

Bali Tamás ezredes:

A NATO FORGÓSZÁRNYAS ERŐK MŰVELETI KÉPESSÉGÉNEK FOKOZÁSA

ÖSSZEFOGLALÓ: Az elmúlt időszak műveleti tapasztalatai rávilágítottak arra, hogy az aszimmetrikus hadviselés időszakában milyen meghatározó jelentőséggel bírnak a helikopterek, illetve az általuk nyújtott harci és harctámogató képességek. Felismerve a helikopterek jelentőségét, a műveleti parancsnokok egyre fokozódó számú forgószárnyas technikát igényelnek a harctérre, mely különböző okokra visszavezethetően a nemzetek részéről nem biztosított. A helyzetet nehezíti, hogy a már a harctéren lévő forgószárnyas erők képességei között is komoly eltérések tapasztalhatók. A harctámogatásban felmerülő hiányosságok összességében a NATO-erők harci képességének csökkenéséhez vezetnek. A szerző tanulmányában arra keres megoldást, hogy vajon hogyan lehetne növelni a hadszíntéren szolgálatot teljesítő helikopterek számát, és ezzel együtt hogyan fokozható a NATO forgószárnyas erőinek műveleti képessége.

KULCSSZAVAK: helikopter, műveleti képesség, NATO, okos védelem, kiképzés, interoperabilitás

BEVEZETÉS

Az elmúlt időszak iraki és afganisztáni műveleti tapasztalatai rávilágítottak arra, hogy az aszimmetrikus hadviselés időszakában milyen meghatározó jelentőséggel bírnak a helikopterek, illetve az általuk nyújtott harci és harctámogató képességek. Felismerve a helikopterek jelentőségét, a műveleti parancsnokok mind nagyobb és nagyobb számú forgószárnyas technikát kértek a harctérre, mely igényt – gazdasági vagy éppen politikai okokra hivatkozva – a nemzetek nem elégítettek ki. E gyakorlat következtében általánossá vált a hadszíntéri helikopterhiány, melyet hivatalos formában, NATO-vezetői szinten, már 2009-ben megfogalmaztak.¹

Sok esetben a nemzetek, a gépszemélyzetek képzettségi hiányosságaiból adódóan, nem képesek biztosítani helikoptereket, vagy egyszerűen nincs elegendő számú helikoptervezetőjük ahhoz, hogy az országvédelmi feladatokon túl még a szövetségesi műveletekben is részt tudjanak venni. Ugyanígy problémát okoz a gépszemélyzetek műveleti repülési jártasságainak kialakítása terén jellemző nemzetközi szabályozatlanság. A nemzetek képzési rendszerei eltérőek; bizonyos képzési elemek teljesítései egyes nemzeteknél a földrajzi adottságaik okán hiányoznak, vagy csak korlátozottan biztosítottak.²

¹ A 2009-ben megjelent BI-SC Priority Shortfall Areas című dokumentum a NATO számára kiemelt jelentőséggel bíró 50 műveleti képességhiányt fogalmazott meg. NATO 2009 BI-Strategic Commands Priority Shortfall Areas. A NATO Allied Command Transformation (Brüsszel) és Allied Command Operation (Mons) közös kiadványa, 9–32.

² Ilyen lehet a magashegyi kiképzés, a poros területről folytatott repülésekre (sivatagi) vonatkozó kiképzés, vagy a nagy kiterjedésű vízfelszín feletti repülésekre vonatkozó kiképzés.

Az egyes országok helikoptervezetői között az éves repülési idők tekintetében is lényegi különbségek tapasztalhatók. Léteznek olyan nemzetek,³ amelyek esetében a helikoptervezetők az aszimmetrikus kihívásokra leginkább választ adni képes különleges műveleti repülési jártasságokra koncentráció képzést kapnak; ennek ellentétéként más országoknál nyomokban sem lehet fel a specializáció. Ezeknél a nemzeteknél⁴ a helikoptervezető-képzés – leginkább pilótahiány miatt – minden egyes repülési jártasságot felölel. Természetesen minden nem lehet elegendő a repülési idő, így az általuk megszerzett jártasságok nem érhetik el azokat, akik csupán egy repülési ággal foglalkoznak, de professzionális szinten. Köztük lényegi különbség jelentkezik a műveleti alkalmazás idején. Erre a problémára világít rá a németországi Kalkarban lévő NATO Légierő Kompetencia Központ (a továbbiakban: JAPCC⁵) Standardization of Qualification for NATO Helicopter Crews in Support of Land Operations című kiadványa⁶ is.

A helyzetet nem segít az sem, hogy a nemzetek különböző forgószárnyas platformokat használnak, eltérő felszereltséggel. A nyugati, modern helikoptertechnikával rendelkező országoknál nem jelent problémát a jelenkori kihívásoknak való megfelelés, azonban a volt szovjetunióbeli helikopterek⁷ más képet mutatnak. Azok felszereltsége elmarad a nyugatiakétól, és ezzel együtt a NATO-normákhoz történő felzárkóztatásuk költséges feladatnak minősül. Olyannyira költségesnek, hogy azt teljeskörűen nem minden nemzet engedheti meg magának. A keleti helikoptereknél ma is problémát jelent például az önvédelmi képesség, a helikopterek egymás közötti, illetve a helikopterek és a támogatott erők közötti titkos kommunikációt biztosító rendszer, valamint az éjjellátó és infratartományban működő felderítőképességek hiánya. Belátható, hogy egy adott szövetséges műveletben nehezen értelmezhető az interoperabilitás akkor, amikor a helikopterek merőben eltérő képességekkel rendelkeznek, illetve a helikoptervezetőknek eltérő a kiképzettségük.

De vajon hogyan lehetne fokozni a keleti NATO-tagországok, és ezzel együtt a NATO forgószárnyas erőinek műveleti képességét? Hogyan lehetne növelni a hadszíntéren szolgálatot teljesítő helikopterek számát? Megoldást jelenthet a NATO 2012-es chicagói csúcstalálkozóján bejelentett, a védelmi kiadások csökkenését ellensúlyozó, ún. Smart Defence (okos védelem) koncepció⁸ alkalmazása?

A NATO OKOS VÉDELEM KONCEPCIÓJA

Kevés olyan ember él Európában, akit ilyen vagy olyan formában ne érintett volna a 2008-ban kirobbant gazdasági válság. Az ezt követő időszakban gazdasági nehézségekkel, recesszióközeli állapottal és ezzel együtt egyfajta megszorítási politikával kellett szembe-sülni. Ez a gazdaságpolitika nagymértékben érintette a védelmi szektort, sőt mi több, az egyik legnagyobb költségvetési megszorítás minden bizonnyal ezt a területet sújtotta. Ennek

³ Az Egyesült Államoktól Európában például Lengyelország és Csehország.

⁴ Ilyenek például: Magyarország, Szlovákia, Szlovénia.

⁵ Joint Air Power Competence Center – NATO Légierő Kompetencia Központ.

⁶ Standardization of Qualification for NATO Helicopter Crews in Support of Land Operations. NATO Joint Air Power Competence Centre. Kalkar (Németország), 2015. július.

⁷ A Mi-8, Mi-17 helikopterek változatai V5 verziószámig, Mi-24 D, V és P verziói.

⁸ Az egyre csökkenő védelmi kiadások miatt a NATO vezetői 2012 májusában Chicagóban elfogadták az okos védelem stratégiáját, mely alapján a tagországok megegyeztek, hogy megosztják fegyvereiket és ezzel együtt műveleti képességeiket. Chicago Summit (May 2012) – Declaration on Defence Capabilities: Toward NATO Forces 2020. http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_87594.htm (Letöltés időpontja: 2017. 03. 01.)

oka annak is tulajdonítható, hogy az Európai Unió határain belül a második világháború óta nem folytak háborús események, így a társadalom számára egyre kevésbé jelent prioritást a valós képességekkel rendelkező nemzeti haderő fenntartása. A gazdasági nehézségekből adódó képességvesztés áthidalására született NATO-reakció volt a Smart Defence, vagyis az okos védelem program életre hívása.

Magát a programot Anders Fogh Rasmussen NATO-főtisztár vázolta fel első ízben 2010 februárjában, köszönhetően a fentebb már említett okoknak, majd ezt követően egyre nagyobb szerepet kapott a NATO-csúcstalálkozókon. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy az az előtti évtizedekben ne születtek volna az együttműködés javítására vonatkozó elképzelések, ám mindezek csak a gazdasági válság kitörése után váltak valódi prioritássá.

A Smart Defence a képességmegosztáson alapul, mivel a mindenre kiterjedő, szerteágazó nemzeti katonai képességek megszerzése és fenntartása óriási terhet ró egy állam nemzetgazdaságára. A tagállamok számára kézenfekvőnek tűnik egy olyan koncepció alkalmazása, amely a költséghatékonyság érdekében megosztja egymással a védelmi képességeket. Az elképzelés alapján minden országnak fel kell kutatnia azt a – védelmi szektorán belüli – területet, melyet saját nemzeti erősségének tart. Képességfejlesztését a továbbiakban elsősorban erre a területre koncentrálja, majd azt a szövetségi rendszerbe felajánlja. A kialakuló képességhiányokat pedig szükség esetén a más országokkal történő együttműködésére építve pótolja. Azaz, a hiányzó képességeket az azokkal rendelkező országoktól „lehívja”. Ezzel a NATO rábírja tagjait a nemzetközi összefogásra, azért, hogy az országok gazdasági, ipari és politikai potenciálja együttesen segítse a Szövetség működését.⁹

A témával kapcsolatban azonban jogosan merülhet fel több kérdés:

1. A NATO-tagországok valóban hajlandók lemondani az országuk védelme szempontjából fontos rész-képességeikről, még ha azok nem is teljeseek, és hajlandók hagyatkozni más nemzetekre?

2. Mi fog történni akkor, ha majd érdekütközés következik be két vagy több NATO-tagország között (például Törökország és Görögország)?

3. Vajon akkor is egymás rendelkezésére bocsátják majd a kifejlesztett és fenntartott képességeiket, vagy esetleg komoly ellenállás alakul ki?

Vajon továbbra is járható-e a „különutas” politika egy tagország számára, vagy katonai képességeinek csökkentésével hajlandó-e a Szövetség érdekében feláldozni nemzeti szuverenitásának egy részét?

Mindez kétségkívül érint egy, a NATO szempontjából érzékeny területet, mégpedig azt, hogy milyen mély is az integráció szándéka a tagok között, vagy inkább a nemzeti önállóságuk megtartására hajlanak. A Szövetség érdeke felülírja-e majd a tagállamokét? A válasz ezekre a kérdésekre meghatározza az okos védelem koncepció életszerűségét.

Még ha a kommunikáció szintjén a nemzetek támogatják is a koncepciót, érdemes röviden áttekinteni, hogy valójában mit tesznek annak megvalósulásáért. Koncentrálva a helikopter fegyvernemre, e téren látható, hogy a nemzetek a már egyszer kiépített műveleti és képzési képességeikről nem mondanak le.

– Műveleti területen a nemzeti, országvédelmi érdekeik messze felülírják az okos védelem elveit még akkor is, ha a forgószárnyas erők képességei alulmaradnak a NATO-szintű interoperabilitáshoz szükséges minimumoktól. Tisztában vannak azzal, hogy

⁹ Etl Alex: A NATO és a Smart Defence, a Smart Defence és Magyarország. Biztonságpolitika.hu. <http://old.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=1379&title=a-nato-es-a-smart-defence-a-smart-defence-es-magyarorszag> (Letöltés időpontja: 2017. 03. 19.)

a jelenkor aszimmetrikus műveleti környezetében¹⁰ döntő szerepe van a haderő gyors reagálóképességének, a nagy sebességű manőverező harcmodornak. Tudják, hogy egy esetleges ellenséges tevékenység megjelenése esetén nem lesz idejük a nemzetközi haderő beérkezésére várni; szükség lesz a szárazföldi erők azonnali bevetésére.

- Kiképzési területen – elvi síkon – szintén nincs nagy különbség. A nemzetek tapasztalatai alapján tisztában vannak azzal, hogy egy fegyvernem megszűnését okozhatja, ha annak utánpótlásképzését megszüntetik. Ráadásul a hazája védelme iránt elhivatott katona tevékenységének záloga, ha az adott személy hazai körülmények között kapja honvédelmi képzését, azaz itt szocializálódik. Természetesen az utánpótlásképzés megvásárolható más nemzetektől is, azonban ekkor a képzési rugalmasság elveszik. Megtörténhet, hogy szükség esetén az adott nemzet nem kap elegendő képzési helyet a szerződött szövetséges partnerétől. Ezek figyelembevételével a nemzetek inkább fenntartják hazai helikoptervezetői képzési rendszereiket, és azok képzési helyeit – akár már önköltségi áron is, csak hogy fenntarthatók maradhassanak – kijaánlják más országoknak.

A fentiekben leírtakra jó példa az, amelyet a cseh és horvát fél tesz saját forgószárnyas fegyvernemének, illetve képzési képességének fenntartása érdekében az Európai Védelmi Ügynökség (EDA¹¹) Többnemzeti Helikopter Kezdeményezés (MHI¹²) cseh vezetésű „HIP Helicopter Task Force” programjának védőernyője alatt.¹³ A Mi típusú helikoptereket üzemeltető nemzetek afganisztáni műveleti feladataikra történő többnemzeti felkészítése (ún. Pre-deployment training) az EDA finanszírozása mellett, két fázisban és helyszínen valósul meg. A gépszemélyzetek vészhelyzetkezelését, illetve a műveleti feladatok begyakorlását célzó szimulátoros kiképzés Csehországban, a HTP Ostrava CZ Mi-171 típust üzemeltető szimulációs központban zajlik. Horvátország biztosítja a valós repülésekkel egybekötött gyakorlati repülő felkészítést saját Mi-17Sh típusú helikoptereinek bevonásával. Hangsúlyozom, mindkét ország komoly támogatást kap az EDA-tól a felkészítések teljesítéséhez. Olyan összeget, melyből biztosított mind a cseh szimulációs központ működtetése, mind pedig a horvát szállító helikopterek fenntartása. Emellett az összeg a magyar forgószárnyasok kiképzésén túl fedezi mind a cseh, mind a horvát gépszemélyzetek felkészítési költségeit is.

PRAKTIKUS MEGOLDÁSOK A FORGÓSZÁRNYAS ERŐK MŰVELETI KÉPESSÉGÉNEK FOKOZÁSÁRA

A fentiek alapján a szakemberekben felvetődhet: ha az okos védelem koncepció működtetése ennyi kérdést vet fel, ha az csupán elvi síkon működik, a gyakorlatban valójában életképtelennek látszik, akkor mi lehet a megoldás?

Tanulmányomban gyakorlatiasabb szempontokat figyelembe véve kívánok megoldásokat vázolni a problémára. Célom, hogy átfogó jelleggel, több irányból vizsgálva tegyek javaslatokat a forgószárnyas műveleti képesség fokozására. Maga a képesség természetesen

¹⁰ Aszimmetrikus műveleti környezetről kell beszélni akkor, amikor a szemben álló felek egymástól eltérő szervezeti felépítéssel, fegyverzettel, harcmodorral rendelkeznek. Egy aszimmetrikus konfliktusban nem egy egységes haderővel, de még csak nem is egy egységes gerillaerővel szemben kell fellépni, hanem több tucat vagy több száz különböző csoport tevékenységét kell figyelembe venni a stratégia megalkotása során. Porkoláb Imre, 2.

¹¹ European Defence Agency.

¹² Multinational Helicopter Initiative.

¹³ Bali 5. http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2011_3/Bali_Tamas_2.pdf (Letöltés időpontja: 2017. 03. 07.)

nem merül ki abban, hogy megfelelő számú helikopter van a műveleti területen. A hatékony szövetségi szintű feladat-végrehajtáshoz szükség van még azonos kiképzettséggel rendelkező, azonos módon gondolkodó, ugyanazon harceljárásokat alkalmazó gépszemélyzetekre is. A humán erőforrás kérdése ugyanolyan fontos, mint a hadra fogható légi járművek megléte.

A NATO-hoz és az EU-hoz tartozó haderők együttműködésének fokozása

Az elsők között kell kiemelni a NATO-hoz és EU-hoz tartozó haderők együttműködésének fokozását, eljárásaik szinkronizálását. Jelenleg a NATO-hoz csatlakozott 28 tagország közül 25 európai ország. Az európai haderő alkalmazási elveit az EDA fekteti le, mely sok esetben nincs összhangban a NATO-ban alkalmazott eljárásokkal. A forgószárnyas fegyvernem vonatkozásában NATO-oldalról az alkalmazási elveket (és részleteiben a szabályokat) az ATP-49(G) című dokumentum¹⁴ tartalmazza. Ugyanezt a célt szolgálja az EDA HEP hatályos műveleti eljárásait leíró kézikönyve.¹⁵ Nyilvánvaló, hogy ez így nincs rendjén. Nem történhet meg, hogy az európai országok képviselői eltérő módon gondolkoznak egy NATO-, majd egy jövőbeni EU-haderő által vezetett műveletben. De vajon melyik irány felé kellene elmozdulni? A NATO, vagy a későbbi EU-haderő alkalmazási elveit kellene előtérbe helyezni? Elképzelhető az, hogy egy olyan országra, mint például az Egyesült Államok, rá lehessen erőltetni a jövőbeni EU-haderő által kidolgozott forgószárnyas harcászati elveket? Véleményem szerint nem. Már csak azért sem, mert az USA hadereje önmagában ütőképesebb, mint az EU-tagállamok fegyveres erői együttesen. Másrészt, a jövőbeni EU-haderő egyedül feltételezhetően nem lenne képes ellensúlyt képezni egy orosz fegyveres előretörésnek. Jelen biztonságpolitikai helyzetben, például a balti országok valószínűleg nem feltétlenül örülnének az önálló uniós összefogásnak, mivel attól tartanának, hogy az a NATO-val történő együttműködés kárára mehetne. Számukra nem elfogadható (és velük együtt a lengyeleknek sem), hogy az Egyesült Államok nélkül maradjanak az egyre határozottabban és „bátrabban” erejét fitogtató Oroszországgal szemben. E nemzetek nem véletlenül hangsúlyozzák, hogy a NATO-ban látják az európai védelem legerősebb biztosítékát.

Tehát, mivel nincs formális együttműködés a NATO és az EDA között, ezért azt ki kell építeni. Ezt követően, konstruktív kommunikációt folytatva, e két szervezetnek közösen kell kidolgoznia, majd a szabványosítást követően bevezetnie a harceljárásait.

Közös kiképzések és gyakorlatok

Figyelembe véve jelenkorunk műveleti tempóját, a nemzetek arra koncentrálnak, hogy gépszemélyzeteik minél gyorsabban elérjék a korlátozás nélkül hadra fogható kiképzettségi jogosítást.¹⁶ Ebbe a feszített tempójú kiképzésbe ritkán fér bele a nemzetköziség, azaz a többnemzeti közös kiképzés lehetősége. Vannak azonban bizonyos területek, amelyek esetében a nemzetek rászorulnak egymásra, de itt is kifejezetten csak a szükségszerűségek

¹⁴ ATP-49(G) Edition G Version 1 Use of Helicopter in Land Operations. NATO Standardization Office, Brüsszel/Belgium, 2015. április, 95–116.

¹⁵ EDA Helicopter Exercise Program Standing Operational Procedures. EDA HEP, Brüsszel, 2016. október.

¹⁶ A korlátozás nélkül bevethető (ún. „Combat Ready”) helikoptervezetőről akkor beszélhetünk, ha képes végrehajtani mindazon repülőharcászati manővereket, melyeket az általa vezetett forgószárnyas légi jármű a kialakítási és felszerelési sajátosságaiból adódóan lehetővé tesz, illetve melyeket az alakulata feladatrendszere tőle megkíván.

miatt. Ilyen tényező lehet például egy nemzet sajátos földrajzi adottsága, a helyi szakértelem vagy éppen egy adott kiképzéstechnikai eszköz hiánya. Hazánk esetében például a hegyi kiképzés Szlovéniában, a nagy kiterjedésű vízfelszín feletti repülő kiképzés Belgiumban, a Mi-17 szimulátoros képzés pedig Csehországban valósul(t) meg. Az alábbi táblázat a nemzetek szintjére bontva tartalmazza a kiképzéseik megosztottságát.

1. táblázat *Egyes NATO-nemzetek nemzetközi kiképzéseinek helyszínei*¹⁷

	Hegyi kiképzés	Sivatagi kiképzés	Extrém hideg körülmények közötti kiképzés
Hollandia	Olaszország	Spanyolország	Norvégia
Németország	Svájc	Szardínia szigete	
Belgium	Franciaország		
Dánia	Norvégia		Norvégia
Franciaország		Dzsibuti	
Lengyelország	Németország		
Szlovénia		Spanyolország	
Csehország	Franciaország	Spanyolország, Portugália	

Ideális esetben a kiképzéseket olyan gyakorlatok követik, melyeken a megszerzett repülési jártasságokat a helikoptervezetők begyakorolhatják, eljárásaikat rutinná tehetik.

A többnemzeti gyakorlatok végrehajtásai is komoly nehézségekbe ütköznek. Minden egyes nemzetnek megvannak a saját szabályzóikban lefektetett eljárásrendjeik, melyeket csekély mértékben szinkronizálnak. Egy adott gyakorlat megszervezése kiemelten hosszú időt vesz igénybe,¹⁸ mivel a tervezőtiszteknek olyan végrehajtási rendet kell kidolgozniuk, mely figyelembe veszi a részt vevő nemzetek korlátozásait. Ilyenek lehetnek a fegyverhasználatra, a repülési manőverekre és eljárásokra, az időjárás körülményekre vagy éppen a gépszemélyzetek egy napon belüli maximális repültetésére és pihentetésére vonatkozó korlátozások. Mivel a szerteágazó nemzeti szabályokra épülő, de az adott gyakorlatnál mindenki által elfogadott SOP¹⁹ kidolgozása szinte lehetetlen feladat, ezért a NATO-szintű többnemzeti gyakorlatok teljesítései megkérdőjeleződnek. Tendenciózusan a kezdeti „fellángolás” után a tagországok még a tervezés időszakában sorra lépnek ki a többnemzeti gyakorlatokból, és helyettük önálló (nemzeti szintű) gyakorlatokat hajtanak végre.

Nyilvánvalónak látszik, hogy amíg nem egységesítik mind a NATO-, mind pedig a későbbi EU-haderő vonatkozásában az összes helikopteres fegyvernemi bevetéssel kapcsolatos szabályrendszert, addig nem beszélhetünk nemzetköziségről. Ugyanígy nem mondható el, hogy a nemzetek gépszemélyzeteinek kiképzettsége, az alkalmazott műveleti eljárásrendek kompatibilisek lennének. Mindezt tetézi, hogy nem elég csupán a NATO-n vagy EU-n belül

¹⁷ Forrás: Enhancing NATO's Operational Helicopter Capabilities. NATO Joint Air Power Competence Centre, Kalkar (Németország), 2012. november, 17.

¹⁸ Gyakorlattervezői útmutató. HM HVK Hadműveleti Főcsoportfőnökség Kiképzési Csoportfőnöksége, Budapest, 2000, 30–34).

¹⁹ Standing Operating Procedures – Hatályos Műveleti Eljárások.

külön-külön egységesíteni, elkerülhetetlen e két haderő szabályrendszerének egységesítése is. Fontos feladat ez, mivel az Egyesült Államok haderején kívül nincs olyan haderő, mely a műveleti feladatok teljes spektrumát (az összes szegmensével együtt) önállóan le tudná fedni mind a haditechnikai eszközök, mind pedig a humán erőforrások tekintetében. A NATO/EU-tagországoknak nincs más lehetőségük, mint hogy az ütőképességük fenntartásához rész-képességeiket összeillesszék és nemzetközi gyakorlatok keretében „összecsiszolják”. Abban az esetben, ha ez sikerül, nagymértékben fog fokozódni a helikoptererők interoperabilitásra épülő műveleti képessége.

A műveletekben részt vevő forgószárnyas gépszemélyzetek kiképztségének egységesítése

A NATO JAPCC már több mint négy évvel ezelőtt – elemezve a NATO-haderők helikopteres fegyvernemének képességeit és lehetőségeit – az Enhancing NATO's Operational Helicopter Capabilities²⁰ című tanulmányában megfogalmazta, hogy a hatékony műveleti alkalmazás egyik akadálya a koalíciós műveletekben részt vevő forgószárnyas gépszemélyzetek eltérő kiképztsége. E probléma megoldásával a brüsszeli székhelyű NATO Szabványosítási Ügynökség (NSA)²¹ helikopterműveletek egységesítéséért felelős munkacsoportja (HISWG)²² kezdett el foglalkozni. A munka végcélja az volt (és az ma is), hogy kidolgozzanak egy olyan szabványosított, a nemzetek által egységesen elfogadott, ATP²³-90 elnevezésű dokumentumot, mely egyértelműen meghatározza a műveletekben részt vevő nemzetek számára a forgószárnyas gépszemélyzetek minimális kiképztségi követelményeit. A HISWG a JAPCC 2015 júliusában kiadott „Standardization of Qualification for NATO Helicopter Crews in Support of Land Operations” című újabb tanulmányában²⁴ foglalt javaslatok és irányelvek alapján mára kidolgozta az ún. „ATP-90 – Minimum Core Competence levels and Proficiency of Skills for Helicopter Crew for NATO Operations” elnevezésű dokumentum tervezetét.

Áttekintve a tanulmányban hangsúlyozottakat megállapítható, hogy az e dokumentumban foglalt irányelvek összes NATO/EU nemzet általi elfogadása és alkalmazása:

1. növelni fogja a műveletekben részt vevő nemzetek forgószárnyas erőinek interoperabilitási képességét, ezzel együtt fokozva a helikopteres műveletek hatékonyságát;
2. biztosítani fogja a műveleti igényeknek megfelelő erőforrás-gazdálkodást a harctevékenységeket irányító parancsnokok számára, az alárendeltségükben lévő forgószárnyas erők tekintetében.

²⁰ NATO Joint Air Power Competence Centre, Kalkar, 2012. november.

²¹ NATO Standardization Agency – NATO Szabványosítási Ügynökség.

²² Helicopter Inter Service Working Group – Helikopter Fegyvernemi Munkacsoport.

²³ ATP – Allied Tactical Publication – Szövetséges Harcászati Kiadvány.

²⁴ Standardization of Qualification for NATO Helicopter Crews in Support of Land Operations. NATO Joint Air Power Competence Centre, Kalkar (Németország), 2015. július, 11–13.

Az előzőekben felvázolt helyzetet azonban két dolog árnyalhatja. Az egyik a megszerzett repülési képzettségek²⁵ eltérő tartalma, a másik pedig a repülési jártasságok²⁶ fenntartásához szükséges repülések sűrűsége. A képzettség tartalmánál jelentkező problémát talán azzal lehetne legjobban tisztázni, ha megértjük: messze nem ugyanaz a hegyvidéki repülési képesítés annál, aki ezt a kiképzési ágat 1000 méteren, és annál, aki 4000 méteren teljesíti. Papír alapján ugyanazzal a képesítéssel rendelkeznek, de mégsem. Ehhez hasonló különbségek jelentkezhetnek például a műszerrepülő, a csökkent látási körülmények közötti repülő vagy éppen a kötelékrepülő képesítések tekintetében is. Ugyanígy, központi szabályozatlanság hiányában, nemzetenként eltérő módon egy bizonyos repülési jártasság fenntartható 30 naponkénti, vagy akár 6 havi ismétlésekkel is. Belátható, hogy nem jelent ugyanolyan szintű repülési jártasságot az, ha a helikoptervezető 30 naponta ismételi a poros területről történő repüléseket, mint az, ha azt csak 180 naponta hajtja végre.

Felismerve ezen anomáliákat, a HISWG megkezdte a képesítések egységesítésére vonatkozó kidolgozói munkát. Nyilvánvaló, hogy az egyes nemzetek gazdasági lehetőségei által behatárolt repülési idők mértéke negatívan befolyásolja a jártasságok fenntartásához szükséges kötelező ellenőrzések sűrűségét, mégis kompromisszumos megoldást kell találni e téren (is).

Harcászati repülőszimulátorok hálózati elven történő működtetése

A nemzetek gazdaságossági szempontok miatt általában egy egyszeri, nagyobb befektetésnek köszönhetően kialakítják azt a képzési képességet, mellyel a szimulációs térben gyakorolható helikoptervezetőiket. A képzés a szimulált műveleti terület sajátosságainak figyelembevételével, az ellenséges erők aktív ellentevékenysége mellett valósulhat meg különböző napszakokban és időjárási körülmények között. A gépszemélyzeteknek – többek között – lehetőségük nyílik a digitális térbe illesztett szárazföldi erők különböző jellegű támogatására, fegyverrendszereik alkalmazásainak begyakorlására, harci manőverezésre. Természetesen ez a költséghatékony képzési forma napjainkban egyre terjed, azonban jelenleg ezek döntően önállóan üzemelnek. A nemzetek a harcászati repülőszimulátorokon a saját eljárásrendjeikben lefektetettek gyakorolják. A közös kiképzéseknél leírtak fontosságát tovább hangsúlyozva felelősséggel kijelenthető: ha lehetőség nyílna a repülőszimulátorok hálózati jellegű összekapcsolására, akkor megnyílna a többnemzeti gyakorlások lehetősége, mellyel megkérdőjelezhetetlenül lehetne fokozni a forgószárnyas erők műveleti képességét.

²⁵ Repülési képzettség: A helikoptervezető repülési képzettséget szerez, miután egy jóváhagyott képzési tematika teljesítése után sikeres repülési vizsgát tesz. A vizsga folyamán az egyén bizonyítja, hogy az adott repülési elemmel kapcsolatban megfelelő ismeretekkel rendelkezik, azt a képzése folyamán elsajátította, illetve alkalmas a nemzeti előírásban foglaltaknak megfelelően végrehajtani. Egy helikoptervezető egy kiképzés keretében akár több képzettséget is szerezhet. Példaként, műveleti felkészítés keretében megszerezhető az éjjel látó berendezéssel történő repülési, illetve a földközeli repülési képzettség.

²⁶ Repülési jártasság: Amikor egy helikoptervezető egy repülési elem vonatkozásában képzettséggel rendelkezik és azzal kapcsolatban a jogosítása „élő”, akkor jelenthető ki, hogy az adott repülési elemből élő jártassággal rendelkezik. Ez az az objektív mérő mutató, mely jelzi, hogy egy adott helikoptervezető kijelölhető-e egy feladat lerepülésére, vagy sem. Kapcsolódóan a Jogosítás fogalma: Egy helikoptervezetőről akkor mondható el, hogy élő repülési jogosítással rendelkezik, amikor az adott repülési elemet a nemzet által meghatározott lejárati időkorláton belül teljesíti. Praktikusán, hazánkban a műszerrepülési jogosítás akkor tekinthető „élő”-nek, ha azt a helikoptervezető egy hónapon belül legalább három alkalommal teljesíti. Fontos az, hogy az egyén repülési jogosítása lejár, ha a repülések az időkorláton belül nem valósulnak meg. A lejárt helikoptervezetői jogosítások visszaszerzéséhez szintén az adott nemzet szabályzóiban foglalt mennyiségű helyreállító repüléseket kell végrehajtani.

A hálózati elven működő gyakoroltatás mellett szól az is, hogy megvalósulása esetén megoldódna egy jelenleg még nehezen áthidalható információvédelmi probléma, jelesül, hogy a közel sem nyilvános műveleti harceljárások adatait az interneten keresztül továbbítják a szimulációs központok között.

A nemzetek közötti tapasztalatcsere fokozása

Napjaink gyorsan változó műveleti környezetében csak azok a NATO/EU-tagországok tudják hatékonyan teljesíteni helikopteres feladataikat, amelyek képesek a műveleti környezet hatásainak értékelésére, a kiképzésüket a feldolgozott tapasztalatoknak megfelelően átalakítani, majd az új eljárásokat a harci tevékenységükbe beépíteni. Ehhez jelenleg elengedhetetlen, hogy az adott nemzet a harctéren legyen, ott folyamatos tapasztaltfeldolgozást teljesítsen. Vannak azonban olyan nemzetek, amelyek még nincsenek ugyan jelen a műveleti területen, de készülnek a közeljövőbeli megjelenésre. Ha ők nem kapnak információt a változásokról, akkor azokra nem is lesznek képesek felkészülni. A harctérre történő kijuttatásukat követően komoly interoperabilitási problémák jelentkeznek, melyek csak úgy küszöbölhetők ki, hogy a helyszínen kell kiegészítő képzéseket kapniuk a gépszemélyzeteknek. Nyilvánvalóan nem lehet cél az, hogy harci körülmények között kiképzés folyjék, ezért fontos, hogy fokozódjon a nemzetek közötti tapasztalatcsere. Ha ez megtörténik, akkor a forgószárnyas fegyvernem nagyot léphet előre a műveleti interoperabilitás területén.

Pilóta-csereprogramok működtetése

A tapasztalatcsere témájához kapcsolódóan kell szót ejteni a pilóta-csereprogramok működtetéséről. A csereprogram hasznos a műveleti interoperabilitáshoz elégtelen ismeretekkel rendelkező nemzeteknek, mivel egy tapasztaltabb nemzet képviselője a repülőszakmai tudását a befogadó nemzet bázisán adja át. A csereprogram ugyanígy hasznos a tapasztaltabb nemzetek között is, mivel alkalmazásával különböző harcászati eljárásokat, légi jármű-üzemeltetési tapasztalatokat tanulhatnak el egymástól. A program hasznosságát mutatja, hogy a NATO-nemzetek milyen széles körben vesznek abban részt (2. táblázat).

2. táblázat *Kimutatás a pilóta-csereprogramokat működtető NATO-nemzetekről*²⁷

	GBR	BEL	USA	CAN	FRA	DEN	NDL	POR
NDL								
GBR								
USA								
CAN								
BEL								
DEN								
FRA								
SPA								

²⁷ Forrás: Enhancing NATO's Operational Helicopter Capabilities. NATO Joint Air Power Competence Centre, Kalkar (Németország), 2012. augusztus, 12.

A 2. táblázat alapján áttekinthető a csereprogram működése, azonban az is látható, hogy annak volumene nem éri el a megfelelő tapasztalatáramláshoz szükséges szintet, hiszen például a kelet-közép-európai országok²⁸ tendenciózusan nem vesznek benne részt. Éppen azok a nemzetek, amelyek műveleti tapasztalataik hiányosságai, technikai eszközeik sajátosságai/korlátai okán bizonyos mértékben lemaradásban vannak nyugati társaikkal képest. A hatékony műveleti tevékenységhez szükséges azonos tudásszint kialakításához a már meglévő pilóta-csereprogram kiterjesztésére van szükség.

Műveleti alkalmazás előtti, egységes alapokon nyugvó (TACEVAL) ellenőrzés bevezetése

Annak ellenére, hogy a NATO-tagországok forgószárnyas erői döntően ismerik a rájuk vonatkozó szövetséges szabványokat, csak egy egységes alapokon nyugvó visszaellenőrző rendszer biztosíthatja annak megnyugtató igazolását, hogy azokat az adott haderőben egyáltalán bevezették-e, ha igen, akkor helyesen alkalmazzák-e. Sajátos helyzetet teremt, hogy a helikopterek hadrendileg nem egységesen helyezkednek el. Míg bizonyos országokban a forgószárnyasok a légierő kötelékében szolgálnak, addig másoknál a szárazföldi haderőnemen belül találhatók. A Szövetséges Fegyveres Erők Európai Főparancsnokság (SHAPE²⁹) Műveleti Stratégiai Parancsnoksága (ACO³⁰) által kiadott, ún. „ACO Forces Standards Volume I. – General” című dokumentumban³¹ foglalt szabályok a haderőnemekre és azok fegyvernemeire vonatkoznak, azokat összhaderőnemi szinten kell alkalmazni. Az erre épülő „ACO FS Volume III. – Air Forces” elnevezésű dokumentum³² kifejezetten a légierővel foglalkozik. Itt részletesen kifejtve, pontosan szabályozottan megjelenik az, hogy milyen képességekkel kell rendelkezniük a műveletekben részt vevő forgószárnyas erőknek. A probléma abból adódik, hogy annak ellenére, hogy az ACO FS Volume I. kimondja az összhaderőnemi értelmezési követelményt, a dokumentumban foglaltakat meghatározóan a légierő forgószárnyasai veszik alapul a képességeik kialakításánál, a szárazföldi haderőnemhez tartozó helikopteres fegyvernem nem. Ez eltérő képességszintet eredményez a haderőnemek helikopteres erői között. Abban az esetben, ha a forgószárnyas erők a haderőnemi hovatartozásuktól függetlenül egységesen értelmeznék az ACO FS Volume III-at, illetve műveleti képességeik mérésénél szintén egységesen alkalmaznák az ún. „ACO Forces Standard Volume VI. – SHAPE Tactical Evaluation Manual”-t³³ (STEM), akkor az azonosan magas szintű műveleti képességet eredményezne számukra.

Természetesen a STEM értelmezésének és alkalmazásának túl kell mutatnia egy nemzeten, azt az összes NATO-tagország szintjén alkalmazni kellene. Ha ez megtörténne, akkor azok a nemzetek is megfelelnének a legmagasabb szintű műveleti képzettségi követelményeknek, amelyek amúgy nem vezették be a fegyvernemre vonatkozó NATO- STANAG³⁴-ekben

²⁸ Magyarország, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Románia, Bulgária, Lengyelország.

²⁹ Supreme Headquarters Allied Powers Europe – Szövetséges Fegyveres Erők Európai Főparancsnokság.

³⁰ Allied Command Operations – Műveleti Stratégiai Parancsnoksága.

³¹ SHAPE ACO Forces Standards Volume I. – General. SHAPE, Brüsszel (Belgium), 2008. február 25.

³² SHAPE ACO Forces Standards Volume III. – Air Forces. SHAPE, Brüsszel (Belgium), 2008. március 18.

³³ SHAPE ACO Forces Standard Volume VI. – SHAPE Tactical Evaluation Manual. SHAPE, Brüsszel (Belgium), 2008. november 20.

³⁴ Standardization Agreement – Szabványosítási megállapodás.

és -ATP³⁵-kben foglaltakat, mivel az ellenőrzés pontjainak való megfeleléshez kénytelenek lennének kiterjedt felkészülést teljesíteni, mely gyakorlatilag szintre hozná őket.

Az angol nyelvi készségek fejlesztése

Utoljára, de nem utolsósorban kell kiemelni az angol nyelvi készségek fejlesztését. A magas szintű nyelvismeret a záloga a nemzetek közötti kommunikációnak és ezzel együtt a sikeres feladat-végrehajtásnak. Kommunikáció nélkül nincs interoperabilitás, megszűnik a gyors és rugalmas reagálóképesség, lelassul a döntéshozatali folyamat.

BEFEJEZÉS

Az elmúlt időszak gazdasági nehézségei negatív hatást gyakoroltak a nemzetek haderőinek képességeire. A helikopteres fegyvernemet sem kerülték el a megszorítások hatásai. Csökkent a hadra fogható helikopterek száma, és ezzel együtt a lerepülhető repülési idő mértéke is. A korlátozások mellett azonban – a biztonsági szükségszerűségek fényében – nem csökkentek a műveleti ambíciószintek. Amellett, hogy a legtöbb NATO-nemzet csökkentette haderejének méretét, országvédelmi képességükről nem voltak hajlandók lemondani. Ez a döntés ahhoz vezetett, hogy a szövetségi műveletek teljesítését biztosító nemzeti felajánlások mértéke folyamatosan csökkent. Természetesen ez a helyzet tarthatatlan, mivel összességében ez a NATO képességcsökkenését jelenti, mely komoly, globális szintű biztonságpolitikai problémákat eredményez. Nyilvánvaló, hogy a szövetségi szintű műveleti képesség nem csökkenhet, annak fokozására megoldásokat kell találni.

Jelen munkámban az okos védelem koncepcióban rejlő lehetőségek kiaknázása mellett olyan, gyakorlatban is alkalmazható eljárásokat vázoltam fel, melyekkel a forgószárnyas részképesség fenntartható módon biztosítható. Fontos feladat ez, mivel a szárazföldi erők műveletekben való hatékony részvételéhez elengedhetetlen a forgószárnyas képesség biztosítása, hiszen hiába rendelkezik egy ország ütőképes haderővel, ha képtelen annak mozgatására, a műveleti tempó biztosítására, az erők védelmére, logisztikai jellegű támogatására.

FELHASZNÁLT IRODALOM:

ATP-49(G) – Edition G, Version 1. Use of Helicopter in Land Operations. NATO Standardization Office, Brüsszel (Belgium), 2015. április.

Bali Tamás: *A helikoptererők felajánlásai, ezekből fakadó kihívások*. Repüléstudományi Közlemények, XXIII. évfolyam 3., 2013. http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2011_3/Bali_Tamas_2.pdf

Chicago Summit (May 2012) – Declaration on Defence Capabilities: Toward NATO Forces 2020. http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_87594.htm

EDA Helicopter Exercise Program Standing Operational Procedures. EDA HEP, Brüsszel (Belgium), 2016. szeptember.

Enhancing NATO's Operational Helicopter Capabilities. NATO Joint Air Power Competence Centre, Kalkar (Németország), 2012. november.

³⁵ Allied Tactical Publication – Szövetségi harcászati kiadvány.

- Etl Alex: *A NATO és a Smart Defence, a Smart Defence és Magyarország*. <http://old.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=1379&title=a-nato-es-a-smart-defence-a-smart-defence-es-magyarorszag>
- Gyakorlattervezői útmutató. HM HVK Hadműveleti Főcsoportfőnökség Kiképzési Csoportfőnöksége, Budapest, 2000.
- NATO 2009 BI-Strategic Commands Priority Shortfall Areas. NATO Allied Command Transformation (Brüsszel, Belgium) és Allied Command Operation (Mons, Belgium) közös kiadványa, 2009.
- Porkoláb Imre: *Hibrid hadviselés: új hadviselési forma, vagy régi ismerős?* Hadtudomány, XXV. évfolyam 3–4., 2015. október.
- SHAPE ACO Forces Standards Volume I. – General. SHAPE, Brüsszel (Belgium), 2008. február 25.
- SHAPE ACO Forces Standards Volume III. – Air Forces. SHAPE, Brüsszel (Belgium), 2008. március 18.
- SHAPE ACO Forces Standard Volume VI. – SHAPE Tactical Evaluation Manual. SHAPE, Brüsszel (Belgium), 2008. november 20.
- Standardization of Qualification for NATO Helicopter Crews in Support of Land Operations. NATO Joint Air Power Competence Centre, Kalkar (Németország), 2015. július.