jut elegendő szállás, élelem és tisztálkodási lehetőség.

A törzset ugyan hivatalosan a misszió törzsfőnöke irányította, azonban egyetlen megbeszélésen sem volt jelen, így annak irányítása a parancsnokság logisztikai főnökének kezébe került. Ő egy igen jó szándékú, azonban a logisztikai kérdésekben nem egészen járatos vezető, ezért megérkezésünkig többnyire az USA által delegált katonai logisztikai szakértő, egy tengerészgyalogos százados végezte az érdemi munkát. Ő készítette el szinte minden dokumentumot, szervezte a törzs munkáját és tartotta a kapcsolatot a többi szakággal.

Miután az angol logisztikus őrnagy, illetve személyem megérkeztünk és a csoportba kerültünk, láthatólag nagy örömmel fogadott bennünket. Bár az első napunk hivatalosan munkaszüneti nap volt (mivel a péntek a muzulmánok számára pihenőnap és Szudán muzulmán ország, ezért a misszió vezetése, hogy ne sértse meg a vallási érzékenységüket, a csapatoknak biztosított szabadnapok a péntek és szombat lettek, míg a vasárnap egyszerű munkanappá vált) mégis az egész napot az irodában töltöttük el. Az afrikai tisztaktól nem igazán kaptunk segítséget, fáradtságra hivatkozva, egy fő kivételével egy fél órán belül mind elhagyták az objektumot. Ebéd után már ez a tiszt se jött vissza, így mi hárman terveztük meg a július 17.-28. között érkező ruandai zászlóalj kitelepítését az **1. (El-Faser) szektor, Tawila** (209 fő), **Shangil Tobaya** (234 fő) és **Um Kadada** (214 fő) táborába.

Elkészítettük a logisztikai tervet, amelyet időben eljuttatunk az együttműködő szervezetek (katonai rendészet, szállító részleg, CIMIC, G3 - Air Ops és 1. szektor parancsnokság) számára, majd kezdeményeztünk egy közös megbeszélést. A megbeszélésen ismertettük a tervet és annak a végrehajtását. A tervvel ugyan mindenki egyetértett azonban az egyik tiszt felvetésére „ötletbörzét” (brainstorm) tartottunk, ahol mindenki elmondhatta a véleményét a terv előnyeiről, hátrányairól esetleg új javaslatot tehetett. A legvadabb ötletek jöttek elő, de végül mindenben megegyeztünk, majd neki kezdtünk az előkészítő munkáknak.

Itt azonban szembesülnünk kellett azzal, hogy az afrikai tisztok jelentős részének se fogalma, se tapasztalata nincs a törzsmunkáról, így még több teher hárult ránk.

Az afrikaiak szívesen meghallgatják a tanácsot, helyeselnek, mindenben egyetértenek, azonban végül nem tesznek semmit sem a cél elérése érdekében. Többnyire tőlünk „*fehér*” tanácsadóktól várják a saját munkájuk elvégzését is, amely szintén nehézséget okoz a mindennapi tevékenységünk során. Ugyanis hozzászórtak ahhoz, hogy ha kérnek egy kocsit, akkor az EU, ENSZ vagy a NATO rögtön küld egyet, azt azonban hogyan fogják karbantartani, működtetni azzal már senki sem foglalkozik (Sajnálatos módon az adott szervezetek pedig eddig nem igazán követték figyelemmel, hogy az általuk az AU rendelkezésére – térítésmentesen bocsátott eszközök-híradástechnikai eszközök, gépjárművek, stb. – hogyan használják fel az afrikai egységek).

Ezt bizonyította az is, ahogyan fogadták a megbeszélés során tett javaslatomat a három tábor logisztikai bejárására, hogy meggyőződjünk arról, képesek-e a csapatok fogadására. Szinte felháborodottan biztosítottak bennünket arról, hogy a szektorparancsnok két nappal azelőtt járt a táborokban és mindent rendben talált, ezért ez csak fölösleges időpocsékolás lenne nekünk is odamenni. ***Közben megérkezett maga a szektorparancsnok*** és a kérdésekre elmondta hogy mivel ő vezető és nem beosztott tiszt, nem foglalkozott holmi csip-csup logisztikai kérdésekkel, csak megnézte a táborok helyét, elbeszélgetett a PAE helyi képviselőjével (a táborokat építő és működtető cég), megebédelt majd visszament a szektorparancsnokságra. ***Ezek után úgy döntöttünk megnézzük a táborokat.***

A szektorparancsnok kérésének megfelelően másnap 8 órára tettük a járőr indulási idejét, mivel az út oda-vissza kb. kilenc órát vett igénybe. Reggel azonban a megbeszélte időpontban se gépjárművek vezetői, se fegyveres kíséret tagjai, se pedig az 1. szektor logisztikai tisztje nem voltak ott az utolsó eligazításon. Egészen 9 óráig vártunk.

Ekkor a logisztikai bejárást és az útvonal felderítést másnapra tettük át. Másnap, végül alig két órás csúszással de csak elindultunk. Esős időszak lévén a földutak feláztak, a hidak egy részét pedig elmosta az ár. Hihetetlen de a sivatagban egy hirtelen lezúduló csapadékmennyiség komoly károkat képes okozni. A táborbejárás előtti napokban az egyik gambiai katonából álló járőr megpróbált átkelni egy korábban kiszáradt folyómedren, amely időközben víz alá került. Mivel a járőr parancsnok nem mérte fel kellő képen a terepet, így a kocsit elsodorta víz. A katonák közül heten csak kisebb-nagyobb sérüléseket szenvedtek, azonban egyiküket az elmerülő kocsi magával rántotta. Holtestét két nappal később találták csak meg.

Végül többszöri elakadás után megérkeztünk Tawila táborba, ahol 209 ruandai katonát terveztek elszállásolni a tábort kiszolgáló helyi alkalmazottakon felül.

Az akkor még épülőfélben lévő táborban 15 őrkatona teljesített szolgálatot, illetve további 20 dél-afrikai és szudáni építőmunkás lakott. A 250 főre tervezett táborban 2 db WC és 5 tusolóhelység készült el, nem működött a konyha, nem voltak kész a sátrak, nem volt elegendő ágy, matrac, és ami a legfontosabb nem volt megoldva a szennyvíz elvezetése sem. Becsléseink szerint a tábor már így is a kapacitása határán volt, a hiányzó munkák elvégzése nélkül pedig alkalmatlan volt további csapatok fogadására. Sajnos az elkövetkezendő napokban kiderült hogy a másik két táborban is hasonló problémák vannak, illetve az utak nem járhatóak a konvoj nehéz gépjárművei számára, ezért az érkezőknek a szektorparancsnokságon (Zam-Zam) biztosítottunk átmeneti szállást.

Tervezési hiányosságok miatt a misszió nem rendelkezett elegendő üzemanyaggal (az élelmiszer szállítmányok kaptak prioritást, mivel a „**megfontolt**” tervezés miatt a szektorokban nem volt elég élelmiszer), hogy a századokat légi úton szállítsuk a táborokba, ezért az utak felszáradásáig tartó néhány nap kényszerű várakozással telt el. Az utak járhatóvá válása után azonnal megkezdtük a csapatok kiszállítását az addigra rohamléptekkel befejezett táborokba, ahol azonban még sok időbe telt a normális életfeltételek kialakítása. Számunkra is meglepetést okozott, hogy mindezek ellenére, a meglévő állománnyal és eszközökkel képesek voltunk a ruandai zászlóalj kitelepítését, illetve a leváltott csapatok hazaszállítását sikeresen végrehajtani.

A művelet során külön nehézséget okozott a NATO és az USA által üzemeltetett **légihíd** folyamatos fenntartása, mivel az AMIS lassú működése, az információk visszatartása és a velünk szemben felmerülő bizalmatlanság (sok afrikai kémnek tartja a fehéreket) mind lelassították a munkánkat.

*A következő hónapok során, az újonnan érkező csapatok kitelepítésénél igyekeztünk felhasználni a „**sleepingbag operation**” alatt megszerzett tapasztalatokat, azonban így is igen sok hiányossággal kellett szembesülnünk. Mégis, sikerült végrehajtani 5315 katona és további 800 rendőr kitelepítését, 461 tonna felszerelés, lőszer kirakodását, a rendeltetési helyére való szállítását és 57 konvoj megszervezését, biztosítását. Bár a tervezés és a helyi koordináció nagy részét az európai szakértőkből álló JLOC végezte, a feladat végrehajtásában oroszlan-*

részt vállaltak a NATO-USA légihidat működtető többnemzetiségű törzs tagjai és a velünk együttműködő afrikai egységek, ami szintén fontos szerepet játszott a művelet sikerében.

Információk a kikerkező egységekről:

egység	érkezés	létszám	Cargó (t)	Lőszer(t)	Indulás	érkezés	Költséget viselő szerv.
Nigéria 1. zászlóalj 2. szektor	Júl. 01.- 14.	680	40	18	Kaduna	Nyala	Németo. EU
Ruanda 1. zászlóalj 1. szektor	Júl. 17.- 27.	680	32	16	Kigali	Nyala	US-NATO
Ruanda 2. zászlóalj 7. szektor	Júl. 30. aug.0 9.	538	32	16	Kigali	El-Faser	US-NATO
Gambia 1. század parancsnokság	Júl. 30. aug.0 9.	196	12	7	Banjul	El-Faser	US-NATO
Nigéria 2. zászlóalj 8. szektor	Aug. 10.- 18.	876	40	18	Abuja	Nyala	UK- NATO
Szenegál 1. zászlóalj 5. szektor	Aug. 20.- 29.	538	32	16	Dakar	El-Faser	Franciao. EU
Nigéria 3. zászlóalj 3. szektor	Szept. 1.-9.	484	40	18	Abuja	El-Faser	UK- NATO
Ruanda 3. zászlóalj 4. szektor	Szept. 10.- 19.	538	40	18	Kigali	El-Faser	US-NATO
Dél-Afrika 1. zászlóalj 6. szektor	Szept. 20.- 29.	550	32	16	Pretoria	El-Faser	Hollandia NATO
Dél-Afrika 1. műsz.szd. parancsnokság	Szept. 28.- 29.	210	12	2	Pretoria	El-Faser	Hollandia NATO
Kenya 1. szakasz (MP) 1. szektor	Szept. 30.	25	2	2	Nairobi	El-Faser	UK- NATO

Forrás: AMIS-II, JLOC.

Annak ellenére, hogy sok időnket és energiánkat fektettük bele a „Sleepingbag” műveletbe, a fő feladatunk mégis egy működő logisztikai rendszer felállítása, annak működtetése és a bennünket váltó afrikai tisztek felkészítése. Mivel az én beosztásom a tábori ellátó részleg parancsnokhelyettese (Deputy Field Support Service), alapvetően a táborok ellátása (ételmiszer, ivóvíz, víz, tisztítószer, felszerelés, stb.), azok életének megszervezése, a szektorokba települt logisztikai egységek (Combat Support Units) szakmai irányítása, a szektorok és a parancsnokság által készített jelentések begyűjtése, annak tartalmának értékelése, az esetleges egyeztetések után, a szükséges feladatokra való javaslattevés. Valójában, mint tanácsadó csak a helyettese lennék a részlegparancsnoknak, aki egy afrikai alezredes kellene, hogy legyen, azonban egészen a mai napig egyedül látom el ezeket a feladatokat, azaz mint megbízott parancsnok funkcionálok.

A tábori ellátó részleg munkájáról részletesebben

Élelmezési ellátás helyzete

Számomra már csak a végzettségem miatt is talán ez a legfontosabb terület. A misszió élelmezési ellátását kettős rendszerben végezzük, mivel a mostanában kialakult nemzetközi trendeknek megfelelően az AU megpályáztatta a katonák étkeztetését. *A pályázatot az amerikai PAE, egy állami tulajdonban lévő cég nyerte meg, amely emellett a táborok felépítésében és üzemeltetésében is részt vesz. Az élelmezési ellátást azonban egy helyi (szudáni) alvállalkozó cég, az AMZAR bevonásával végzik.* Az AU eredetileg minden logisztikai feladatot külső cégek bevonásával akart végeztetni, azonban rövid időn belül rájöttek hogy bizonyos szempontok (biztonsági, pénzügyi, logisztikai, stb.) miatt szükséges egy a civilek munkáját irányító, kontroláló logisztikai törzs felállítása.

Sajnálatos módon az afrikai országok többségében nincs logisztikai tiszt-tiszthelyettesképzés (néhány országban – pl. Gambia – csak tiszt, tiszthelyettes képző iskola működik, a tiszteket pedig többnyire külföldön képzik, vagy kinevezésük után a gyakorlatban sajátítják el a tiszt szakma sajátosságait), ezért a logisztikai beosztásokba többnyire lövész vagy más végzettségű tisztek kerültek. *Ez persze meg látszott a munkájukon, szerencsére egy részük hajlandó volt tanulni a JLOC tagjaitól, így egy idő után képesek voltak a beosztásaikat megfelelő szinten ellátni.* Az újonnan létrehozott logisztikai törzs tagjai végezték a tervezést a felmerülő igények alapján, majd a prioritásoknak megfele-

lően megrendelték a civil cégektől a munka elvégzését, amelynek végrehajtását később ellenőrizték. Az élelmezés esetében ez nem működött, mert nem jelöltek ki ellátó, illetve élelmező tisztet, az afrikai egységek vezetőit pedig egyáltalán nem érdekelte a katonáik ellátása.

A misszió főtisztjeinek 99 % nem a táborban lakik, hanem kint a közeli városban bérelnék házakat és nem a konyháról étkeznek, hanem a tisztiszolgáik vagy bejárónőik által főzött ételt fogyasztják.

A táborban senki nem ellenőrizte, hogy a megrendelt mennyiségű étel bekerül-e a konyhára és hogy milyen minőségű nyersanyagot használnak fel az ételkészítés során. Bár létezett hivatalos étlap azonban az sohasem egyezett a napi menüvel, sőt némely ételt még a szakácsok sem ismertek belőle. Első feladatombként elkészítettem egy kérdőívet, amelyet a táborban (El-Fasher) étkező 700 főből több mint százan ki is töltöttek. Hát, igen különböző véleményeket kaptam, de amiben közös volt az összes válaszadó véleménye, elégük volt a rizsből, többet és változatosabban szerettek volna enni. Ez persze érthető annak a tükrében, hogy reggelire 1 db francia palacsintát, 1 kemény tojást, egy csésze teát vagy kávé és egy kis adag főtt babot kaptunk, vagy ha nagyon szerencsések voltunk, akkor valami apró, igen rossz ízű „szagos” helyi kolbászka is került a tányérunkba. Ha azonban nem az étkezési idő elején érkeztünk, akkor csak egy palacsinta vagy két főtt tojás és tea a volt a reggelink. Ezért mindig hosszú sor és nagy tülekedés volt az étkezéskor. Sokan képesek voltak egy fél órával hamarabb az étkezéshoz menni és várni a nyitást, csak hogy biztosan kapjanak enni. Ebédre és vacsorára ugyanazt kaptuk általában rizst, pörköltet és valamilyen gyanús, mosogatólé szagú híg löttyöt, amit itt egyszerűen csak levesnek hívtak.

A kiértékelés után elkészítettem egy összefoglaló jelentést a missziót vezető tábornoknak, amelyben nemcsak a problémákat soroltam fel hanem az esetleges megoldásra is javaslatot tettem (némelyik témakörben akár több lehetséges variáció is felmerült).

A jelentés hatására *a tábornok összehívott egy megbeszélést*, ahol rajta kívül a civil cégek képviselői, a parancsnokság logisztikai tisztjei, a misszió vezető orvosa és személyem vettünk részt. A több órára sikeredett, olykor kölcsönös vádaskodásokat és egymásra mutogatásokat tartalmazó megbeszélés végén a javaslataim nagy részét a résztvevők elfogadták, így elkezdhattük az érdemi munkát.

Elővettem a Nyugat-szaharai ENSZ misszióban az élelmezési és ellátó tiszteteknek írt segédletemet, amely *közel 300 viszonylag egysze-*

rően elkészíthető receptet és a konyhai munka irányításához szükséges alapvető információkat tartalmaz, majd a helyi viszonyoknak megfelelően átdolgoztam. Ez után azt az AU mint belső szabályzatot kinyomtatta, majd a sokszorosítás után mind a 32 tábor kapott egy példányt, ezzel egy időben pedig én is elutaztam a táborokba, hogy a tábor működtetését felügyelő alkalmazott (*camp manager*) számítógépére is rátelepítsem a könyv elektronikus formáját.

Az igazi munka csak ekkor kezdődött, ugyanis a táborok főszakácsai számára egy hetes tanfolyamot szerveztünk, ahol szisztematikusan végig vettük a könyvet és több ételt is megfőztünk. Talán sosem volt ennyi drukkerem és ellendrukkerem. Nem győztem hálát adni mindazért, amit a *Széli Ferenc alezredes* által vezetett **Élelmezési Tiszt-helyettesképző Szakközépiskolában** és a HM-I. főszakácsaitól, *Rózsa István, Jenei Gyula* és *Fehér József* mesterszakácsoktól megtanulhattam. Végül már egy fajta „*nemes*” versengés alakult ki közöttünk, hogy ki főz ízletesebb ételeket a szűkös nyersanyag készletből, aminek leginkább a kóstolásra befogott katonák örültek. A tanfolyamot sikeresen zártuk és a séfek ígéretet tettek az alkalmazottaik továbbképzésére. Ettől persze nem javult rögtön az étel minősége, de a változatosabb és következetes étlaptervezéssel, több fajta fűszer használatával megtapasztalható változásokat értünk el. Az alvállalkozó céget kisebb kényszer alkalmazásával sikerült rávennem arra, hogy a változatosabb étrend kialakítása céljából többféle zöldséget és gyümölcsöt szerezzen be a helyi piacon és Kartúmban. Igaz egyszer-kétszer kénytelen voltam elkísérni a beszerzőt vagy éppen a cég vezetőjét a bevásárló útjukra, hogy valójában megtalálják a konyha számára szükséges termékeket.

Azonban még így is voltak olyan katonák, akik a saját nemzeti ételeiket akarták enni, számukra létrehoztunk egy konyha konténert, ahol biztonságos körülmények között tudnak főzni. Ezzel megszüntettük azt a kialakult gyakorlatot, hogy a katonák a hálósátraikban főzhetnek és így nem kellett attól tartanunk, hogy kigyullad valamelyik sátor. Azonban a konyhai konténer használatának szigorú szabályai vannak, a főzés befejeztével a kulcsot vissza kell vinni a szállásmester (*quartermaster-camp commander*) számára, aki ellenőrzi a konyhai felszerelések hiánytalan meglétét. Amennyiben hiányt talál, kiállítja a kárfelvételi jegyzőkönyvet, majd a pénzügyi tiszt közreműködésével levonhatja a kár összegét a delikvens fizetéséből.

A kártérítési pénzekből pótoljuk az „*elveszett*” eszközöket, így a tisztek és a katonák hamar rájöttek, hogy nem érdemes hosszútávra kölcsönvenni azokat, mert az ő zsebük látja kárát. Ha azonban a szállás-

mester nem tud elszámolni a felszerelésekkel, akkor automatikusan az Ő fizetéséből vonatom le a hiányzó eszközök ellenértékét, majd közösen vásárolunk újat a konyha számára. Ezzel a módszerrel sikerült érdekeltté tenni őt a tisztességes munka-végzésben és a tiszték, katonák rendszeres ellenőrzésében.

Ugyanakkor a higiéniai rendszabályaim bevezetése mind a tiszték, a katonák, de legfőképpen a konyhai dolgozók körében igen nagy ellenállást váltott ki. Itt sajnos a példaadás sem segített, hiába mutattam meg nekik, hogy végrehajtható az általam megkívánt munka (azaz elmosogattam az edényeket, amelyeknek a tisztaságát kifogásoltam), amint kitettem a lábam a konyháról ismét koszosan adták ki az étkezők számára az edényeket. Az meg hetekig pletyka tárgyát képezte, hogy a magyar óriás kis üvegekbe gyűjteti az ételt, amelyet felcímkézve 3 napon keresztül őrizget. Utána nem megeszi, hanem kidobja azt. Ki érti ezt?

Végül sikerült megértetni a szakácsokkal, hogy az ételminta elrakása és megőrzése egy-egy rosszullet esetén bebizonyíthatja hogy nem ételmérgezés történt, így senki sem fogja őket hibáztatni. Végül kénytelen voltam beletörődni, hogy az otthon megszokott higiéniai feltételeket nem tudom megteremteni, bár a misszió vezető orvosa szerint már az is csoda volt, amit eddig elértünk. Titokban azonban reménykedem, hogy a hátralévő időmben valamiféle változás történik és valahogy csak javulnak majd a higiénés körülmények.

A másik dolog, amiben eddig nem tudtam eredményt elérni, az élelmiszerek pontos kiszállítása a táborokba és egy biztonsági élelmiszertartalék (legalább két hetes időtartamra) létrehozása. A szállítás először a krónikus üzemanyag hiány miatt (az AU logisztikusai szándékosan alultervezték a szükségleteket, hogy pénzt takarítsanak meg más általuk fontosabbnak ítélt célokra), majd pedig azon bukott meg, hogy a missziót vezető politikusok és főtisztek számára minden más fontosabb volt, mint az élelmiszer kiszállítása. Így fordulhatott elő, hogy a kartúmi repülőtéren a repülőgéphez már bepakoltatott árút, egyszerűen kiszórták a kifutópályára, mert két „*igen fontos*” VIP személy körbe akarta utazni a misszió területét. Majd négytonnányi hús és kb. ugyanennyi zöldség és gyümölcs ment tönkre.

Máskor meg fontosabb volt a misszió parancsnokának egy kitüntetői ceremónia megszervezése az egyik táborban, mintsem az élelmiszer kiszállítása. Mivel ugyanabban a táborban kívánta átadni a kitüntetőket, ahol már napok óta nem volt elegendő élelmiszer, kértem hogy az élelmiszert is hadd szállíthassuk el azzal a géppel, amin ő utazik (ugya-

nis eredetileg a gép élelmiszerszállításra volt kijelölve, ő csak lefoglaltatta a segédtsíztjével az indulási idő előtt alig 30 perccel). Ezen felháborodott, mivel tábornokként nem volt hajlandó élelmiszerral és „koszos” dobozokkal utazni. Tehát kirakatta az élelmiszert a gépből majd a segédtsíztjével és 35 érdeméremmel elegánsan elutazott. Tipródásomat látva egy szenegáli zászlós csak annyit mondott udvariasan, százados úr ne eméssze magát, nincs értelme, de a következő emailjében küldje el a tábor séfjének a „medálleves” receptjét, talán ízleni fog nekik. A másik komoly probléma az hogy hetente 120 tonna élelmiszerre lenne ugyan szükségem (Az AU kalkulációja alapján 1 fő hetente 15 kg nyersanyagra jogosult és ez csak igen korlátozottan fedezi a katonák igényeit) azonban ha a szükséges mennyiség felét megkapom már az csodaszámba megy. Volt olyan hét amikor 7000 főre összesen csak 35 tonna élelmiszert kaptam. Szóval igen nagy lelemé-nyességet követel meg a jelen helyzetben mind a táborok logisztikai tisztjeitől, mind pedig a tábori el-látó részlegtől hogy a mindennapi étkeztetést biztosítsuk.

Sajnos több ilyen eset is történt és szerintem még fog is. Az élelmiszer tartalék készlet kialakítása részben ezért, részben pedig a hűtő és tárolókapacitás elégtelensége miatt nem volt kialakítva, ezért készlet csomagok (*combat ration* vagy *MRE-Meals Ready to Eat*) vásárlását javasoltam a misszió vezetősége számára. Ajánlatokat kaptunk az amerikai, francia, angol, dél-afrikai és a dán hadseregektől. Felvettük a legkedvezőbb lehetőséget ajánlóval a kapcsolatot és reményeim szerint még az év vége előtt létrehozhatjuk a tartalék élelmiszerkészletet. Igaz ez azon is múlik, hogy az EU tagországok közül hajlandó lesz-e valaki kifizetni a készletek árát, bár volt olyan állam is, aki informálisan jelezte készpénz helyett akár készlet konzerv készletekkel is tudná támogatni a misszió működését. ***Jelenleg 18 000 készlet azonnali szállítására kaptunk ajánlatot és olyan ország is érdeklődött a lehetőség felől, ahonnan nem kértünk hivatalosan ajánlatot.*** Ezek még ugyan nyitott kérdések de abban az AU politikai vezetői és az AMIS vezetői is egyetértenek, hogy a készlet megalakítása jelenleg az egyik legidősebb logisztikai feladatok egyike.

Összességében az élelmezési ellátás területen látványos előrelépést sikerült eddig elérnünk, remélem hogy ez a színvonal nem csak hogy megtartható, hanem még fejleszthető is lesz. Persze ez már inkább az utódom feladata lesz.

Víz-ivóvízszolgáltatás

A tisztálkodásra használt víz biztosításával nincs gond, mivel folyamatosan kapjuk a vizet, egy a tábortól alig 800 méternyire lévő nagy hozamú kútból, amelyet a szükséges tisztítás (klórozás) után felhasználunk. Az ivóvíz kérdése azonban már több problémát okozott, ugyanis csak komoly viták után sikerült elérni, hogy az ivásra szánt vizet laboratóriumban vizsgálják meg. Az eredmények alapján ugyan a víz emberi fogyasztásra „*hivatalosan*” alkalmas, azonban sokan, megközelítőleg az állomány 60-70 %, képtelenek meginni, mert vagy azonnal kiütéseket kapnak tőle, vagy állandóan a WC-re rohanganak. Emellett a mostani teszt nem képes az E-coli baktérium kimutatására, amely pedig elég közönséges az itteni vizekben (már javaslatot tettünk egy új az E-coli baktériumot is kimutató teszt használatára, de még nem hozott döntést a misszió vezetősége).

Főzésre a víz, a kötelezően előírt forralást követően azonban alkalmas. Sok táborban még rosszabb a helyzet, mert a helyiek által használt kútból nyert vizet kénytelenek fogyasztani. Ezt a saját bőrömnön is megtapasztaltam, amikor egy élelmiszerszállítmánnyal, ellenőrzés céljából magam is ellátogattam a Kulbus falu mellett található táborba. Az akkor kialakult biztonsági helyzet miatt a táborban kellett maradnom két napot. (A lázadók lelőtték egyik gépünket, a többi pedig üzemanyag hiány miatt nem repülhetett). Mivel a palackozott vizem az első nap elfogyott (csak néhány órára terveztem a maradást) a táborban szolgálókkal a helyi vizet fogyasztottam én is. A hatás közel 40°C fokban láz és a gyengélkedő. Az orvos megnyugtatót ez szinte mindennapos eset és az állomány nagy része többször is átesett már hasonló fertőzésen, amit a helyi víz fogyasztása okozott. Később sikerült Kulbusban egy saját kutat létesíteni, de egészen mostanáig problémát okoz, hogy a misszióban szolgálók számára az AU vezetői a pénzhiányra hivatkozva nem tudnak és talán nem is igazán akarnak tiszta biztonságos palackozott ivóvizet biztosítani. Sokan úgy oldották meg ezt a kérdést, hogy a számukra étkezésre biztosított napi 30 USD egy részéből palackozott vizet vásárolnak, míg az EU által kiküldött megfigyelők számára (rajtam kívül) a saját országuk fizeti a vizet.

Talán a dél-afrikaiak vannak a legjobb helyzetben, mert a kormányuk heti rendszerességgel palackozott vizet szállít a zászlóalj teljes állományának, emellett pedig boltot is üzemeltet, ahol a szárított hústól (biltong), a mogyorókrémmel töltött kekszig szinte minden hazai sajátosság elérhető a katonák számára. Figyelembe véve a helyi víz negatív hatásait, véleményem szerint előbb vagy utóbb a misszió vezetése

kénytelen lesz biztonságos, palackozott vizet biztosítani a katonák számára. Bár a javaslatot megtettük erre vonatkozóan, azonban a megvalósulásának idejét meg sem merem megbecsülni.

Táborok működtetése

Számomra talán ez a terület jelenti a legnagyobb kihívást, mivel hasonló munkát nálunk az elhelyezési szakemberek végeznek, de valamennyire csak sikerült beletanulnom. Amikor kiérkeztem akkor még csak 24 tábor működött egy Franciaországnál nagyobb területen, míg mára a misszióknak már 33 tábora működik, ha pedig a politikai szándék megvalósul és 12 000 főre növelik a misszió létszámát, akkor új táborokat kell nyitnunk, mert a mostaniak már így is túlszűfoltak.

A táborok felállítását és működtetését az amerikai kormánnyal megkötött szerződés alapján szintén a PAE vállalat végzi (Az ENSZ dél-szudáni missziójában is ők látják el a logisztikai feladatok jelentős részét). Ez úgy működik, hogy a szektorokban lévő táborok mindegyikében van egy a PAE által delegált táborvezető, aki a táborparancsnokkal és a logisztikai tiszttel egyeztetve végzi a tábor működtetését. Amennyiben valamilyen feladatot nem tud megoldani a saját hatáskörében, azt a heti logisztikai jelentésben (Log. Sitrep) jelenti a misszió parancsnokságára. Ott a tábori ellátó részleg vezetője, azaz jelenleg én, áttekinti és összegzi a jelentéseket, majd a prioritásoknak megfelelően megrendeli az adott munka elvégzését a PAE vezetőjétől (*operational manager*). A munka elvégzését a helyi logisztikai tiszt jelenti, amelyet az alkalmankénti tábor bejárások során ellenőrzök vissza. A PAE minden táborban működtet raktárt, ahol fektetési anyagokat (pokróc, ágyhuzat, stb.) elhelyezési és a tábor működtetéséhez szükséges anyagokat tárolják. *Emellett El-Fasherben egy központi raktárunk is van, ahonnan az elhasznált anyagok pótlását biztosítják.*

A cég dolgozói között nagyszámban találhatóak fehér dél-afrikaiak, akik jelentős helyismerettel és tapasztalattal rendelkeznek, emellett igen igényesek a munkájukra, ami a mi munkánkat is jelentősen megkönnyíti. Egy biztos a cég munkája nélkül jelenleg az afrikai csapatok képtelenek lennének a misszió alapvető működtetésére is.

Tűzvédelmi feladatok

Az elmúlt időszakban elkészítettük a tűzvédelmi tisztek (*Fire Marshall*) munkaköri leírását, a feladat ellátására pedig minden táborban kijelöltünk egy tisztet, akiknek a felkészítése szervezés alatt van. A

táborbejárások során felmértük a lehetséges problémákat, esetleges veszélyforrásokat, amelyeknek a megszüntetésére javaslatot tettünk. Az újonnan kijelölt tisztek hetente, a logisztikai jelentéssel együtt terjesztik fel a Főhadiszállás felé a jelentéseiket, igényeiket.

A tűzvédelmi tisztek a táborok rendjéért felelős szállásmesterekkel együtt folyamatosan ellenőrzik a hálósátrak és az irodák környékén található tűzoltó vödöröket, időről időre kicseréltetik a benne lévő homokot, kitisztítják az azokba dobált szemetet. *A tűzoltó készülékek cseréjét, karbantartását a táborüzemeltetési szerződésben foglaltak alapján pedig a PAE végzi.*

Higiéniai feladatok

Ez a terület szinte állandó fejfájást okoz a Tábori ellátó részlegnek, mivel mindenkihez tartozik és senkihez sem. A misszió egészségügyi ellátását egy dél-afrikai cég (*Medical Service Support*) végzi, azonban a klasszikus betegellátáson kívül más tevékenységet nem folytat. Így a konyhai és a tábori higiénés rendszabályok alkalmaztatása, betartatása és azok ellenőrzése a misszió egészségügyi főtisztjének (*Force Medical Officer*) és a részleg vezetőjének a közös feladata. Ez jelenleg úgy működik, hogy a konyha tisztaságáért és rendjéért én felelek, a tábor tisztaságáért pedig a szállásmester és a PAE tábor menedzser. A tábor takarítását és a szemet összegyűjtését, elszállítását, pedig mint a logisztikai feladatok jelentős részét, szintén a PAE szakemberei végzik.

Persze ezt a feladatot egy ember nem képes ellátni ezért javaslatot tettünk a misszió vezetősége felé, hogy minden táborba nevezzenek ki egészségügyi (higiénés) tiszteket, akik a táborok tisztaságáért, az ételek minőségének ellenőrzéséért felelnek. Szintén az ő feladatuk lesz, hogy minden a táborba beérkezett, a helyi kutakból nyert vizet a rendelkezésére álló gyorsstesttel megvizsgáljanak az eredményeket, pedig elküldjék a parancsnokságra. A beérkezett eredményeket a misszió vezető orvosa és a PAE víztisztításért felelős szakembere közösen értékelik majd, ha szükséges megteszik a megfelelő intézkedéseket. A tisztek munkaköri leírásain most dolgozunk és remélhetőleg rövidesen sikerül minden táborban betölteni az újonnan létrehozandó beosztásokat.

Összességében a JLOC szakértőinek sikerült egy többé-kevésbé működő logisztikai rendszert kialakítani, azonban a vezetési és tervezési hiányosságok miatt az európai és amerikai szakértők távozása után (amennyiben nem hozzáértő, az általuk betanított tisztek fogják betölteni a beosztásaikat) akár az egész rendszer összeomolhat. Az

hogy ismét szakértőket kérjenek fel a saját munkájuk elvégzésére, nem jelenthet tartós megoldást lévén, hogy az új tanácsadók mandátuma is lejár majd egy idő után. Egyetlen megoldás lehetséges, kihasználva a tanácsadóiban lévő lehetőségeket, minél több afrikai tisztet kell kiképezni, felkészíteni a logisztikai feladatok ellátására.

Az azonban bizakodásra adhat okot, hogy habár az afrikai tisztek logisztikai képzettsége többnyire elmarad a mienktől, illetve több területen is jelentős különbségek vannak közöttünk, vannak olyan tisztek, akik már Európában vagy Amerikában végeztek el valamilyen katonai iskolát. Ismerik az ottani követelményeket és képesek a nemzeti sajátosságaik beemelésével a NATO vagy más nemzetközi szervezetek normái szerinti munkavégzésre. Persze ehhez mielőbbi szemléletváltásra van szükség a misszió vezetése részéről is.

Ekkor, de csakis ekkor válhat valóra az Afrikai Unió vezetőinek az álma, hogy a kontinens problémáit, az afrikai államok külső segítség (anyagi, katonai, technikai) nélkül legyenek képesek megoldani.



Nigériai katonák



Lázadók (SLA)



Menekülttábor (Abu Shak)



Lázadók (Jebel Mara)



Lázadók (JEM)



Vízvételezés



Vizsgamunka



Pihenőben



Egy Dzsandzsavid (szellemlovas)

Németh Ernő¹

XII. LOGISZTIKAI FÓRUM

A Magyar Logisztikai Egyesület (MLE) évente más-más témát választva rendez egy immár hagyományosnak mondható év eleji Logisztikai Fórumot. A fórum ebben az évben tizenkettedik alkalommal került megrendezésre február 23-24-én. A témaválasztást a Távolsági kereskedelem, még közelebbről a kínai gazdaság dinamikus növekedése és a kínai áruk európai erőteljes terjeszkedése és az ezzel kapcsolatos hazai logisztikai kihívások inspirálták.

A Logisztikai Fórum témája kapcsán néhány gondolat Kínáról



¹ Dr. Németh Ernő nyá. ezredes, a hadtudomány kandidátusa, az MH ÖLTP tudományos munkatársa.

Kína nevének eredete

751 óta, a Talasz-völgyi csata hatására, két részre oszlott Ázsia: nyugatra az arabok világa helyezkedett el, keletre pedig a kínai kultúra hódított, többnyire a kínai császárság hadaival, de katonai sikerek nélkül is. Kína neve a Kr. e. 11. század óta szerepel a rituális bronzedényeken, és jelentése: „**Közérország**” (Csung-kuo, mai pekingi írás szerint Zhong guo). Kína az egyetlen ország, amelynek kultúrája – kezdettől fogva – ugyanazon a helyen található, folyamatosan fennmaradt, az ország máig a világ élvonalában található; **tehát voltaképpen az egyetlen folyamatos kultúra a világon.**

Politikai kapcsolatokról

Magyarország az első államok egyikeként 1949. október 3-án ismerte el a Kínai Népköztársaságot, s három nap múlva, október 6-án már diplomáciai kapcsolatot is létesített vele. A magyar-kínai kapcsolatok folyamatosan fejlődtek, majd –a hatvanas években történt elhidegülést követően- a nyolcvanas években a reformközösség alapján egyre intenzívebbé váltak.

A két ország társadalmi-politikai berendezkedésének, értékrendjének különbözővé válása és annak külpolitikai következményeként az 1990-es évtized elejétől a kétoldalú kapcsolatrendszer új elvi alapokon működik.

Mai politikai kapcsolatunk alapja a kínai államfő magyarországi látogatása során 2004. június 10-én aláírt közös kormánynyilatkozat. Az új dokumentum kapcsolataink új politikai minősítéseként a „**baráti együttműködési partnerség**” fogalmát adja meg, s azt beilleszti az Európai Unió (EU) és Kína partnerségének keretei közé. ***Magyarország a rohamosan növekvő nemzetközi súlyú Kínát a világpolitika és a világ-gazdaság egyik meghatározó tényezőjének, kiemelkedő fontosságú partnernek tekinti.***

Kína gazdaságáról

1978-tól kezdve a Kínai Kommunista Párt folyamatos lépéseket tett a tervgazdaság piacgazdasággá alakításáért. A mezőgazdaságban felhagytak a korábbi erőszakos kollektivizálással, helyette áttértek az **állami gazdaságokra**. A szolgáltatásban és a könnyűiparban megjelenhetett a magánszféra, amely az ország meghatározott területein egyben külföldi vállalkozók odatelepülését is jelentette. A párt befolyását a

gazdaság minden terén csökkentették, a helyi hatóságok, illetve a vállalatok vezetősége kapta kézbe az irányítást. **Így Kínában létrejött a szocialista piacgazdaság.**

Ez a gazdaságpolitika meghozta a gyümölcsét: 20 év alatt meg-négyszereződött az ország GDP-je. Kína jelenleg a világ negyedik gazdasági potenciálja, amelyet elsősorban nagy lakosságának köszönhet (1,6 milliárd fő), miközben még mindig csak kb. 1100 \$ jut egy kínai lakosra. A Kína gazdaság minden évben jelentősen gyarapszik, évente 6 - 10 %-kal nő a GDP, amely ha folyamatos marad, Kína hamar jelentős gazdasági térséggé nőhet óriási piaccal.

Kína gazdasága a kínai kormány gazdasági kutatóközpontja szerint várhatóan átlagosan évi 8 százalékkal bővül a következő, 2006/2010-es ötéves terv időszakában. Korábban a kormány célja évi 7 százalék volt. A központ szerint az egy főre jutó GDP 2010-re eléri az 1700 dollárt. A növekedés fő húzóereje ezentúl is a tőkeberuházás lesz, mind a legközelebbi ötéves terv idején, mind utána, legalább 2020-ig. Ezen a módon várhatóan a tervezettnél hamarabb érik el a GDP meg-négyszerezését, amit eredetileg 2000-től 2020-ig terveztek.

Kína gazdasága 2002-ben 8,1 százalékkal, 2003-ban 9,3 százalékkal, 2004-ben 9,5 százalékkal bővült, annak ellenére, hogy már 2003 végén elhatározták a túlfűtöttnek tartott ütem lassítását, és 2004-ben több intézkedést tettek - ilyen volt például az októberi, kilenc év óta első alapkamat-emelés, 0,27 százalékponttal 5,58 százalékra az egyéves júankölcsönök számára, valamint a hitelezés szűkítése egyéb korlátozó-sokkal is. Azonban, kivédendő a kereskedelmi partnerek, főleg az **Egyesült Államok** gyakori követelését, hogy Kína értékelje fel a júant, a kormány tavaly enyhíteni igyekezett a felértékelési nyomást is, például több ízben csökkentette a vállalatok devizabeváltási kötelezettségét. Ezek az intézkedések a lassítás ellen hatottak.

A nyitott kapuk politikájával vette kezdetét annak a politikai, gazdasági és lélektani feltételrendszernek kiépülése, amelynek következtében az anyaországtól távol élő kínaiak is aktív részt vállalhatnak a **KNK** gazdaságfejlesztési és modernizációs tevékenységben. Így a világban szétszórtan élő kínai közösségek gazdasági erejének döntő szerepe van a „nyitás” politikája sikerében. A **Kínai Népköztársaság** külkapcsolati stratégiájának kiemelt részét képezi a tengerentúli kínaiak tőkeerejének bevonása a gazdaság fejlesztésébe. A követett politika sikere nemcsak a szárazföldi Kína gazdasági erejét növelte meg, de hozzájárult a távol-keleti kínai gazdasági összefonódás erősödéséhez is.

A „nagy kínai gazdasági térség” szereplői

Az utóbbi években egyre többet lehet olvasni az ún. „*nagy kínai gazdasági közösség*”, vagy „*kínai közös piac*” kialakításának szándékáról. Az integráció két síkon folyik: regionális és globális dimenzióban. A regionális integráció szintjén a **Kínai Népköztársaság, Hongkong, Makaó és Tajvan** gazdasági összefonódása a meghatározó folyamat. Globális szinten a világ különböző országaiban élő kínaiak gazdasági erőforrásai képezik azt az erőt, amely hozzájárul az etnikai alapú együttműködéshez.

A „nagy(obb) kínai gazdasági területen” belül három olyan entitást² lehet megkülönböztetni, amely forrásául szolgál a kínai gazdasági erőnek: 1./ A Kínai Népköztársaság, Hongkong, Makaó és Tajvan alkotta, kínaiak lakta területek, 2./ az ún. pán-ázsiai kínai gazdasági blokk, amelyhez **Thaiföld, Malajzia, Indonézia, Fülöp-szigetek, Szingapúr** és más, a kínai gazdasági befolyás alatt álló ázsiai országok sorolhatók, valamint 3./ a külföldön élő huarenek (huazsen) és huaqiaok (huacsiao) virtuális együttműködési hálózata.

A „tengerentúli kínaiak” helye az integrációs folyamatban

A nyitás politikájának meghirdetése óta a **Kínai Népköztársaság** gazdasági érdekei érvényesítéséhez a nacionalizmus és a hazaszeretet szításának eszközét alkalmazza. Külgazdasági stratégiájának szerves részét képezi a tengerentúli kínaiak fokozott mértékű bevonása a gazdaság fejlesztésébe. Miatán Kínában az üzleti tevékenység alapját sokkal inkább a bizalom és a személyes kapcsolat, mint a szerződés vagy a törvény képezi, a kínai származású kereskedők és befektetők jobb üzleteket tudnak kötni, mint külföldi társaik. A **Kínai Népköztársaság** területén kívül élő kínaiak számára vonatkozó becslések meglehetősen tág határok – 30 és 60 millió fő – között mozognak.

A Kínában zajló liberalizációs folyamatok következtében felgyorsult a migráció³ üteme. Éves átlagban 700 ezer fő körülire becsülik a

² entitás (lat/fil): valamely dolog tulajdonságainak az összessége.

³ migráció (lat): a lakosság tömeges lakóhely-változtatása egy országon belül, v. áttelepülése egyik országból a másikba.

külföldön szerencsét próbáló szárazföldi kínaiak számát. Az Ázsiába, az USA-ba és Oroszországba irányuló kínai migrációs áradat éves nagyságrendjét egyaránt 200-200 ezer főre becsülik. A másodlagos célterületnek számító európai országokba települők éves átlaga 100 ezer fő körüli lehet. ***Ezek közül leginkább Franciaország, Olaszország és Németország vonzza a kínaiakat, míg Közép- és Kelet-Európában manapság Magyarország, Lengyelország és Csehország a legkedveltebb.*** A kínai hatóságok ráutaló magatartása alapján feltételezhető, hogy inkább segítik, mint korlátozzák állampolgáraik külföldre utazását.

A kialakulóban lévő kínai közös piac – amely inkább etnikai, mint regionális alapon szerveződik – illeszkedik a jelenlegi világgazdasági integrációs folyamatokba. A világgazdaságon belül új formáció azon hálózatok kiépülése, amelyekben az országok közötti közvetlen kapcsolattartással szemben a cégek és a személyek közötti kapcsolatok dominálnak. A multinacionális cégek világot behálózó képződményei, eredendően ágazati vagy etnikai alapon szerveződő gazdasági láncolatai alkotják a rendszert. Ezek közül az ún. tengerentúli kínaiak képezik az egyik gazdaságilag legerősebb hálózatot. ***Egy szingapúri bankár becslése szerint a tengerentúli kínaiak likvid tőkéje több mint 2 trillió USD-nek megfelelő értéket tesz ki.***

Külkereskedelem, külföldi beruházások⁴

⁴ Wikipédia/A szabad lexikon/: Kína gazdasága.

A lap eredeti címe "http://hu.wikipedia.org/K%C3%Adna_gazdas%C3%A1ga"

Export	
Össz-forgalom	580 milliárd USD
Termékek	gépek és berendezések, műanyag, optikai és gyógyászati eszközök, vas és acél
Partnerek	Amerikai Egyesült Államok 21,1%, Hong Kong 17,4%, Japán 13,6%, Dél-Korea 4,6%, Németország 4%
Import	
Össz-forgalom	550 milliárd USD
Termékek	gépek és berendezések, optikai és gyógyászati eszközök, vas és acél, szerves vegyi áruk, feketekőszén, kőolaj
Partnerek	Japán 18%, Tajvan 11,9%, Dél-Korea 10,4%, Amerikai Egyesült Államok 8,2%, Németország 5,9%

Legnagyobb kínai vállalatok

Név	Szektor	Forgalom (miliárd €)
<u>Sinopec</u>	olaj	39,3
<u>Petrochina</u>	olaj	30,4
Cnooc (Chinese national off-shore oil company)	olaj	16,5
Baosteel	acél	10,8
<u>Lenovo</u>	informatika	9,2
<u>Saic</u> (Shanghai Automotive)	jármű	9,0
Haier	háztartási gépek	8,0
Huawei	telekommunikáció	3,8
TCC	elektronika	2,6
Chalco	alumínium	2,2

Összefoglaló megjegyzések

Nagy-Kína kapcsán nem beszélhetünk az Európai Unióhoz hasonló integrációs folyamatról. Az eltérések számbavételekor elsősorban azt kell megemlíteni, hogy a kínai gazdasági együttműködési folyamat alapegységét nem szuverén nemzetállamok képezik, s ennek következtében a klasszikus integrációs modellbe nem is illeszthető be. Maga az anyaország is csak részben alanya az integrációnak, mivel a kínai entitások közötti gazdasági együttműködés helyszíne döntően az

ország egy meghatározott, többnyire a keleti és délkeleti tartományokra korlátozódik.

Az országon belüli erőforrások eloszlásának egyenlőtlensége a kínai nemzetgazdaság meglehetősen súlyos problémája, aminek csak egyik következménye az anyaországon belüli gazdasági kohéziós erő gyöngülése. Ennek következtében csak részintegrációs folyamatról beszélhetünk, amely ugyan politikai és etnikai értelemben része az ország egészének, gazdasági értelemben azonban ma már inkább kötődik azokhoz a kínai entitásokhoz, amelyek a Kínai Népköztársaságtól eltérő fejlődési pályát futottak be. ***Hongkong és Makaó a brit, illetve a portugál gyarmatbirodalom részeként tért vissza az anyaországhoz. Tajvan kérdése még egyelőre nyitott, az azonban egyértelmű, hogy gazdasági vonatkozásban szárazföldi befektetései, termelőkapacitása áthelyezésének mértéke meghaladta azt a szintet, amelyen túl már függőségi viszonyról beszélhetünk.***

A kínai integrációs folyamat résztvevőinek sorából nem szabad kihagyni azokat a világban szétszórta élő kínaiakat sem, akik identitásuk őrzése és gazdasági erejük révén „*kovászai*” a déli- és délkelet-kínai gazdasági közösség fejlődésének. Ez megint egy olyan speciális összetevőjét adja ***Nagy-Kínának***, amely megkülönbözteti más integrációs kezdeményezésektől. A „*tengerentúli kínaiak*” beruházásai nélkül nem is alakulhatott volna ki az a bázisterület, amely alapjául szolgálhat a jövő kínai „*közös piacának*”. A „*külföldre szakadt*” kínaiak működő tőke befektetéseinek hiányában Kína keleti, tengerparti régiója minden bizonnyal továbbra is a legfejlettebb része lenne az országnak, de a fejlettség jelenlegi szintjét meg sem közelítené. Márpedig a környező kínai „*kistigrisek*”, mindenekelőtt Hongkong integrálásának szándéka az által kapott realitást, hogy az anyaország bizonyos területein is megteremtődtek azok a minőségi feltételek, amelyekhez a kínai entitások saját gazdasági érdekeit köthetik. A földrajzi megközelítés azonban csak részben fedí le ennek az együttműködésnek a lényegét. A kínai közösségek virtuális hálózata is integráns részét képezi annak a formálódó közös piacnak, amelynek gazdasági súlyát már napjainkban is a világ negyedik legnagyobb erejeként tartják számon.

Ma Kína az Amerikai Egyesült Államok után a világ második legnagyobb gazdasága, és évi átlagos 8%-os gazdasági gyarapodásával a világ legfejlődőbb országa. Optimista látásmód szerint Kína gazdasági fellendülésének a csillapodása a későbbiekben sem várható, azonban a világtól való erős függés, a környezetszennye-

zés, illetve a szociális háló megbomlása az, amelyek az új gazdasági struktúra velejárói kisebb fokú óvatosságra ad okot.

A XII. Logisztikai Fórum-ra tehát mindenféleképp aktuális témát választottak a szervezők. A fórumot Pongorné Dr. Csákvári Marianna, GKM helyettes államtitkár nyitotta meg. Az előadásokat jeles hazai és külföldi előadók tartották, többek közt Huszty András a Magyar-Kínai gazdasági kapcsolatok fejlesztéséért felelős kormánybiztos, Zhu Zushon a Kínai Népköztársaság Magyarországra akkreditált rendkívüli és meghatalmazott nagykövete. Előadások hangzottak el az Ázsiai beruházásokról Magyarországon, Innováció a logisztikában, Kínai árúk exportja az EU-ban-Magyarország szerepe a régióban, vagy a Kínai gazdaság előretörésének hatásáról a Budapesti Érték és Árutőzsdére, A kínai-magyar kereskedelmi és vámszabályokról, valamint a Kínai árúk útja Magyarorszáig címmel. Az előadások anyaga részletesen az MLE www.mle.hu honlapján megtekinthetők.

Felhasznált irodalom:

1. *Ecsedy Ildikó*: Kína az ezredforduló végén, História 1999/09-10.
2. *Mészáros Klára*: A „Nagyobb Kína”, mint a XXI. Század meghatározó gazdasági és politikai ereje, Magyar Tudomány 2001/9.
3. Wikipédia . A szabad lexikon, Kína gazdasága.
4. A XII. Logisztikai Fórum Program és előadás összefoglalója, MLE 2006. február.

LOGISZTIKAI TUDOMÁNYOS FÜZETEK

Megjelent a Logisztikai tudományos füzetek 3. kötete.

A XII. Logisztikai Fórum nyitónapjára időzítve megjelent a fent említett tudományos füzet, amely a „védelmi logisztika” alcímet viseli.

A Magyar Logisztikai Egyesület már 1998-ban elkezdte a tudományos füzetek kiadását, de az akkori lelkesedés, szakmai tudományos támogatás és pénzügyi források csak két szám kiadására voltak elegendők.⁵

A fórumra megjelent tudományos füzet, tehát egy korábbi olyan gondolat felelevenítése, amely a logisztika elméleti eredményeinek, tudományosan feldolgozott tapasztalatainak a legszélesebb szakmai körökben történő ismertetését, terjesztését volt hivatott megvalósítani.

A Logisztikai Tudományos Füzetek 3. kötete a védelmi logisztika aktuális problémáiba enged betekinteni. Bemutatja a befogadó nemzeti támogatás helyzetét, eredményeit és feladatait. Kitekintést ad a NATO logisztikai döntéshozatali rendszerre, tájékoztat a nemzeti érdekérvényesítés lehetőségeiről. A kiadványban két tanulmány is foglalkozik a közlekedés és szállítás kérdéseivel.⁶

Összesen öt tanulmány olvasható a füzet 3. kötetében, valamennyit jeles elméleti és gyakorlati katona szakember írta.

A kiadványról még annyit kell elmondani, hogy az a Magyar Tudományos Akadémia, a Magyar Logisztikai Egyesület, valamint a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság közös gondozásában jelent meg. Terjesztése folyamatban, megrendelhető az MLE www.mle.hu honlapon.

A további kiadványok várhatóan jobban és direktebben fogják szolgálni a logisztikai gyakorlatot, a tudományos ismeretek terjesztését, az ágazati-területi logisztikai kutatások ösztönzését, a logisztikai egyesületek közép és hosszú távú céljainak tudományos megalapozását.

⁵ Idézet: Dr. Szenes Zoltán nyá. altábornagy, CSc., főszerkesztő, a füzet Előszó c. írásából.

⁶ u. ott.

A cikkeket lektorálták (bírálták):

- Prof. Dr. Báthy Sándor nyá. ezredes
- Prof. Dr. Kőszegvári Tibor nyá. vezérőrnagy
- Prof. Dr. Turcsányi Károly nyá. mk. ezredes
- Dr. Szenes Zoltán nyá. altábornagy
- Dr. Jároscsák Miklós ezredes
- Dr. Kasza Zoltán mk. ezredes
- Dr. Németh Ernő nyá. ezredes
- Dr. Szűcs László nyá. ezredes
- Dr. Horváth Tibor mk. alezredes
- Csák Gábor mk. dandártábornok
- Keszthelyi Gyula mk. dandártábornok
- Bakó Antal mk. ezredes
- Horváth János mk. ezredes
- Horváth Tibor ezredes
- Kádár Róbert mk. ezredes
- Pogács Imre mk. ezredes
- Veres István nyá. mk. ezredes

ÖSSZEVONT TARTALOMJEGYZÉK

A 2005. évi cikkek (1.-4. szám) rovatonkénti jegyzéke

<i>Gáspár Tibor</i>	Számvetés 2004-ről, kilátásaink 2005-re.	2005.1.szám. 3.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	A 2004. évi pályázatok értékelése Szerkesztő Bizottság Pályázati felhívás	2005.01.sz 9.o. 2005.2.szám. 3.o.

LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

<i>Briák Ottó</i>	A kockázatelemzés bevezetésének lehetőségei a honvédelmi tárca gazdálkodási rendszerében	2005.1.szám 14.o.
<i>Szarvas László</i>	A Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének átalakulása a NATO tagság következtében I. RÉSZ.	2005.1.szám 30.o.
<i>Bittner István Schmidt Zoltán</i>	Az új fogyasztói logisztikai rendszer kialakítása a haderő-átalakítás tükrében	2005.1.szám 62.o.
<i>Mezey Gyula</i>	Az új fogyasztói rendszer kialakítása a haderő-átalakítás tükrében	2005.1.szám 82.o.
<i>Keszthelyi Gyula</i>	A NATO többnemzetiségű logisztikai stratégiájának kihívásai	2005.2.szám 6.o.
<i>Turcsányi Károly Gyöngyösi Ferenc</i>	A magyar katonai minőségirányítás és a NATO követelmények szerinti aktuális kérdései	2005.2.sz. 23.o.
<i>Szarvas László</i>	Az MH Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének átalakulása a NATO tagság következtében II. RÉSZ.	2005.2. szám 49.o.

<i>Lovász Zoltán</i>	Anyagi támogatás, ellátás III. RÉSZ.	2005.2.szám 94.o.
<i>Vasvári Tibor</i>	A légiereő logisztikai doktrínájáról	2005.3.szám 3.o.
<i>Briák Ottó</i>	A HM korrupció ellenes stratégiája és annak gyakorlati végrehajtása	2005.3.szám 16.o.
<i>Kristóf Tamás</i>	Az erőforrás és költségtervezés jövőbeni gyakorlatának elméleti-módszertani megalapozása I. RÉSZ.	2005.3.szám 34.o.
<i>Pohl Árpád</i>	Az Osztrák Szövetségi Hadsereg és a Magyar Honvédség szervezeteinek átalakulása a 90-es évektől napjainkig	2005.3.szám 52.o.
<i>Kristóf Tamás</i>	Az erőforrás és költségtervezés jövőbeni gyakorlatának elméleti-módszertani megalapozása II. RÉSZ.	2005.4.szám 3.o.
<i>Briák Andrea</i>	Gondolatok az országos védelmi tervező rendszer módszertani kérdéseiről	2005.4. szám 27.o.

A KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS GYAKORLATA

<i>Rovács Gábor</i>	Képesség-és feladattervezés a Tárca Védelmi Tervező Rendszer (TVTR) Képesség és feladattervező AI-rendszer (KFTAR) tervezési folyamatában	2005.1.szám 100.o.
<i>Matos István</i> <i>Tarcsai János</i>	A Nemzeti Támogatás	2005.1.szám 110.o.

<i>Ébert László</i>	Egy nagyhatalom – Oroszország – szabályozási, ellenőrzési rendszere a fegyvergyártás és kereskedelem területén	2005.1.szám 126.o.
<i>Vasvári Tibor</i>	A légierő logisztikai képességeinek átalakulása és jelenlegi helyzete	2005.1.szám 144.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	A BNT ágazati (Honvédelmi tárca alá tartozó) feladatainak háttere	2005.2.szám 118.o.
<i>Alkéri István</i>	Költségvetés tervezése a Tárca Védelmi Tervező Rendszerében, a tárca költségvetésének alakulása a TVTR és a NATO követelmények tükrében	2005.2.szám 146.o.
<i>Halasi Zoltán</i>	Az erőforrás és költségtervezés helye, szerepe és helyzete a TVTR-ben, főfeladatok, a HM Védelmi Szakfeladatrend	205.2.szám 157.o.
<i>Lendvay Mariana</i>	Katonai célú elektronikus készülékek minőség-és megbízhatóság biztosítása	22005.2.szám 176.o.
<i>Padányi József Kállai Ernő</i>	A vízellátás új technikai berendezése	2005.2.szám 190o.
<i>Tóth Bálint Helmecci Gusztáv</i>	A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium és felügyelete alatt álló szervezetek védelmi kötelezettségei, feladatai a rendeletek tükrében	2005.3.szám 76.o.
<i>Svéd László Nagy Gyula Vekerdi Zoltán</i>	A MH Egészségügyi Parancsnokság megalakulása	2005.3.szám 97.o.
<i>Réti Tamás</i>	Egy régi-új anyagnem „humán anyagnem” bemutatása	2005.3.szám 115.o.

<i>Ébert László</i>	Az ENSZ feleslegessé vált eszközei értékesítésének gyakorlata (Esettanulmány)	2005.3.szám 135.o.
<i>Zsiborás János Dobos Rezső</i>	Az egységes tervezés megvalósulása a BNT tervezési módszertani útmutatóban	2005.4.szám 57.o.
<i>Réti Tamás</i>	Ideiglenes kikötői létesítmények alkalmazása a NATO műveletekben, multinacionális logisztikai környezetben	2005.4.szám 103.o.
<i>Tóth Bálint Helmecci Gusztáv</i>	A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium védelmi (honvédelmi) felkészülésének feladatai, irányítási rendje	2005.4.szám 123.o.
<i>Horváth Tibor</i>	Az újonnan rendszeresített repülő-hajozó öltözet	2005.4.szám 142.o.
<i>Szászi Gábor</i>	Veszélyes áruk szállításának szabályozása az MH-ban	2005.4.szám 154.o.
<i>Jósvai Attila</i>	Az MH élelmezési szakanyag el látásának új rendszere	2005.4.szám 173.o.
KIKÉPZÉS-FELKÉSZÍTÉS		
<i>Lovász Zoltán</i>	Válságban a logisztikai tisztképzés	2005.1.szám 157.o.
<i>Rádlí Tibor</i>	Az EU Kutatási Programjaiba történő bekapcsolódás és a részvétel lehetőségei	2005.1.szám 183.o.
<i>Lakatos Péter</i>	„Trián the Trainer”, avagy egy sikeres logisztikai tanfolyam Szabadszálláson	2005.2.szám 202.o.
<i>Lengyel András</i>	Az önkéntes haderő létrehozásának logisztikai vetületei	2005.4.szám 180.o.

SZAKTÖRTÉNET

<i>Turcsányi Károly Hegedűs Ernő</i>	A Szovjet légideszant fegyvernem alkalmazásának, szervezetének és haditechnikai eszközeinek fejlődése (1930-1945) II. RÉSZ.	2005.1.szám 197.o.
<i>Horváth Attila</i>	A Magyar közlekedési rendszert ért háborús károk és a helyreállítás tapasztalatai (1944-1947)	2005.1.szám 232.o.
<i>Turcsányi Károly Hegedűs Ernő</i>	A Német légideszant fegyvernem alkalmazásának, szervezeteinek és haditechnikai eszközeinek fejlődése (1933-1945) I.RÉSZ.	205.3.szám 147.o.
<i>Ősi Gyula</i>	A hadiüzem és Csepel	2005.3.szám 186.o.
<i>Turcsányi Károly Hegedűs Ernő</i>	A Német légideszant fegyvernem alkalmazásának, szervezeteinek és haditechnikai eszközeinek fejlődése (1933-1945) II.RÉSZ.	2005.4.szám 197.o.
<i>Ősi Gyula</i>	A Weiss Manfréd kombinát működésének mozgató rugói és gyártmányai a béketeremtés és a gazdasági válság időszakában (1919-1933)	2005.4.szám 238.o.

FOLYÓIRAT SZEMLE

<i>Lits Gábor</i>	A Német Hadsereg szárazföldi erőinek Támogató Parancsnoksága	2005.1.szám 255.o.
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2005.1. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításainak rövid ismertetése	2005.1.szám 267.o.

<i>Lits Gábor</i>	MULTI a sokoldalú, biztonságos logisztikai járműcsalád	2005.2.szám 218.o.
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2005.2. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításainak rövid ismertetése	2005.2.szám. 229.o.
<i>Lits Gábor</i>	A rakomány biztonsága	2005.3.szám 210.o.
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2005.3. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításainak rövid ismertetése	2005.3.szám 221.o.
<i>Lits Gábor</i>	Gépjárművek aknák elleni védelme	2005.4.szám 256.o.
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2005.4. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításainak rövid ismertetése	2005.4.szám 268.o.

TÁJÉKOZTATÓ-INFORMÁCIÓ

<i>Németh Ernő</i>	A Katonai Logisztikusok Napja rendezvénysorozatról	2005.1.szám 279.o.
<i>Turcsányi Károly</i>	A Lektor Bizottság tájékoztatója	2005.1.szám 300.o.
<i>Szerkesztőség</i>	Összevont tartalomjegyzék a 2004-évi cikkek (1-4. szám) rovatonkénti jegyzéke	2005.1.szám 304.o.

<i>Szilágyi Zsuzsanna</i> <i>Svéd László</i> <i>Kugler Györgyi</i>	Külszolgálatot teljesítő katonák összehasonlító vizsgálata a stressz és copig jellemzőkre	2005.2.szám 241.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	Tájékoztató a Honvédség minősített időszakos iránytervezéséről, valamint a BNT kiemelt feladatai előkészítettségének helyzetéről	2005.3.szám 231.o.
<i>Berzsényi Péter</i>	Kanadai megoldás a raktári folyamatok automatizálása az anyagellátásban	2005.3.szám 250.o.
<i>Németh Ernő</i>	Logisztikai Konferenciákról	2005.3.szám 261.o.
<i>Jancsek Tibor</i>	Közlekedés Napja	2005.3.szám 272.o.
<i>Antal Mihály</i>	A Német ruházati szolgálat privatizációjának történeti áttekintése, tapasztalatai	2005.4.szám 278.o.
<i>Németh Ernő</i>	Tájékoztató a 2005. évi logisztikai rendezvényekről, eseményekről	2005.4.szám 287.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	Tájékoztató a 2005. évi pályázatok eredményeiről	2005.4.szám 304.o.

TARTALOMJEGYZÉK

<i>Gáspár Tibor</i>	Logisztika a stabilizáció időszakában	3
---------------------	---------------------------------------	---

LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

<i>Briák Ottó</i>	Rendszeresítési folyamat változásának lehetséges útjai az új követelmények tükrében	7
-------------------	---	---

<i>Németh Gyula</i>	A rendőrség Schengeni felkészítésének területei és fő feladatai a logisztikai biztosítás szempontjából	47
---------------------	--	----

<i>Lakatos Péter</i>	Logisztikai Szolgáltató Központok szárazföldi haderőnem disztribúciós rendszerébe történő bekapcsolódása (Előzetes vizsgálat)	58
----------------------	---	----

A KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS GYAKORLATA

<i>Kasza Zoltán</i>	Együttműködési lehetőségeinek az Európai Védelmi Ügynökséggel	70
---------------------	---	----

<i>Jároscsák Miklós</i>	Nemzetközi feladatokban résztvevő magyar katonai kontingensek logisztikai támogatása	92
-------------------------	--	----

<i>Vasvári Tibor</i>	A légierő nemzetközi kötelezettségeiből eredő feladatai teljesítésének főbb logisztikai jellemzői	110
----------------------	---	-----

<i>Veres István</i>	A MÍG-29 típusú repülőgépek „állapot szerinti” üzembentartása	126
---------------------	---	-----

KIKÉPZÉS-FELKÉSZÍTÉS 146

<i>Réti Tamás</i>	„Béketámogatás 2005” ZMNE hallgatói zárógyakorlat logisztikai szemszögből	146
-------------------	---	-----

SZAKÖRTÉNET

<i>Turcsányi Károly Hegedűs Ernő</i>	A Brit és az Amerikai légideszant fegyvernem alkalmazásának, szervezetinek és haditechnikai eszközeinek fejlődése (1939-1945) I.RÉSZ.	158
--	---	-----

<i>Zákány Lajos</i>	Magyar gyalogság ruházata a XVII. és XVIII. században	204
---------------------	---	-----

FOLYÓIRATSZEMLE

<i>Lits Gábor</i>	Szemelvények a nemzetközi katonai folyóiratokból	214
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2006. 1. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításainak rövid ismertetése	235
TÁJÉKOZTATÓ-INFORMÁCIÓ		
<i>Hunyadi Mátyás</i> <i>Fejes Sándor</i>	HM Ingatlankezelési Hivatal helye, szerepe az MH szolgáltatási rendszerében	245
<i>Besenyő János</i>	Magyar logisztikai tanácsadó az Afrikai UNIO Darfuri missziójában	280
<i>Németh Ernő</i>	Logisztikai fórum és tudományos füzet	303
<i>Szerkesztőség</i>	2005. évi cikkek (1.-4. szám) összevont tartalomjegyzéke	313

Szerkesztőség: MH ÖLTP Objektum XII. épület

1581 Budapest Pf.: 31.

Főszerkesztő tel.: HM 216-35, 06 30/370 4676

Felelős szerkesztő tel.: HM 579-42, 579-43