

EGY NATO-GYAKORLAT MARGÓJÁRA

**Hatos János alezredes
egyetemi adjunktus
Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem
Hadtudományi Kar
Repülő tanszék**

1998 nyarán abban a szerencsében volt részem, hogy a 10 fős magyar kontingens tagjaként elutazhattam megfigyelőként egy NATO-gyakorlatra. A gyakorlat helyszíne Törökország volt, ahol három repülőtérről, Akinci, Erkilet és Konya légi bázisokról folyt a tevékenység vezetése és a végrehajtás is. A gyakorlat neve: Cooperative Key 1998, amelyet a Nápolyban települő Szövetséges Légierők Déli Parancsnoksága (HEADQUARTERS ALLIED AIR FORCES SOUTHERN REGION) tervezett és szervezett meg. A COMAIRSOUTH kidolgoztatta és minden résztvevő számára időben biztosította a gyakorlat végrehajtási utasítását (EXOPORD, EXERCISE OPERATIONAL ORDER), amelyet a felkészülés folyamán a szükségletek szerint módosítottak. Az EXOPORD példértékű lehet a jövőben tervezendő magyar gyakorlatok számára is. Rendkívül hasznosnak tartom, hiszen minden résztvevő vagy megfigyelő számára világossá válik a gyakorlat célja, résztvevői, a feladatok végrehajtásának részletes rendje, a biztosítások és a költségek is. A részletesség igénye nélkül, a kb. 250 oldalas dokumentum a következő főbb részekből áll:

- **ANNEX A: EXERCISE AIM, OBJECTIVES AND CONCEPT OF EXECUTION** (A gyakorlat célja, a gyakorlandó feladatok és a végrehajtás elgondolása)
- **ANNEX B: ORGANISATION AND PARTICIPATION** (Szervezeti felépítés és résztvevők)
- **ANNEX C: COMMAND AND CONTROL** (A vezetés és irányítás rendje)
- **ANNEX D: OPERATIONS** (A végrehajtandó tevékenység részletesen)
- **ANNEX E: LOGISTICS** (A mindenoldalú biztosítás)
- **ANNEX F: COMMUNICATIONS AND INFORMATION SYSTEMS** (Információs és összeköttetési rendszerek)
- **ANNEX G: PUBLIC AFFAIRS/PROTOCOL** (Sajtótájékoztatás és protokoll)

- **ANNEX H:** BUDGET AND FINANCE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING FOR EXERCISE COOPERATIVE KEY 1998 (Az 1998-as COOPERATIVE KEY gyakorlat részletes költségvetése és annak biztosítása)
- **ANNEX I:** ORDERS AND REPORT (A parancsok és a jelentések gyakorlaton használatos szabványformái)
- **ANNEX J:** POINTS OF CONTACTS (A gyakorlattal kapcsolatos kérdések esetén keresendő személyek telefon- és faxeszámai felelősségi területek szerint)
- **ANNEX L:** DISTRIBUTION LIST EXOPORD (Elosztó lista)

Az EXOPORD kivonatolt tartalomjegyzékéből látni lehet, hogy a gyakorlat előkészítése, tervezése minden területre kiterjed és azon belül pedig minden, a gyakorlat számára jelentőséggel bíró apró részlet ki van dolgozva, fenntartva a változtatás lehetőségét. Valamennyi résztvevő vagy megfigyelő betekintést nyerhet a dokumentumba, ezen keresztül is biztosítva, hogy a résztvevők számára világos legyen a gyakorlat célja, a megoldandó feladat(ok), saját helye, szerepe a gyakorlaton belül, amely egyébként a sikeres végrehajtás katalizátorának tekinthető. A későbbiekben, az általam megfigyelt terület kiemelt bemutatásánál kiderül, mennyire részletes az EXOPORD.

A gyakorlaton 15 ország 664 fővel vett részt, ebből 8 ország repülőeszközökkel is (30 db harcászati vadászrepülőgép, 16 db szállítógép és helikopter, valamint 1 AWACS a NATO NAEWF állományából).

Románia 51 fővel, 2 db MIG–21 (egy izraeli cég segítségével modernizált MIG–21), 1 db C–130 és 1 db IAR–330H repülőeszközökkel;

Szlovákia 27 fővel, 3 db MIG–29 és 1 db AN–26 repülőeszközökkel;

Bulgária 34 fővel, 2 db SU–25, 1 db AN–26 és 1 db MI–17 repülőeszközökkel;

Érdekességképpen megemlítem, hogy Magyarország 10 fővel, repülőeszközök nélkül vett részt a gyakorlaton, *annak ellenére, hogy a NATO-hoz való csatlakozás tekintetében potenciálisan Magyarország szerepel az első ütemben taggá válók sorában.*

A gyakorlat egy elképzelt szituációra épült, amelyben egy ország polgárháborús helyszínné vált, felborult a törvényesség és a rend, az ország elnöke kérte az ENSZ-t, hogy segítsen megoldani a helyzetet, hiszen a menekültek tömege árasztotta el a szomszédos országokat, amely a krízis ezen országokra való kiterjedésével is fenyegetett. Az ENSZ által kezdeményezett béketárgyalások nem vezettek eredményre, így a szomszédos országok határozott kérésére az ENSZ feladatot szabott a NATO számára, hogy nemzetközi erők bevonásával hajtson végre egy Béke Támogató Tevékenységet, megakadályozni a konfliktus eszkalálódását, csökkenteni a polgári lakosságnak okozott károkat, szenvedéseket, megoldást keresni a menekültválságra.

Ebben a szituációban kell a NATO-országok és a békepartnerségi kapcsolatban lévő országok kijelölt fegyveres erejének a Béke Támogató Tevékenység keretén belül végrehajtani a korábban már gyakorolt, különböző interoperabilitási célkitűzésekben meghatározott műveleteket, úgy mint:

- Practice the Elements of Deployments: A szétbontakozás gyakorlása.
- No-Fly Zone Enforcement: Tiltott repülési zóna felállítása és a repülési tilalom betartása, őrzőzóna megszervezése és biztosítása vizuális azonosítás végrehajtása és a jogtalanul behatoló légi járművek elfogása.
- Close Air Support: Szárazföldi csapatok légi támogatásának gyakorlása, földi célra való rávezetésekkel és a fegyverek használatával, imitálásával.
- SAR (Search and Rescue) and MEDEVAC (Medical Evacuation): A kutatómentő tevékenység és az evakuálás gyakorlása
- Air drop: Csapatok kidobásának gyakorlása a megadott körzetben

A gyakorlat július 15–24-ig tartott, amelynek szakaszai:

- július 15–18: az erők és eszközök szétbontakozása
- július 19: nyitó ünnepség, adminisztráció, eligazítás
- július 20: az ismerkedést, összekovácsolódást szolgáló feladatok, repülési feladatok végrehajtása
- július 21–23: a különböző jellegű gyakorlatok végrehajtása, aktív szakasz
- július 24: Záró ünnepség repülőbemutatóval egybekötve

A 10 fős magyar delegáció különböző települési helyen és beosztásokban hajtotta végre feladatát. Az én megbízatásom KONYA légibázisra szólt, ahonnan a NAEWF (NATO AIRBORNE EARLY WARNING FORCE) egy E-3A típusú repülőgépe szállt fel minden repülési napon az aktuális repülőtevékenység irányítására. A nálunk AWACS-ként is ismert repülő harcálláspont tevékenységét figyeltem meg a feladatra való közvetlen felkészüléstől kezdve, a feladat végrehajtáson keresztül a feladat végrehajtásának értékeléséig,

Mielőtt a megfigyelésekről beszámolok, röviden ismertetem az E-3A repülőgépet és a szervezetet, amelyben alkalmazzák.

A NATO AEWf települési helye a németországi NATO Légi Bázis Geilenkirchen, ahol 17 db NATO-tulajdonban lévő E-3A teljesít szolgálatot. NATO-fogalmakkal ezt a települési helyet MOB-nak (Main Operating Base, Fő Üzemeltető Bázis) nevezik, ugyanis nem ez az egyetlen bázisuk, 3 FOB-t (Foreward Operation Base, Előretolt Üzemeltető Bázis) alakítottak ki Európában:

- Törökországban: Konya
- Görögországban: Aktion
- Olaszországban: Trapani
- és ezen kívül egy FOL-t (Foreward Operating Location, Előretolt Üzemeltető Hely):
- Norvégiában: Oerland

Az E-3A repülőgép tulajdonképpen egy Boeing 707, amelyet felszereltek minden olyan eszközzel, amellyel fő funkcióit, a felderítést, vezetést, irányítást és az összeköttetések biztosítását el tudja látni.



Néhány fontos paramétere:

— beszerzési ár: (1997. júniusi áron) 70 millió USA dollár

— méretei:

- hossza: 46,68 m
- fesztáv: 44,45 m
- magasság: 12,70 m

— sebessége: 800 km/h felett

— szolgálati magassága: 9000 m felett

— maximális felszálló súly: 147 429 kg

— maximális repülési idő: 10 óra légi utántöltés nélkül, minden gép alkalmas légi utántöltésre

— fegyverzet: nincs

— radar:

- átmérő: 9,1 m
- magasság: 3,35 m
- vastagság: 1,8 m
- forgási sebesség: 6 ford/perc

- felderítési lehetőség: 30 000 lábon repülve
 - 400 km, kismagasságon repülő légi cél és 520 km közepes magasságon repülő légi cél esetén
- Személyzet:
- repülő személyzet:
 - 2 pilóta
 - 1 navigátor
 - 1 fedélzeti mérnök
 - a felderítést és harcirányítást végző személyzet a feladattól függően változik általában:
 - 1 fő harcászati vezető
 - 1 fő vadász elosztó
 - 3 fő harcirányító (weapons controller)
 - 1 fő légtérfelderítést irányító
 - 3 fő légtérfelderítést végző
 - 4 fő technikai biztosítást végző.

A NATO AEFW a 17 db E-3A-n kívül rendelkezik 3 db TCA-vel (Trainer Cargo Aircraft), amely alkalmas a légi utántöltés és egyéb repülési feladatok gyakorlására, valamint az E-3A-k alkalmazásával kapcsolatos szállítási feladatok megoldására. Utasszállító tere 69 utas befogadására alkalmas e mellett 7 db 3630 kg-os konténer fér a rakterébe.

A Cooperation Key 1998 gyakorlaton az E-3A funkciója összetett volt, a gyakorlat különböző fázisaiban más és más feladatokat oldott meg. Minden repülési napon 8.00-tól–16.30-ig hajtott végre repülést, és a számára kijelölt légtér elfoglalása után teljesítette felderítési és irányítási feladatait. A kijelölt légtérben FL 260 (26 000 láb) magasságban körpályára állt 800 km/h sebességgel, egy kör 20 percig tartott, a berendezéseket 15–20 perc alatt tudták üzemkész állapotba helyezni, amelyet csak a repülőgép körpályára való állása után lehetett megkezdni, előtte a kezelőszemélyzet a számára biztosított ülésben kellett, hogy tartózkodjon, bekapcsolt biztonsági övvel.

A feladatok közül kiemelek egyet, röviden bemutatva a mindenre kiterjedő előkészítést.

A feladat légi járművek elfogása vadászrepülőgéppel, amelyhez a rávezetést az E-3A biztosítja.

A feladatra való felkészüléshez az EXOPORD tartalmazza a repülési körzet leírását, a fel- és leszálló repülőterek részletes leírását, amely a repülőtér minden elemét bemutatja, kezdve a futópálya pontos helyétől, irányától a repülőtér berendezésein keresztül a repülőtéren alkalmazott szabvány gurulási eljárásig.

A következő szakaszokra osztották fel egy ilyen jellegű feladat végrehajtását:
— felszállás és szabvány emelkedés,

- bejelentkezés az E-3A-hoz,
- kirepülés az őrzőzónák körzetbe,
- őrzőzónák;
- az elfogás végrehajtása;
- hazarepülés;

Minden egyes szakasz részletezve van a szabvány eljárások és használatos frekvenciák leírásával. Emeljük ki az elfogást.

Az elfogások biztonságos végrehajtásához kidolgozták:

- szabvány kifejezéseket az irányító és a repülőgép-vezető számára, például:
 - BANDIT: ellenséggént azonosított repülőeszköz;
 - KNOCK IT OFF: váljon ki;
 - TALLY HO: szabad szemmel látom a célt.
- az elfogások biztonsági rendszabályait, például:
 - Csak a gyakorlaton részt vevő repülőeszközök lehet elfogni;
 - Éles rakétát nem szabad használni, a géppályába lehet;
 - behevéderezni, de nem szabad kibiztosítani;
 - mikor tilos elfogást végrehajtani;
 - mikor kell befejezni az elfogást;
 - milyen feltételek mellett lehet földközeli magasságban elfogást végrehajtani;
 - sebesség korlátozások;
 - kötelező elkülönítések.
- az elfogás végrehajtásának szabvány leírását, például:
 - milyen módszerrel történhet a rávezetés;
 - sikeres vizuális azonosítás után lehet csak megkezdeni a fegyverzet alkalmazásának imitálását.

Az ilyen részletesen meghatározott feltételrendszert és a feladat végrehajtást természetesen a résztvevőknek át kell tanulmányozni, tökéletesen ismerni kell saját feladatukat.

A konkrét repülési feladat előtti napon az E-3A teljes állományának eligazításon kellett részt venni. Nekem is mint megfigyelőnek, ahol szolgálati ágaknak megfelelően a felelős személyek jelentettek az előkészületekről és tájékoztatást adtak a következő napi feladatokkal kapcsolatos, mindenre kiterjedő biztosítási tevékenységről. Példával illusztrálnám, hogy a hadtápbiztosításért felelős tiszt-helyettes mindenkivel, aki másnap repült, kitöltetett egy büfét és ebédet igénylő nyomtatványt, amely alapján másnap reggel a fedélzeten voltak a névre szóló, élelmiszert tartalmazó dobozok. A harcirányító munkát vezető elmondta a végrehajtandó konkrét tevékenységet, majd vélemények nyilvánítására és kérdések feltevésére adtak lehetőséget.

Az eligazítás végén közölték a kötelező takarodó időpontját és a másnap reggeli repülés előtti közvetlen eligazítás időpontját.

A feladat végrehajtásának napján, másfél órával a felszállás előtt tartották meg a közvetlen repülés előtti eligazítást, amelyben közölték az aktuális időjárást, a feladatban esetleg beállt változásokat, majd időegyeztetés után megadták, mikorra kell a fedélzeten lenni. Közölték, hogy a személyzetten kívül kik tartózkodnak és milyen jogcímen a repülőgépen az aznapi repülés folyamán.

A felszállás és a tevékenységi körzetbe való kirepülés alatt mindenki a kijelölt ülésben tartózkodott, majd a kijelölt légtér elérése után a repülőgép körre állt és a személyzet megkapta az utasítást a berendezések bekapcsolására és üzemkészé tételére. Az üzemkész állapot elérése kb. 15–20 perc normál bekapcsolási eljárás esetén, létezik egy gyorsított bekapcsolási mód is, azonban azt csak szükség esetén alkalmazzák, veszélyeztetve a berendezések tartós használhatóságát. A helyes működés megállapítása után bejelentették az üzemkész állapotot és a megjelölt időben megkezdték a repülő tevékenység biztosítását. Repülésmentes övezet (No-Fly Zone) volt kijelölve, amely mellett vadászrepülőgépek őrtjáratozási légtérben manővereztek, készen állva a szabálysértő repülőeszközök elleni tevékenységre. Terv szerint érkezett a „szabálysértő” helikopter, amelyre az E-3A rávezette a vadászgéppárt, azonosították vizuálisan is, majd kikísérték a tiltott övezetből, ugyanezt nagyobb sebességű repülőgéppel szemben is gyakorolták a vadászok. A légiharc gyakorlását, amely végül imitált fegyverzethasználattal végződött, úgy oldották meg, hogy a kijelölt légtér egyik széléről indult az egyik vadászgéppár egy „fighter controller” (vadászirányító) segítségnyújtása mellett, míg a másik géppár a légtér másik széléről a „fighter allocator” (vadász elosztó) által kijelölt másik „fighter controller” irányítása alatt. A pilóták a repülőgép elektronikai felszereltségétől függően két típusú célravezetést kérhettek a vadászirányítóktól:

- „loose control”-t a jó fedélzeti számítógéppel és rádiólokátor állomással rendelkező vadászrepülőgépek vezetői kértek, amely esetén a vadászirányító a pilóta által is ismert és megjeleníthető viszonyítási ponthoz képest (Bulls Eye) adja meg a feltételezett ellenség helyzetét, amelyet aztán a pilóta önállóan felderít és megvívja ellene a légiharcot. A célról való információcsomag tartalmazza a cél sebességtartományát és magasságtartományát;
- „close control” szolgáltatást a gyengébb fedélzeti elektronikai eszközökkel rendelkező vadászgépek kaptak, amely esetén a légi cél helyzetét az elfogó vadászgéphez viszonyítva adja a vadászirányító, ugyanakkor tájékoztatást ad a légi cél magasságáról, sebességéről és haladási irányáról.

Érdekes szituáció volt, amikor 2 db MIG-29-es vívott légiharcot 2 db F-16-ossal, az F-16-os pilóták „loose control”-t vettek igénybe és mellő füllégtérből imitálni tudták a rakétaindítást, ugyanakkor a MIG-29-es pilóták „close control” segítségével a 2 db F-16-os hátsó füllégtérbe való fordulás után tudtak csak sikeres

rakétaindítást elérni. Természetesen egy ilyen szituációból nem lehet messzemenő következtetéseket levonni, hiszen más környezetből érkeztek a pilóták, a kiképzettségük sem biztos, hogy azonos szinten volt, így nem lehet közvetlenül felhasználni az eredményt, például a két típus összehasonlításához.

A vadászrepülőgépek két kiindulási helyzetből hajtották végre a különböző tevékenységet, űrjáratozási légtérből és repülőtéri készülségből. Másik fajta felosztás szerint a vadászrepülőök végrehajtottak olyan feladatokat, amelyekre fel tudtak készülni, hiszen korábbi kérés alapján tevékenykedtek, ugyanakkor gyakorolták egy új igény vagy kérés azonnali végrehajtását, amely a feladathoz való más jellegű hozzáállást igényelt.

A pilóták gyakorolhatták az E-3A irányításával a földi célok támadását a fegyverhasználat imitálásával, amely során az E-3A-n irányítást végző „weapons controller” nagy pontosságot követelt meg a pilótától térben és időben. Az E-3A irányító személyzete segítséget nyújtott a kutató-mentő feladatot ellátó repülőeszközök számára és légtérbiztosítással segítették a menekültek evakuálását végző légi járműveket.

Az E-3A fedélzetén dolgozó irányítók váltással rendelkeztek, így időnként felfrissítő szünetekre kiszállhattak egy irányító pozícióból, majd egy másik pozícióba ültek le dolgozni.

A váltást a harcászati vezető irányította, aki az egész tevékenységért felelt.

Az aktív repülő tevékenység befejeztével a kezelők utasítást kaptak a kikapcsolásra, majd a pilóta kikapcsolta a robotot — amely a tevékenység teljes ideje alatt köröztette a repülőgépet, 1 kör ideje 20 perc volt, ez azt jelenti, hogy a fedélzeten egyenes vonalú repülésnek tűnt a nagyon enyhe bedöntésű forduló —, majd a leszálló repülőtérré felé fordulva egyenes bejövettel leszállt.

A leszállás után jól begyakorolt csapatként, hangos utasítások nélkül kiszedték az objektív control anyagokat, és speciális táskákban levitték a fedélzetről a kiértékelő csoporthoz. A leszállás után rövid frissítőfogyasztás után megkezdődött a feladat végrehajtás értékelése, majd felkészülés a másnapi repülésre, és a kötelező pihenés kezdőpontjának meghatározásával újraindult a tevékenység, ahonnan elkezdtem az ismertetést. Az értékelés során az irányítók kiemelték a néhány esetben előforduló felkészülési hiányosságot, amely abban nyilvánult meg, hogy néhány pilóta nem ismerte pontosan a feladat végrehajtást, időbeni tévesztés is előfordult a pontosan kijelölt helyek ismeretének hiánya mellett.

A gyakorlat egészéről, a tervezéstől a végrehajtásig, csupa pozitív dolgot lehet megemlíteni, hozzáteszem, hogy a gyakorlat általam átlátható részét tekintve. Feltétlenül hasznos az ilyen jellegű gyakorlatokon való részvétel, valószínűleg még a konkrét repülő erővel való részvétel költsége is jól megtérülő befektetésnek tekinthető.