

AMPLE TRAIN 2003 NATO REPÜLŐGÉP KERESZT - KISZOLGÁLÁSI GYAKORLAT LOGISZTIKAI MŰVELETEINEK TAPASZTALATAI

Vasvári Tibor – Kónya László¹

2003. május 26-30 között került végrehajtásra az EXAT 03 NATO kereszt-kiszolgálási gyakorlat az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis (továbbiakban: MH 59. Sz. D. Rb.) területén.

A gyakorlat elrendelője a **SACEUR**, a gyakorlat vezénylője a **COMAIRSAOUTH** volt. A társigazgatók az **AIRSOUTH A-4** hadműveleti osztályvezető, az **MH 59.SZD. Repülőbázis** ezredparancsnoka és a **Légierő Parancsnokság A-4** főnöke voltak. Megfigyelőként részt vett és a gyakorlatot felügyelte a **SHAPE** logisztikai főnök helyettese is.

A gyakorlat tárgya volt: a résztvevő szervezetek repülőgép személyzetei és földi kiszolgáló személyzetei **ACS Stage „C” felkészítése**. A feladat valós repülési feladatokkal egybekötve került végrehajtásra Magyarország légterének felhasználásával.

A gyakorlat fő célkitűzései voltak:

- Levezetni ACS felkészítést pilóták, technikai személyzet és vizszaellenőrzők részére különböző repülőgép típusokkal, valós repülési körülmények és alkalmazás viszonyai között.
- Fejleszteni, tökéletesíteni az ACS eljárásokat.
- Nem saját repülőtéri források felhasználásával tervezni és végrehajtani hadműveleti feladatokat.
- A repülőgépek vegyes szerepkörökben történő változtatásával gyakorolni a védő és támadó összetett légi műveleteket.
- Lehetőséget adni a NATO törzsek a ACS koncepció és képességek helyszínen történő értékeléséhez.

¹ Dr. Vasvári Tibor alezredes, MH Légierő Parancsnokság, Tervezési osztályvezető, logisztikai főnök-helyettes.

Kónya László mk. alezredes, MH Légierő Parancsnokság, Logisztikai főnökség, mk. főtiszt.

- Lehetőséget biztosítani az új repülőgépek és fegyverzetek bemutatására.
- Biztosítani a lehetőséget kipróbálni a földi kiszolgáló felszerelések interoperabilitásának kipróbálásához.
- Elősegíteni a résztvevő nemzetek és csapatok között a közös megérthetőséget, magabiztosságot és együttműködést.

A gyakorlat tervezése és levezetése – mint logisztikai gyakorlat – teljes egészében hazai feladat volt. Mindez hihetetlen méretű együttműködést és szervezési tevékenységet jelentett. A kecskeméti repülőbázis állományától mindez igen komoly lelkiismeretes és mélyreható együttes tevékenységet követelt meg, melynek maximálisan és elismerésre méltóan megfeleltek.

A logisztikai és valós biztosítási feladatokat a gyakorlatok során mindig úgy fogadják el, hogy azoknak rendben kell lenniük és érdemben nem befolyásolják a végrehajtás lefolyását, hiszen akkor már nagy bajnak kell bekövetkezni, ha az alapfeladatot veszélyeztető logisztikai problémák kerülnek felszínre az értékelésekor. Ezért egy kicsit rendhagyó módon a gyakorlat előkészítése során tett intézkedések kerülnek számbavevésésre, így rajzolva egy kerekesebb képet a gyakorlat logisztikai oldalról való bemutatása számára.

A gyakorlat végrehajtását az elmúlt évi **Aalborgban (Dánia)** megrendezésre került **EXAT 02 NATO** éves kereszt-kiszolgálási gyakorlaton jelentettük be. Ezt követően az **AIRSOUTH HQ**, valamint a **SHAPE** rögzítette felajánlásunkat és 2002 júliusában egy 2 fős **AIRSOUTH A4**-től kijelölt szemrevételező csoport helyszíni bejárást hajtott végre az **MH 59. Sz. D. RB-n**. A bejárás eredményeképpen elkezdődött az előzetes feladatok rendszerezése, az előzetes tervezés.

Az A-7 gyakorlattervezési csoport az általa készített felmérések alapján 2002. év októberében **75 Mill. Ft** költségvetési összeggel be tervezte a gyakorlatot a 2003-as kiképzési évre. Még ugyanebben az évben november 19-21-e között Nápolyban került megrendezésre az összevont éves kereszt-kiszolgálási beszámoló értekezlet, ahova mint a következő évi gyakorlat házigazdáját hívtak meg bennünket. Az alakulat egy prezentációval készült, amelyben bemutatta a gyakorlat színhelyét, a repülőter képességeit, nem elhallgatva a meglévő és valószínűleg a gyakorlat kezdetére sem realizálható hiányosságokat. Kiemelte a bemutató az

erős oldalainkat is, valamint felhívta a figyelmet a szálláshelyek időbeni lefoglalására.

2003. január 7-vel kijelölésre került az **MH LEP** részéről egy munkacsoport, amely január 14-én kihelyezett ülést tartott az **MH 59. Sz. D. RB** ugyancsak kijelölt állományával. Átbeszélésre került az **EXOPORD DRAFT1** munkapéldánya, amelyből a szükséges feladatok lebontásra kerültek az alakulat és az **MH LEP** részére. Gondként jelentkezett a mobil **TACAN/ILS** rendszer hiánya, a hidrazin mentesítés megoldatlansága, az egész gyakorlatra vonatkozóan a belső **WOC-MOC** és a külső **AFOC (CAOC)-WOC-SQOC** információ áramlás, ezen munkahelyek együttműködésének megvalósulása. A tűzoltó eszközök habképző teljesítményének elégtelensége. Valamint látható volt, hogy nemzetközi telefon és fax vonalak kellenek központbővítéssel, híradó eszközök kellenek az üzemeltető és a kiképzendő állomány részére egy helyi háló kialakításával. Ezekon kívül a reptéren kívüli ki- és beszállítást és repülőtéren belüli szállítást kell majd biztosítani. Folyamatos orvosi felügyeletet kell biztosítani a repülőorvosi szolgálaton kívül, meg kell oldani a MiG-29 típusú magyar repülőgép külföldiek részére történő oktatásának technikai és személyi feltételeit oly módon, hogy ne ütközzenek jogi szabályzódba a kiadott okmányok, a kialakított vizsgáztatási rendszer. Valutaváltó helyet kell kialakítani, el kell dönteni, hogy mennyi konferencia díjat szedjünk a résztvevőktől.

A feladat-meghatározások után elkezdődött az érdemi munka. Az **AIRSOUTH A4** részére megküldésre került a gyakorlatba bevont repülőterek NAVAID adata. Január végén eredményesen zárta ülését az a háromoldalú tanácskozás, amelyben megállapodás született a keresztki-szolgálat hazai elfogadtatására, a jogkörök elosztására, amely csak a "C" típusú kereszt-kiszolgálási változatra vonatkozik.

2003. január 20-22 között 3 fős csoport érkezett az **AIRSOUTH A4**-től, hogy az **Indító Tervező Konferencia** előkészületeit, levezetését, a szükséges anyagok elkészítésének sorrendjét letisztázza, valamint tájékozódjon az alkalmazás szempontjából szükséges repülőtéri képességekről a helyszínen, **Kecskeméten, Taszáron** és **Budapest Airport**-nál Ferihegyen. Már az első órában kiderült, hogy hadművelleti területen a magyar féltől várják a gyakorlat repülési programjának elkészítését **NATO** elvek szerint, a helyi sajátosságok figyelembevételével „*mivel ez a mi gyakorlatunk*” mondták. A három napra tervezett program gyors megváltoztatásával kiiktattuk a tartalék repülőterek megtekintését, és így el tudtuk készíteni az előzetes kereszt-kiszolgálási kiképzési igények figyelembevételével a repülési terv első változatát, amely a kiképzendők nagy lét-

száma és a felajánlott repülőgépek viszonylag csekély száma miatt három váltást tartalmazott. Kijelöltük azokat a légtereket amelyek a végrehajtáshoz szükségesek lehetnek, átbeszéltük az információ áramoltatás szükségességét, összeállítottuk az **Indító Tervező Konferencia** meghívó levelét a kibontott napirenddel együtt.

Az **AIRSOUTH A4** képviselőivel történt megbeszélés eredményeképpen láthatóvá vált, hogy úgy a hadműveleti területen, mint a logisztikai területen olyan volumenű döntéseket kell hozni, hogy azok meghaladják az alakulat hatáskörét. *Ezek nem a teljesség igényével a következők voltak:*

Hadműveleti területen:

- Az alakulat nem rendelkezik a helyi tervezéshez akkreditált ICC munkahelyekkel;
- Az előjáró AFOC (a CAOC képviseletében) dolgozzon-e a gyakorlat folyamán vagy sem;
- Ki készíti el a szükséges ATO-at;
- A légi műveletek NATO elvek szerinti megkezdéséhez az ATO-at és a módosító ACO-at hogyan, milyen formában kapja meg az alakulathoz tartozó gyakorlatozó hajózó állomány;
- Ki fogja a gyakorlat kiinduló helyzetét a CENARIO-t kidolgozni (alakulat ebben kérte az MH LEP felderítő főnökség segítségét);
- Ki fogja az elkészített CENARIO alapján a gyakorlat kezdetére kialakult helyzetet elkészíteni, kiadni;
- Világossá vált, hogy a jelenlegi alakulati működési rend és hajózó felkészülési módszer betartásával nem lehet teljesíteni a gyakorlaton elvárt NATO szabványos eljárások végrehajtását. Az alakulat még nem rendelkezik azokkal a helyiségekkel pl.: század szintű hadműveleti eligazító és kidolgozó (felkészülési) helyiségekkel (SQOC), azokkal a kommunikációs eszközökkel pl.: a WOC és a SQOC közötti közvetlen telefon/fax/hangos összeköttetéssel, nem rendelkezik továbbá titkosított összeköttetéssel az előjáró AFOC és a helyi WOC között, amelyek megléte feltétlenül indokolt a gyakorlat szakszerű végrehajtásához.

Logisztikai területen: is látható volt, hogy szükséges azokat a beruházásokat megvalósítani, befejezni a gyakorlat idejére, amelyek a

2003-as egész évre elhúzódóan lettek betervezve. Ezek azok a megvalósulások, amelyek biztonságossá teszik a kecskeméti repülőteret a mindennapi repülések során, illetve a 2002-ben elkezdett beruházások befejezéséhez szükségesek. *Ilyenek például:*

- Gázsugarterelők kiegészítése a központi zóna végén;
- Guruló út kiszélesítése a "J" állóhely és a központi zóna között;
- Trafóház és az üzemanyag telep kerítésének elbontása, áthelyezése;
- A "J" és "K" állóhelyek kiszélesítése, kisméretű sugárterelők elhelyezése, szegélyfények kábelezése, áthelyezése;
- A "J" és "K" állóhelyeken, valamint a központi zónában az inerciális-navigációs pontok kimérése, felfestése;
- A fel- és leszálló pálya végénél a hidrazin mentesítő helyek kialakítása;
- FOD pontok rendszerének kialakítása a repülőter munkaterületének és a laktanyai terület elválasztásának, a munkaterületek tisztántartásának, az F-16 típusú repülőgépek biztonsági előírásainak való megfelelés érdekében;
- Az új hajtóművező hely mellső felületének betonozása;
- BAK-12 kábeles elfogó berendezés berepülése;
- Az új NATO hangár híradó és informatikai rákötése a meglévő gerinc hálózatra;
- Telefonközpont bővítése digitális és analóg kártyákkal;
- A szükséges kézi kiserádiók bérlésének előkészítése...stb.

A mindkét területen tornyosuló problémák megoldására, valamint az alakulat részére nyújtandó támogatás szintjének megemlése érdekében Balogh vörgy Úr úgy döntött, hogy az MH LEP részéről is kinevez társigazgatót Tóth Zoltán okl. mk. ezds. LEP A-4 főnök személyében.

Miután megerősítésre került a gyakorlat előkészítő munkacsoport és pontosította az AIRSOUTH A4 képviselőivel, hogy a CENARIO-t és annak kibontását, valamint a gyakorlaton alkalmazott célstruktúrát a helyi lehetőségek figyelembevételével a magyar féltől várja az AIRSOUTH

A4. 2003. január 27-én döntés született, hogy az **MH 12.LÉRAK DD „Lendülő Kard”** gyakorlatának hadműveleti helyzetét a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni az **„Ample Train”** gyakorlat hadműveleti elgondolásával. Egyben döntés született abban is, hogy a **Légi-erő Hadműveleti Központ** állományát gyakorlás céljából, valamint az **ATO/ACO** elkészítése céljából be kell vonni a végrehajtásba.

2003. február 5-én az **MH LEP** kijelölt állománya kibővített kihe-lyezett előkészítő munkaértekezletet tartott, amelyen a meghozott dönté-sek alapján, valamint a már eddigre formába öntött hadműveleti helyze-tek összevonása alapján megkezdődött a feladatok végrehajtásának szám-bavétele, a gyakorlaton résztvevő felelős beosztású személyek meghatá-rozása, a költségvetési pénz egyes területekre történő lebiztosítása, a részfeladatokért felelős személyek, valamint a teljesítések határidejének meghatározása, elkezdődött az **Indító Tervező Konferenciára** történő közvetlen felkészülés. A **RIK** program keretén belül 30 db mechanikus kártya leolvasót kértünk az **AIRSOUTH A4**-től, amit ők megtoldottak azzal, hogy ha megadjuk a szükséges adatokat, akkor legyártják a kártyá-kat a magyar igények szerint a gyakorlat kezdetére. Az **AIRSOUTH A4**-hez megküldtük a magyar hadműveleti elgondolás szerint szükséges kité-rő repülőterek jegyzékét.

2003. február 12-én eligazítás történt **Kecskeméten**, az **IPC prog-ramjának pontosítása mellett**, a földi célok és a légterek pontosításra ke-rültek, a repülési terv kimunkálásra került, a költségvetési pénz tételes felhasználásának elosztása, benne az IPC-re és a FPC-re szánt összegek nevesítésre kerültek. Megkezdődött az éves beruházások átcsoportosítása olyan elgondolással, hogy a gyakorlat megkezdésére a kivitelezések befe-jeződjenek. Ez az infrastrukturális előadó, valamint az **MH LEP** vezető beosztású személyei részéről nagy csatározást jelentett az **IKH**, a **BBBH** és egyéb központi beruházó, költségvetési és kivitelező szervvel.

2003. február 18-20 között végrehajtásra került az **EXAT 03** ke-reszt-kiszolgálási (**KKSZ**) gyakorlat **Indító Tervező Konferenciája**, amelyen minden résztvevő nemzet képviseltette magát. Megállapodás született arról, hogy **TACAN/ILS** berendezés hiánya miatt, csak jó idős repülést szerveznek a gyakorlat tervezői, a belga és a görög fél biztosítani fogja a hidrazin mentesítő csoportot a gyakorlat idejére. A kiemelt látoga-tók napja (DV nap) programját az **AIRSOUTH A4** és a magyar fél közö-sen alakítja ki, valamint megvizsgálja Pfp munkacsoport létrehozásának lehetőségét a gyakorlat idejére. Ezen a **KKSZ** gyakorlaton is nagy szám-ban érdeklődtek Pfp országok – Svédország, Finnország, Litvánia, Szlo-vákia, – de ez volt az első olyan KKSZ gyakorlat ahol egy Pfp ország,

nevezetesen Svédország repülőgépet is felajánlott a közös műveletek, a KKSZ kiképzés végrehajtására.

2003. március 31-től április 1-ig német tanácsadó csoport érkezett meghívásunkra az **MH LEP**-re, hogy elősegítsék az **EXAT 03 NATO KKSZ** gyakorlat lebonyolításának zökkenőmentes megvalósítását. Tájékoztattak arról, hogy náluk nemzeti és nemzetközi viszonylatban is működik a repülőgépek KKSZ rendszere; elmondták, hogy a technikai felkészültségen felül nagyon fontos a jó szervezés, a precíz végrehajtás; ismertették egy ilyen típusú gyakorlat buktatóit, a szervezési feladatoknál betartandó sorrendiséget, az érvényben lévő szabályzókat. A későbbi szervezéseknel, valamint a végrehajtásánál kamatoztattuk az itt elhangzottakat.

Az elvégzendő feladatoknál az **MH LEP** szintű vezetők elérték azt, hogy az átcsoportosítások az **EXAT 03 NATO** éves **KKSZ** gyakorlat sikeres végrehajtása érdekében megvalósuljanak és április 30-ra az eredeti tervhez képest megemelt felhasználási végösszeggel 75 Mill. Ft-ról 113 Mill. Ft-ra történő felemeléssel befejeződjenek.

A gyakorlat költségvetési tervezetét amelyet A-7 és az A-4 közösen állított össze, jóváhagyásra felterjesztettük. Ugyancsak az A-7 vezetésével elkészült a **Gyakorlat Tervezési Intézkedése**, amely az angol nyelvű **EXOPORD**-al együtt szabályozta a végrehajtást. Itt kell megemlítenem, hogy ez volt Magyarországon az első teljesen NATO elvek szerint szerveződött légierős gyakorlat, ahol figyelembe kellett venni a közösségben, érvényben lévő gyakorlatszervezési előírásokat. Így például azt hogy ez légierő-logisztikai gyakorlat és nem képezi értékelés tárgyát a repülő feladatok pontos, előírás szerinti végrehajtása, nem kiemelten fontos az idő tényező a repülési feladatok végrehajtásánál. Ellenben az értékelés alapját a bejelentkezett nemzetek **KKSZ** igényei szerint, a minél teljesebb kiképzés végrehajtása, a minél teljesebb tudást biztosító körülmények megléte, az előljáró SHAPE által kialakított szükségletek minél teljesebb kielégítése kell hogy alkossa. Elmondható, hogy ezen igények szerint csak két tervező konferenciát terveznek az ilyen típusú gyakorlatok előkészítésére, a hozzájuk tartozó rövid négy hónapos tervezési ciklussal. Megkezdődtek azok a karbantartási munkák, amelyek az élet és munkakörülmények jobbítását célozták, valamint a repülőtér karbantartó, repülést kiszolgáló gépesített eszközök karbahelyezése, hogy a végrehajtás időszakában kifogástalanul működjenek és jó esztétikai benyomást keltsenek. Megigényeltük a hidrazin mentesítéshez nélkülözhetetlen védőruházatot, a tűzoltáshoz a három darab 250 kg-os porral oltót, valamint a repülőtéri készenléthez 6-os fokozatban szükséges habképző kapacitás

biztosítása érdekében a szükséges mobil eszközöket. Megkezdődött a központi zóna elektromos rendszerének felújítását célzó pályázat kiírása, a jelenlegi festések eltávolítását és az új festések elvégzését célzó pályázat kiírása, az előzetes igények alapján a helyi szállító vállalatokkal az állomány be- és kiszállítására autóbusz bérlési pályázat kiírása, és természetesen folyamatosan bonyolítottuk a résztvevők szállodai helyfoglalását a **LIVEX** időszakára. Belső feladatként jelentkezett a katasztrófa elhárító és mentő csoport működési szabályzatának kidolgozása, a NATO repülőtereken elfogadott elvek alapján. Megindult a repülő műszaki állomány kijelölése, az oktató állomány vizsgára történő felkészítése, a magyar **MiG-29 típusú repülőgép KKSZ dokumentációjának** elkészítése, sokszorosítása azon nemzetek számára, amelyek szándékoznak megismerkedni a típussal. Sürgettük az újonnan épülő NATO hangár kivitelezésének befejezését, mivel a gyakorlat idejére több fontos eseményt tervezünk ott lebonyolítani, közben terveztük a hangár belső információs és kommunikációs hálózatának kialakítását, valamint a nyitó- és záró ünnepségek idejére a kivetítés, a hangosítás és a dekoráció megvalósításának lehetőségét.

A Záró Tervező Konferenciára úgy készültünk már, hogy az elvégzendő feladatok nagyobbik részét magunk mögött hagytuk, már csak a gyakorlat valós végrehajtására, a **KKSZ** feladatok mind teljesebb megvalósulására, az ideiglenesen kialakított század és ezred hadművelési központokban végzendő tartalmas munkák mind magasabb színvonalon történő végrehajtására fogunk koncentrálni. Elküldtük a **FPC**-re készült meghívókat és a programot az **AIRSOUTH A4**-nek, aki postázta a résztvevő nemzeteknek.

2003. április 15-17 között végrehajtásra került az **FPC**. Véglegesnek tekintett formába került a repülési terv, megtörtént a résztvevő erők összetételének véglegesítése, elfogadásra került a **KKSZ** program kiképzési ütemterve, meghatározásra került a gyakorlat valós logisztikai terve, véglegesített formába került az **MOU** és a **TA**, pontosítottuk az **EXOPORD** még függőben lévő pontjait. A görög fél nyilatkozott, hogy a gyakorlat idejére hoz hajtóműolaj analizáló berendezést, így azt nekünk nem kell beszereznünk, megállapodtunk abban, hogy a résztvevő nemzetek kitérő repülőtéri konfigurációval küldik repülőgépeiket a gyakorlatra, bejelentettük, hogy nem szedünk gyakorlati díjat, valamint kihirdettük az étkezési díjakat, vállaltuk 3-4 repülőgép után egy darab 250 kg-os tűzoltó készülék zónában történő letelepítését. **Problémaként merült fel azonban, hogy:**

- A görögök ragaszkodnak a kecskeméti BAK-12 kábeles elfogó berendezés akkreditációjához, berepüléséhez;
- A belgák és a görögök egyetértenek abban, hogy Taszáron az ATU-2M hálós elfogó berendezés maximális kinyúlásakor is még aszfaltozott felületen fogja meg az F-16 típ. repülőgépet;

Ezen két feltételt az említett két nemzet olyan szükséges minimumként állította be, hogy nem teljesülésük esetén eltekintenek a gyakorlaton való részvételtől. Bízva a támasztott feltételek teljesülésében, azért a német fél kijelentette, hogy a gyakorlaton való részvételének a legfontosabb indoka az F-16 típusú repülőgépre megszerezni a szükséges mennyiségű **"C" típusú KKSZ vizsgát**. Tehát a képlet ekkor úgy nézett ki, hogy ha a görög és a belga fél nem jön, akkor a német fél sem jelenik meg a gyakorlaton.

Folytatva a felmerült problémákat:

- A jelen lévő török delegáció az utolsó napon jelentette be, hogy nem fogadja el az EXOPORD szövegét, amely a nemzetközi ICAO eljárások rendszerét rögzítette a civil repírányításhoz történő bejelentkezéskor;
- Az olasz fél nem jelent meg az FPC értekezleten és faxban jelezte visszalépését a gyakorlaton való részvételtől, azonban ezt az FPC bezárásáig nem tudtuk egyértelműen pontosítani;
- A hadműveleti szekció részéről felmerült annak az igénye, hogy biztosítsunk lehetőséget a pápai repülőtéren egy esetleges vészle szállásra;
- Szükségessé vált a DV nap megrendezése mivel a német, belga, görög résztvevők, valamint az AIRSOUTH, AIRNORTH és a SHAPE képviselők bejelentették magas rangú látogatók érkezését. A magyar társigazgató is tájékoztatta a konferenciát a Magyar Köztársasági Elnök esetleges látogatásáról.

A gyakorlat végrehajtásának megkezdéséig a közel egy hónapra maradt a **ZTK**-án felmerült problémák megoldása és a gyakorlat zökkenőmentes megrendezésének biztosítása. Az újonnan felmerült problémák megoldásában nem tévedhettünk és nem csúszhattunk ki a szűkre szabott időből mert felmerült a gyakorlat esetleges elmaradásának veszélye, mivel 6 nemzet és 12 repülőgép részvétele esetén már nem rendezhető meg a gyakorlat. Szoros együttműködésben az **AIRSOUTH A4** képviselőivel

megoldást találtunk a kecskeméti **BAK-12** akkreditációjának, berepülésének problematikájára. Széleskörű tájékozódás után kiderült, hogy nem kell berepülni, sőt kifejezetten káros az ellenőrzést végrehajtó repülőgép számára a **BAK-12** elfogó rendszer ellenőrzése. A rendszer üzembe helyezése a gyártó által garantált építési specifikáció és a kivitelező által kiállított tanúsítvány alapján megtörténhet. Ezek alapján azonnal megindítottuk a **HM Katonai Légügyi Hatóságnál** a működési engedély kiadását, amelynek megérkezéséről értesítettük a résztvevő nemzeteket. Bizottságot alakítottunk, amely megvizsgálta a taszári és pápai repülőtereket, és döntött a taszári esetben egy **ATU-2M** hálós elfogó berendezés 200m-re a fel- és leszállópálya déli végétől történő letelepítésére, valamint az ezzel járó repülőteri képességsökkenés **NOTAM**-ban történő bejelentésére, a tervezési és kivitelezési munkák május 20-ig történő befejezésére.

A pápai repülőtér esetében megállapodás született a fel- és leszállópálya meghosszabbításán dolgozó kivitelezővel, hogy a gyakorlat kezdő napjára befejezi a déli pályavégen a hosszabbítási munkákat és a repülések időtartama alatt szabaddá teszi az egyik irányból a teljes leszállópályát. Intézkedtünk egy minimális műszaki mentő és irányító készenléti erő **Pápa repülőtéren** történő felállítására, a repülési időszakokban készenléten tartásukra. Az **AIRSOUTH A4** a török féllel megegyezett az **EXOPORD** módosításának ügyében. Az olaszok véglegesen lemondták részvételüket a gyakorlaton.

Az **AIRSOUTH A4** által küldött címlista alapján meghívtuk a résztvevő országokat, hogy vegyenek részt képviselőjükkal a gyakorlat záró napján rendezett DV programon. 7 visszajelzés érkezett amelyet még a magyar vezető szervektől 10 fő egészített ki. Mivel a gyakorlaton a sajtónyilvánosság aktív volt, így a katonai attasék közül is 10 fő jelezte érkezését.

A gyakorlat felkészülési időszakának ezen utolsó periódusában mozgósítottunk a **Nemzeti Támogató Elem** légierő századából öt főt, azaz a céllal, hogy segítse a gyakorlat valós logisztikai biztosítását.

Összességében elmondható, hogy a május 26-i kezdőnapra a magyar fél teljesítette a gyakorlat megrendezésével kapcsolatos kötelezettségeit, és jó körülményeket teremtett **EXAT 03 NATO** repülőgép keresztkiszolgálás éves gyakorlatának végrehajtásához.

A felmerült problémák megoldása során fényderült azokra a szűk keresztmetszetekre, amelyek a későbbiekben is negatívan fogják befolyásolni megítélésünket, ha időben nem változtatunk rajtuk.

A gyakorlat elérte célját, hiszen a résztvevők magas száma, valamint a képzésben elért jó eredmények biztosítják az elkövetkezendő egy évre a KKSZ kiképzésben résztvevő személyek jogosítványainak folytonosságát.

A "C" típusú repülőgépes keresztkiszolgálásról röviden

A repülőgépek keresztkiszolgálására minden nemzet saját maga készül fel. Az igényeket előzetesen jelzik a régió parancsnokságoknak, ahol az érvényben lévő **SH-OPS 60** kiadvány adataival összevetve megállapítják a régiók összes valós igényét és egy előzetes számvetés alapján megkezdik szervezni az éves repülőgépes kereszt-kiszolgálási gyakorlatot. A résztvevő nemzetek repülőgépet ajánlanak fel a kiképzések végrehajtására, valamint egy nemzet jelentkezik, mint fogadó nemzet, hogy valamilyen általa **megfelelőnek ítélt, működőképes** repülőterén a gyakorlatot lebonyolíthassák. Itt kiemelem a megfelelőnek ítélt és a működőképes jelzőket, mert szerintem egy olyan repülőterén, ahol két élő repülőszázad állomásozik, a NATO előírásokat betartva dolgozik nap, mint nap, ott nem okozhat gondot egy olyan típusú légierő-logisztikai gyakorlat levezetése ahol nem elsősorban a repülés megszervezése, a repülési feladatok értékelése az elsődleges cél, hanem az ezeket biztosító műszaki szakszemélyzet "C" típusú kiszolgálásra történő kiképzése. Az eddig elhangzottakból is látható, hogy nálunk a szervezésbe befektetett energia túlnyomó részét a feltételek megteremtése emésztette fel, ezért kell a gyakorlatot magyar részről sikeresnek és eredményesnek nyilvánítani. Minden esetben a **SHAPE** parancsnokság az elrendelő, és valamelyik régióparancsnokság a gyakorlat levezetője. A gyakorlat végeztével az adatok ismét a **SHAPE**-hez kerülnek, aki hivatalosan módosítja a **SH-OPS 60** kiadványt a már végrehajtott kiképzés eredményeinek figyelembevételével. A gyakorlat utolsó munkanapján megtörténik az elsődleges értékelés, majd a résztvevő nemzetek által kitöltött **EXERCISE FEEDBACK WORKSHEET**-ek alapján 2 hónapon belül a régió parancsnokság kiadja a gyakorlat hivatalos értékelését, amelyet minden résztvevő nemzetnek megküld.

A magyar részvételt értékelve a MiG-29 típusú repülőgép "C" típusú **KKSZ**-ából, két jól felkészült, angolul jól beszélő repülő műszaki kiképzőtiszt készítette fel a nagyszámú érdeklődő nemzetet. A 29 csoportból 24 csoport kért FAM-et és a belga 1-es csoport vizsgát is tett a típusból. A csoportok számára rendelkezésre álltak a szükséges dokumentumok az

ellenőrzési listák. Az előre nem tervezett, de igényként felmerült „*Weapon safety*” foglalkozások színvonalasan, rendben megvalósultak, az ehhez szükséges írásos anyagok operatíván elkészültek. A **SHAPE**-hez ezután felterjesztésre kerülő hivatalos dokumentumoknak már ez a csomag is részét képezi majd.

Magyar részről 11 fő kapott kiképzést különböző repülőgéptípusokból. Összesen 6 fő tett vizsgát, 3 fő német TORNADO-ból, 3 fő török PHAMTOM-ból. 7 repülőgép típusból 65 FAM-et kaptak a fiaink. Ezek a típusok a gyakorlaton résztvevő repülőgép típusok tulajdonképpen: angol Sea Harrier, belga F-16A, görög F-16C, francia MIRAGE 2000, német TORNADO, svéd GRIPEN, török PHANTOM.

A gyakorlat egyenlege:

Lehetséges összes kiképzési egység: 595

Ebből végrehajtva, FAM: 463

CERT : 44

RECERT : 34

KKSZ résztvevők száma: 94

Tapasztalatok:

- A nagy távolságú nyugat-európai áttelepülések alkalmával használható németországi leszálláshoz szükséges német repülő műszaki állomány kiképzése sajnos elmaradt.
- Célszerű lett volna több személyt kiképezni a német **TORNADO**-ra, mivel megjelenésük a kecskeméti repülőtéren elég gyakori.
- Nem terveztek vizsgát számunkra a nyugat-Európában igen elterjedt F-16 típusra, így az előző évi vizsgáink elavultak. Meg kell jegyezni, hogy nagy volt az F-16 vizsgára az igény a többi nemzet részéről is, és mi tavaly a dán, norvég, holland F-16-okra tettünk vizsgát, amely nemzetek sajnos nem jelentek meg az idei **EXAT 03** gyakorlaton.

- Feladatként jelentkezik, hogy a jövőben jobban törekedni kell a kiképzések tervezésénél arra, hogy a magyar érdekek erősebben érvényesüljenek.

Meghibásodások, repbiztonság

A magyar MiG-29 típusú repülőgép összehasonlítva a gyakorlaton résztvevő többi repülőgéppel kiállta a megmérettetés próbáját. Az előzetesen tervezett 2 db MiG helyett a gyakorlat időtartamára 4 db repülőgépet tudtunk kiállítani repülőképes állapotban. Meghibásodásunk 4 db volt amit a következő bevetés idejére ki tudtunk javítani. A gyakorlaton a német **F-4 PHANTOM**-ok közül kettőnek volt olyan típusú meghibásodása, hogy a gyakorlat végezetével nem tudták elhagyni a kecskeméti repülőteret. Az egyiknek hajtómű meghibásodása, míg a másiknak füst keletkezett a repülőgép vezető fülkéjében. Később mindkét repülőgép javítás után elhagyta Magyarországot. Az elmenetel napján, 30-án az egyik belga F-16 repülőgép hajtómű vibrációs adója is meghibásodott, amit a következő héten javítottak ki és repültek haza. Repülésbiztonsági szempontból a gyakorlat jónak mondható. Egy vészleszállás történt amelynek keretén belül három póttartályt le kellett oldania a pilótának. A póttartályok a kijelölt területen értek földet.

EÜ ellátás a gyakorlaton

Az egészségügyi ellátás a gyakorlat idején jól működött. Összesen öt beteg jelentkezett a gyengélkedőn. Ebből későbbi kezelés végett egyet már az első napon haza kellett küldeni. Fogorvosi ellátást egy fő vett igénybe.

Ünnepségek, DV nap, sajtó

A gyakorlat ideje alatt két alkalommal rendeztünk ünnepséget a gyakorlat eredeti forgatókönyve szerint. Magyar estét tartottunk a Nyitó ünnepség után, míg nemzetközi est került lebonyolításra a záró ünnepség után.

Az **AIRSOUTH A4** képviselőivel közösen alakítottuk ki a **DV nap** programját. Sajnos nem kaptunk segítséget a sajtóközlemény kiadásához és nem volt jelen a déli régió sajtófelelőse sem. Problémát jelentett a **DV** küldöttek létszámának megállapítása mivel, a magyar meghívottak még a látogatás napján is más összetételben és létszámmal jelentek meg mint amit előzetesen visszajelezték. A sajtó képviselői a gyakorlat teljes időtartama alatt mozogtak, holott az **EXOPORD**-ban csak a 29-i nap déle-

lőttjét terveztük a részükre. Sajnos a **Nemzetközi Főosztály** kérésünk ellenére adta ki a riportkészítési engedélyeket a gyakorlat minden napjára. Tanulságképpen megállapítható, hogy létre kell hozni egy **Látogatók Megfigyelők Irodáját (LMI)** és egy **Sajtó és Tájékoztatási Irodát (STI)** a következő légi erős gyakorlat idejére, és a résztvevő nemzetek által aláírt **EXOPORD**-ban foglaltaknak – az előjáró szerv képviselőivel folytatott szorosabb kommunikáció útján – érvényt kell szerezni. Ezt a két csoportot el kell látni információval és megfelelő technikai (kommunikációs és információs) eszközökkel és a gyakorlat előkészítésének időszakában is már működtetni kell.

Néhány mondatot mindenképpen szólni kell a valós biztosítás megszervezéséről, amit az **MH 59.SZD.Repülőbázis** állománya a **LEP NTE** alegység és a **LEP** más alakulataitól megerősített erőkkal-eszközökkel, a **LEP A-4** szakmai operatív segítségnyújtásával kiválóan hajtott végre. Komoly gyakorlati tapasztalatokat szereztek a repülőtéri fogadó támogatás komplex megszervezésében és végrehajtásában igencsak nemzetközi megmérettetés és részvétel viszonyai között. Fennakadás nélkül valósult meg a külső együttműködőkkel – vám, határőr, szállodák, szállítók, önkormányzat stb. – való tevékenység. Ugyanez vonatkozik az eszközök – ezen belül a repülőeszközök kiszolgálására. Külön ki kell emelni a nemzetektől érkezett különböző típusú szállító-repülőgépek fogadását, kimajd berakásának precíz végrehajtását. Az ellátást – idézem az **AIRSOUTH A-4** főnökét – a magyaros vendéglátás hírnevének megfelelően szervezték meg. A tantermek, segédeszközök, oktatási-felkészítési és vizsgáztatási feltételrendszer és felszerelések a lehetőségek figyelembevételével a szükséges mértékben és mennyiségben rendelkezésre álltak. A műszaki kiszolgálás előírás és mintaszerűen szervezett volt. Nagyon jól kamatozott a nyelvi felkészítés előzetes erőfeszítései. Sajnálatos módon nem igazán volt érzékelhető a katonai tanintézeti oktató, valamint a nemzetközi összefüggés szerint érinthető végrehajtási oldalról megközelített, ilyen területen dolgozó tervező- szervező állomány erőteljes érdeklődése. A már említett **12. Lérak.dd.** – **AIRSOUTH** és hazai közös **TACEVAL** – által ezen repülőeszközök együttműködésével végrehajtott tevékenység – ami a maga nemében szintén egyedülálló és jól megszervezett, sok gyakorlati tapasztalatot adó volt – külön feldolgozást igényel.

Jelen feladatunk feldolgozni a tapasztalatokat és azokat alkalmazva már most kezdjük meg a felkészülést az EXAT-04 gyakorlatra. Még ezt megelőzően sikerrel kell vennünk az AIR MEET-03 tényleges feladat végrehajtást Lengyelország területén.