

Bali Tamás

A LÉGIJÁRMŰ-VEZETŐI SZAKMÁRA VALÓ PÁLYÁRA IRÁNYÍTÁS ÁTFOGÓ MEGKÖZELÍTÉSE

A világban mindenhol a légierő-képesség fenntartásának egyik meghatározó pillére a jól képzett humánerőforrás (benne a pilóták) megléte, annak pótlása folyamatos toborzással és képzéssel. Enélkül a haderőnem személyi állománya lassan előrepszik, létszámában és képességeiben megfogyatkozik. A fiatalok repülő pályára irányítása kiemelt jelentőségű feladat, melyet - a generációs szakadék elkerülésére - javasolt megszakítás nélkül folytatni. E cikk megírásával az a célom, hogy elemezve az elmúlt időszak pilóta toborzási gyakorlatát, annak tapasztalatait hasznosítva, bemutassak egy reális elgondolást, a jelenkorban használható, hatékony pályára irányításról.

Kulcsszavak: pilóta, toborzás, repülőtábor, repülés, repülőgép

I. BEVEZETÉS

A légierő pilótáinak utánpótlása, ahogy hazánkban, úgy más nemzeteknél, több okból is kiemelt jelentőséggel bír. A repülés kapcsán fellépő pszichés és fizikai terhelések már középtávon is nyomot hagynak a légijárműveket üzemeltető pilóták szervezetében¹, ehhez kapcsolódik a koruk előrehaladtával jelentkező különböző betegségek megjelenése. Az egészségügyi nehézségek mellett számolni kell még a családi és egzisztenciális okokra visszavezethető honvédségtől történő kiáramlással, elvándorlással.

A generációs szakadék elkerülésére, a folyamatos pilóta utánpótlás kiemelt jelentőséggel bír a katonai repülésben.

Mindezek alapján is belátható, hogy a fiatalok repülő pályára irányításának milyen fontos szerepe van, hiszen itt kell érdeklődésüket felkelteni a repülő hajózó pálya iránt, hivatástudatukat formálni, a honvédségi rendszer iránti lojalitásukat megalapozni. Bizonyított tény, hogy minél korábban kerülnek a repülés iránt érdeklődő fiatalok kapcsolatba a katonai pályával, annál valószínűbb, hogy a képzést későbbiekben sikeresen teljesítők, hosszútávon a honvédség kötelékében maradnak.

Nagyon fontos feladat ez, melynek jelentőségét csak tovább fokozza, ha figyelembe vesszük a pilótaképzés 1 főre eső költségvonzatát. Azt, amely kárba vész, amennyiben a kiképzett személyek ideje korán elhagyják a repülőpályát.

¹ A harcászati repülőknél dinamikus és statikus erőhatások, illetve pozitív és negatív túlterhelések hatásaival kell számolni. A helikoptervezetők szervezetét (ezen belül leginkább a gerincoszlopot), döntően az egész testet érintő folyamatos vibráció károsítja.

A fentiek ellenére, a Magyar Honvédségen belül a pályára irányítás² megszűnt. A katonai pilóta szakmai utánpótlását biztosító fiatalok megszólítása toborzó rendezvényeken³ történik, több esetben a repülő szakemberek jelenléte nélkül.

I.1. A pilóta toborzás rövid történeti áttekintése

Nem volt ez mindig így. A hidegháború időszaka a mainál lényegesen nagyobb volumenű országvédelmi képesség fenntartását kívánta. Abban az időben – nemcsak a repülés területén – a Magyar Honvédelmi Szövetség⁴ (a továbbiakban: MHSz) szervezetén belül is folyt az inzenzív pályára irányítás. A pilóta utánpótlást biztosító felkészítés több lépcsőben történt. A 15 éves fiatalok az ország nagyobb városai közelében lévő füves repülőtereken vitorlázó repülőgépekkel kezdték meg repüléseiket. E légijárműveken eljutottak az egyedül repülésig, amikor oktatóik döntése alapján a rátermettek, motoros repülőgépen is folytathatták képzésüket. Ez, rövid, anyarepülőtéren történő felkészítő fázist követően, összevontan, 4–6 hetes repülőtáborokban zajlott. Itt már katonás rendben repültek, a képzés felépítése, az oktatás módszertana közelített az akkori Néphadseregben folytatott gyakorlathoz. A tábori felkészítést záró ellenőrző repüléseket a fiatalok katonai pilótákkal hajtották végre. Ezután született meg a döntés arról, hogy ki alkalmas katonai repülőgépvezető jelöltnek, és kit tanácsolnak el. Az előbbieket jelentkezhetek a szolnoki Kilián György Repülőtisztai Főiskola repülőgép- és/vagy helikoptervezetői szakirányára [1]. E pályairányítási gyakorlat a rendszerváltással megszűnt. 1990-ben kikiáltották a Magyar Köztársaságot, megkezdődött a Magyar Néphadsereg átszervezése, az MHSZ-t pedig feloszlatták.

A következő pilóta utánpótlást biztosító rendezvénysorozat, az úgynevezett „Pályára irányító repülőtábor” (PIR), szorosan kapcsolódott a Gripen-, illetve az azt támogató pilóta kiképző programhoz (a továbbiakban: NFTC program⁵) [2]. Célja nem a fiatalok önálló repülésre való képzése volt, hanem a táborozók megismertetése a hivatás szépségeivel, testközelből benyomásokat nyújtani a katonai pilóták mindennapi életéről, a repülésről.

Maguk a táborok a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság Repülő Felkészítési Osztályának szervezésében valósultak meg 2002-től 2006-ig, majd 2006-2010-ig – a haderőnemi átszervezések eredményeként – az Összhaderőnemi Parancsnokság kötelékében[3]. A rendezvényekre heti váltásban hívták meg a fiatalokat a szolnoki Helikopter Bázisra. Első alkalommal ez még „kísérleti jelleggel” történt, mindössze három héten keresztül, melyen összesen 45 (3×15) fiatal vehetett részt. A tapasztalatok igazolták az előzetes reményeket, így 2003-tól már több turnust szerveztek, több érdeklődőt fogadtak. 2005-től a korábbi tizenöt helyett már hetenként húsz fiatal táborozhatott Szolnokon, 2007-től 2009-ig pedig a korábbi háromról hatra emelték a turnusok számát. 2010-ben volt az utolsó alkalommal PIR, amikor a szűkülő források miatt már csak 4 turnust lehetett fogadni[4].

² Olyan toborzó tevékenység, melynek hangsúlya a repülőszakma összetevőinek megismertetésén van. A szóbeli ismertetőkön túl a fiataloknak lehetősége nyílik a Légierő pilótáinak mindennapjaiba betekinteni, repülő-szimulátorokon és légijárműveken kipróbálni önmagukat.

³ A katonai szakmára koncentráló rendezvény, melynek egyik részterülete a repülő-, azon belül pedig a légijármű-vezetői szakma.

⁴ A Magyar Honvédelmi Szövetség 1948 és 1990 között sport és szabadidős tevékenységeket szervező országos félkatonai szervezet volt a Magyar Kommunista Párt szervezésében.

⁵ NFTC program – NATO Flying Training in Canada program.

A pilóta toborzás e formája 2011-ben, pénzügyi okok miatt megszűnt, és azóta sem indult újra. Mivel a katonai pilóta kiáramlás a honvédségtől nem állt meg, ezért az igény egy hatékony toborzási rendszer kialakítására és fenntartására továbbra is fennáll. Az elkövetkezőekben ennek megvalósítására mutatom be elgondolásom.

II. ELGONDOLÁS A HATÉKONY PILÓTA TOBORZÁSRA

Amennyiben hatékonyan akarjuk a pályára irányítást végezni, akkor ahhoz természetesen olyan szakemberek bevonása szükséges (jelen esetben katonai pilóták), akik az adott szakterület mesterei, tisztában vannak a vonatkozó elvárásokkal, a hivatás szépségeivel, előnyeivel és buktatóival. Olyanoknak kell a fiatalokkal közvetlenül foglalkozniuk, akik autentikus módon képesek megválaszolni az összes katonai repüléssel kapcsolatos kérdést, nem utolsósorban megjelenésükkel és viselkedésükkel képesek a katonai értékrendet sugározni. Nincs ez másképp a katonai légijárművezető képzésre történő toborzással sem. Ha azt várjuk, hogy a fiatalokat „érintse meg” a katonai repülőszakma, akkor ott is elengedhetetlen katonai pilóták részvétele.

E területhez kötődő több éves tapasztalatom alapján tudom, hogy a fiatalokat mi érdekli. Kíváncsiak a katonai pilóták mindennapjaira, az életük legapróbb részleteire. Például:

- *Mit csinálnak amikor feladatot kapnak, és mit, amikor nem repülnek?*
- *Milyen feladatokat kell lerepülniük, mi a repülési profil?*
- *Hogyan épül fel a honvédség?*
- *A katonai pilóták kikkel dolgoznak, működnek együtt?*
- *Egy katonai pilótának milyen egyéb feladatai vannak?*
- *Milyen a pilóták elismertsége a honvédségen belül?...*

E a kérdésekre leginkább azok képesek válaszolni, akikre a kérdések vonatkoznak. Amennyiben egy kívülálló próbálkozik ezzel, akkor válaszai felszínesek lesznek. Amikor a fiatalok ezt felismerik, becsapva érzik magukat és elfordulhatnak a katonai repüléstől. Profán hasonlattal élve: Ha vízilabdázónak akarnak toborozni gyerekeket, és erre nem úszó szakembereket kérnek fel, elmondhatják, hogy a vízilabdázónak tudnia kell úszni (amiről még képesek is szakszerűen beszélni), de a labdajátékra vonatkozó kérdésekben már elbizonytalanodnak.

Mindezek után könnyű azt belátni, hogy, amennyiben nem vesznek részt aktív katonai pilóták a jövő hajózó utánpótlásának toborozásában, akkor a pályára irányítói tevékenység elveszti súlyát és értelmét, egy idő és pénz pazarló látszattervékenységgé silányul!

A fiatalok megszólításának, figyelmük felkeltésének leghatékonyabb eszközei a különböző formában megvalósuló pályára irányító rendezvények. Lehetnek ezek előadások, melyeken a megjelenő érdeklődők tájékoztatást kapnak a katonai repülőpálya sajátosságairól; olyan kitelepülések, ahol a fiatalok – katonai pilóták vezetése mellett – mobil repülő-szimulátorokon próbálhatják ki magukat; vagy éppen a hatékonysága miatt prioritást érdemlő pályára irányító repülő rendezvények, ahol a fiatalok közvetlenül tapasztalják meg a repülés sajátos élményét. Ezek a repülőrendezvények, a különböző jellegű repülőtáborok.

II.1. Az egymásra épülő repülőtáborok rendszere

Meggyőződésem, hogy optimálisan e repülőtáborokat összetett formában kell megvalósítani, azaz, egymásra épülve kell működtetni a polgári repülőtereken *időszakosan szervezett települő*, valamint a katonai légibázishoz kötött *stacioner repülőtáborokat*.

A TELEPÜLŐ REPÜLŐTÁBORokat a tavasztól-őszig terjedő időszakokra kell időzíteni. Ekkor a pályára irányításban résztvevő pilóták a légijárművekkel⁶, és azok kiszolgáló állományával körforgásszerűen járják a megyei jogú városok közelében elhelyezkedő polgári repülőtereket⁷.

A katonai pályára irányításban, toborzásban résztvevő állománynak péntek délután kell érkeznie az adott polgári repülőterre azért, hogy a toborzói munka (a repültetés) már szombat reggel megkezdődhessen. A pénteki érkezést követően egyeztetni szükséges a repülések végrehajthatóságáról a repülőteret üzemeltető repülőklub szakembereivel. Ők ismertetik a repülőter használati rendjét, megadják a korlátozásokat. Az aktuális pályára irányítási feladatot koordináló személy ismerteti a tervezett tevékenység rendjét mind a repülőklubnak, mind pedig a helyileg illetékes toborzó iroda állományának. Az egyeztetést követően kezdődhet meg – szombat reggel – a pályára irányítás.

A pályára irányításban résztvevő állományt célszerű két részre osztani. A földi csoportba az éppen nem repülő pilóták és a helyileg illetékes toborzók kerülnek. Ők fogadják a megjelenő fiatalokat, a pilóták koordinációja mellett szervezik a repültetést, beszélgetnek az éppen nem repülő fiatalokkal, megválaszolják a felmerülő kérdéseket, tájékoztatják őket a katonai repülő hajózó hivatásról. A másik csoport foglalja magába a repültetést végző pilótákat, és a repülést kiszolgáló állományt. Utóbbi pilótákat - pihentetésük érdekében - periodikusan leváltják az addigi földi csoportban tevékenykedő pilóták, és így időnként szerepet cserélnek. A szombati repülő-tevékenységet maximálisan napnyugtáig folytatható. A vasárnapi tevékenység a szombati analógiájára történik azzal a különbséggel, hogy ennek kora este, még napnyugta előtt be kell fejeződjön, hiszen a repülőgépeknek még haza is kell települniük katonai alapbázisukra.

Ahhoz hogy mindez a hazai körülmények mellett működhessen, több feltétel együttes teljesülése szükséges. Ezek:

1. Együttműködési megállapodásokat kell kötnie a Magyar Honvédségnek a megyeszékhelyek közelében elhelyezkedő repülőtereket üzemeltető repülőklubokkal. E megállapodások teremtik meg a jogi alapját a mindkét fél számára amúgy előnyös és fenntartható együttműködésnek.

Az együttműködési megállapodás a repülőklubok számára azért előnyös, mert a katonai pályára irányítási tevékenység vonzataként a repülőtéren kampányszerűen, nagyszámban jelennek meg olyan fiatalok, akik érdeklődnek a repülés iránt. Közülük többen annyira elhivatottá válnak, hogy a katonák távozását követően, szabadidejükben továbbra is kijárnak a repülőterekre, és ott aktívan részt vesznek a klub életében. Nyilván e fiatalokból sem lesz mindenki katonai pilóta, de kötődésük a klubhoz fennmarad. Hajlandóak időt, energiát és pénzt is áldozni a repülésre, gazdagítva így repülőklubjukat is.

⁶ Melyek lehetnek vitorlázó és motoros vitorlázó repülőgépek.

⁷ Azért kell a megyei jogú városokat megcélozni, mert onnan és vonzáskörzetükből lehet leginkább tömegbázist biztosítani a pályára irányításhoz.

E felsorolt, közvetetten nyújtott előnyökre alapozva lehet a honvédség számára hasznos ez az együttműködés. A repülőkluboknál megjelenő, repülni vágyó fiatalok tömegbázisáért cserébe a Magyar Honvédség költségmentesen használhatja a repülőtér munkaterületét, veheti igénybe a repülőterek repüléstájékoztató szolgáltatásait, költségmentesen, vagy alacsony költségvonzattal tárolhatja a hangárokból időszakosan repülőgépeit, szükség szerint, csökkentett költségek mellett veheti igénybe a repülőklub által biztosított szállás-lehetőségeket.

2. A Magyar Honvédség toborzórendszere illetékes állományával, és így szakértelmével kell támogassa a repülő pályára irányítási tevékenységet, hiszen az természetesen kevés az, hogy a katonai repülőszakma megjelenik a repülőtereken, a fiatalokat oda is kell „csalogatni”. Ennek két fő eszköze: a személyes megkeresés és az interneten keresztül történő tájékoztatás.

A személyes megkeresés keretében a területileg illetékes toborzó állománynak aktív tájékoztatást kell folytatnia az iskolák felkeresésével. Az interneten keresztül történő tájékoztatáshoz a honvédségnek egy olyan weboldalt kell működtetnie, mely teljes körű információt nyújt – többek között – magáról a pályára irányításról. (A weboldalt, és annak lehetőségeit a későbbiekben, a II.4. fejezetben elemzem!)

3. Megítélésem szerint Magyar Honvédségnek rendelkeznie kell a megfelelő számú motoros vitorlázó repülőgéppel, ami azonban rögtön a következő két kérdést veti fel:
 1. Miért csak motoros vitorlázó repülőgéppel kell rendelkezni?
 2. Miért kell a Magyar Honvédségnél rendszeresíteni e repülőgépeket?

A kérdésekre a *válaszok* a következők:

Az előzőekben leírtakból következően is belátható, hogy a pályára irányítás a leggazdaságosabb és leghatékonyabb eszközei a vitorlázó-, és motoros vitorlázó repülőgépek.

Amennyiben vitorlázó repülőgépet használunk e feladatra, akkor számolni kell a működtetést biztosító kiegészítő eszközigénnyel. Például, csak a vitorlázó repülőgép levegőbe emeléséhez vagy egy földi telepítésű csörlőberendezés, vagy egy motoros vontató repülőgép szükséges. Ezeket vagy rendszeresíteni kell a honvédségnél, vagy pedig szolgáltatásként bérelni a helyi repülőkluboktól.

A csörlőberendezés bérlése olyan alacsony költségvonzattal jár, mely alaphelyzetben nem indokolná annak beszerzését, hacsak nem a repülőgépeket a pályára irányítási tevékenységen kívül, máskor és másra is akarjuk használni. De mivel akár akarhatjuk is (például az aktív repülő állomány szabadidős repültetésére), ezért opcióként felmerül az eszköz beszerzése. Ez bizonyíthatóan nem jár komoly költségvonzattal. Utóbbi esetben, ha a honvédség beszerez egy csörlőberendezést, azt el is kellene juttatni a különböző polgári repülőterekre.

E csörlőberendezések rendszerint önjáró munkagépek, melyek közúton megengedett maximális sebessége 40 km/h (ha egyáltalán részt vehetnek közúti forgalomban). Így, a pályára irányítást például Debrecenbe tervezve, a csörlőberendezés odajuttatása valamelyik katonai repülőbázisról annyira idő- és költségigényes lenne, mely ésszerűtlenné tenné az útbaindítását. Ezért a kitelepülésekkor célszerűbb bérelni a csörlési szolgáltatást a helyi

repülőklubtól, egyéb időszakokban pedig – pl. a saját érdekekben történő repülésekkor – a honvédségnél rendszeresített csörlőberendezést célszerűbb használni.

A helyzet pontosa ugyanez, ha a vitorlázó repülőgépet motoros vontató repülőgép emeli a levegőbe. A különbség annyi, hogy nagyságrendekkel magasabb költségek szükségesek ennek bérlésére, rendszeresítésére és fenntartására, mint a csörlőberendezésére.

A vitorlázó repülőgépek alkalmazásának van praktikus hátránya is. A „helyi”, pályára irányító repültetések ugyan megoldhatóak velük, de minden rendezvény vasárnap délutánján eljön a hazatelepülés, hazarepülés ideje. A hazavezető útvonalrepülést nagy valószínűséggel csak akkor teljesíthető sikeresen, ha a meteorológiai viszonyok ezt lehetővé teszik. Mivel az időjárási körülmények hajlamosak változni, ezért a vitorlázó útvonalrepülésekben mindig benne van útközből a terepre szállás kockázata. Ilyenkor a repülőgépet menteni csak helyszíni szétszereléssel, ott konténerbe helyezve a gépjárműves hazavontatással lehetséges. A terepre szállás 100%-os biztonsággal csak úgy küszöbölhető ki, ha a vitorlázó repülőgépet már a repültetés helyszínén szállító konténerbe helyezik, és azt hazavontatják. Így viszont további két eszköz beszerzése elengedhetetlen: a repülőgép szállító konténeré, illetve az annak vontatására alkalmas gépjárművé.

Mindezek a problémák megszűnnek a motoros vitorlázó repülőgépek alkalmazásával, mivel azok önerőből repülnek, települnek!

A motoros vitorlázó repülőgépek beszerzése és üzemeltetése⁸ ugyan minimálisan többletköltséggel jár a „csak” vitorlázó repülőgépekéhez képest, viszont alkalmazásuk óriási mozgásszabadságot biztosít. Így belátható, hogy ilyenek vásárlása és rendszeresítése az egyedüli ésszerű opció.

4. A Magyar Honvédségnek az állományában kell tartozzanak a légijárművek légi és földi üzemeltetését végző személyek.

A települő repülőtáborokra épülő meghívásos STACIONER REPÜLŐTÁBOROKAT az iskolai nyári szünetek időszakaiba célszerű időzíteni azon a fiatalokat számára, akik már (akár többször is!) részt vettek a települő repülőtáborokon, és pozitív hozzáállásukkal, tehetségükkel bizonyították rátermettségüket.

A meghívásra vonatkozó döntés része még, a megyeszékhelyek repülőklubjaitól kapott visszajelzés azokról a fiatalokról, akik már részt vettek a települő repülőtáborokon, majd a városok klubjainál „megragadtak” és a katonai repülőtáborok hatására (is) a kluboknál társadalmi munkát végeztek, vagy éppen a repülőképzésüket folytatják.

A fiatalokat a főiskolai tanulmányaik utolsó két évének nyarán kell meghívni a Magyar Honvédség azon légibázisára, ahová a repülőtáborokat szervezik. Itt a résztvevők aktív katonai pilóták vezetésével 2 hetes olyan repülő-kiképzésen vesznek részt, melyek nem igazán a repülés-

⁸ A motoros vitorlázó repülőgépek átlagos üzemanyag fogyasztása 8 liter AVGAS 100LL repülőbenzin/repült óra, mely folyamatos motorüzemelés mellett. Ez azonban szinte soha nem valósul meg. A motor alapvetően csak a felszállás és emelkedés időszakában működik, a repülés többi szakaszában azt kikapcsolják. Ennek megfelelően az előbbieken említett 8 literes óránkénti üzemanyag fogyasztás a töredékére csökkenthető. Kiegészítésképpen, 1 liter AVGAS 100LL repülőbenzin ára átlagosan 50%-al haladja meg az aktuális 95-ös oktánszámú benzin árát.

technikai teljesítményre koncentrálnak. A cél az, hogy a légierő haderőnemi kultúrája megérintse őket, a pályára irányítás eredményeként „akarjanak a Magyar Honvédség légierőjénél szolgálni”. További cél a gondolkodásuk formálása, a katonai élet kötöttségeivel azonosulni nem képes fiatalok kiszűrése.

II.2. A motiváció kialakításának kérdése

Nyilvánvalóan, a pályamotiváció kialakításában a legnagyobb szerepe a fiatalokkal közvetlenül foglalkozó azon pilótáknak van, akik a repülőtáborok időszakában folyamatosan irányítják tevékenységüket, de a toborzó szakemberek jelenléte is elengedhetetlen. Mivel a résztvevők nem repülnek folyamatosan, ezért a szabadidős programjaik megszervezésében ők fontos feladatot kapnak. Nekik kell kiegészítő információkat nyújtani a honvédségről, annak felépítéséről, működéséről. A repülésmentes időszakokban célszerű látogatásokat szervezni a végrehajtó repülő alegységekhez, ahol a fiataloknak lehetőségük nyílik testközelből megismerni a pilóták mindennapjait, velük elbeszélgetni. El kell látogatniuk a csapatmúzeumokba, hogy a megismerjék a jelenkor légierőjének gyökereit, ezáltal légierős identitásuk formálódhasson.

Azokat a fiatalokat, akik kiemelkedő repülő-képességekről, tehetségről tesznek tanúbizonyságot, másodjára is meghívják a pályára irányító repülőtáborba. Ekkor ők, már mint mentorok tevékenykednek. Egyrészt segítik a repülések kiszolgálását, másrészt felügyelik az először résztvevők tevékenységét.

II.3. A pályára irányítás célcsoportja

Nagyon fontos megvizsgálni a pályára irányítási célcsoport életkorát is. Alapvető kérdés, hogy hány éves korban legkedvezőbb a pályára irányítást kezdeni. Tapasztalataim szerint, a 15-16 éves fiatalok a legfogékonyabbak a települő repülőtáborokban elsajátítható repüléssel kapcsolatos ismeretekre, élményekre. Amennyiben ekkor a repülőszakma megérinti őket, elkezdnek szabadidejükben kijárni a polgári repülőklubokhoz. Itt társadalmi munkát végeznek, esetenként repülnek is. A katonai pályára irányító települő repülőtáborok újra és újra „felpörgetik” őket. Az évek múlásával egyre inkább elhivatottá válnak a repülés iránt, de fontos azt is látni, hogy ekkor még „csak” a repülés szeretete az, ami foglalkoztatja őket. Életkoruk előrehaladtával a személyiségük tovább fejlődik, látóköriük kitágul. A főiskolás éveikre már érettek annyira, hogy a katonai értékeket befogadják. Ekkor már érdemes őket a laktanyákba bevinni, elmagyarázni nekik a honvédség feladatrendszerét, a katonai repülés sajátosságait. Tehát a stacioner repülőtáborok célcsoportja kifejezetten a felsőfokú tanulmányaikat folytató fiatalok köre.

Amennyiben a pályára irányító tevékenység hatékony, akkor a fiatalok a BSc képzésük befejeztével azonnal csatlakoznak a honvédségi légijármű-vezető képzéshez.

II.4. Digitalizáció a pályára irányításban

A fiatalok közül akiket érdekel a repülés, azok első lépésként rákértesnek az interneten annak lehető legolcsóbb lehetőségére. Ha azt látják, hogy gyakorlatilag költségmentesen próbálhatják ki a repülés élményét, akkor ezt a lehetőséget nem hagyják ki. Biztosan megjelennek a repülőtérre a katonai kitelepülések alkalmával. Sokan vannak (valójában a többség!), akik érdeklődését

az interneten adódó lehetőség ébreszti fel. Ha létezik egy olyan weboldal, amely minden információt tartalmaz a pályára irányításról, akkor annak linkjét úgynevezett grafikus flash bannerek⁹ segítségével be kell építeni a fiatalok által látogatott weboldalakba. Amikor ők internetezés közben találkoznak a hirdetéssel, akkor a bannerre klikkelve átkerülnek a weboldalunkra, ahol értesülnek a repülés lehetőségéről. Innen a helyzet már megegyezik az előzőekben leírtakkal. A kapott információ hatására érdeklődő fiatalok kitelepülések alkalmával felkeresik a repülőtereket.

Mindez csak egy olyan weboldal működtetésével lehetséges, amely fiatalos, közérthető formában nyújt tájékoztatást a pályára kerülés lehetőségéről, illetve a katonai repülésről.

Be kell látni azonban azt is, hogy hiába érjük el a fiatalokat, hiába keltjük fel érdeklődésüket a repülőtáborokban a katonai repülő hivatás iránt, ha azután magukra hagyjuk őket. Érdeklődésük, motiváltságuk csak úgy tartható fenn, ha a kapcsolat folyamatos marad köztük és a honvédség között. Ennek érdekében a weboldalon keresztül lehetőséget kell teremteni a kétoldalú kommunikációra egy chat-felület kialakításával, ahol a fiatalok beszélhetnek az őket repültető, általuk megkedvelt pilótákkal és a megismert toborzókkal.

Tehát, a honvédségnek rendelkeznie kell egy olyan weboldallal, mely fiatalos formában, naprakész információkat nyújt a légierőről, illetve interaktív kommunikációt biztosít olvasója, és a légierő szakemberei között!

III. BEFEJEZÉS

A múltban a döntéshozók különböző mértékben ugyan, de hangsúlyt fektettek a légierő humán erőforrásának biztosítására. Az éppen aktuális politikai akarat, illetve az ehhez mérhető gazdasági lehetőségek függvényében működtettek olyan pilóta utánpótlást toborzó rendszereket, melyek megfelelő számú jelentkezőt biztosítottak a képzőszervek számára. Lehetőségük volt a fiatalok szűrésére minden elvárt belépő kompetencia tekintetében, működtetni a szükséges szintű repülő-hajózó képzést és így kialakítani a ma is működő, használható képességekkel rendelkező katonai repülést.

E folyamat azonban már 6 éve megszakadt, nem létezik sem pilóta pályára irányítás, sem pedig iskolarendszerű repülő-hajózó képzés. A kialakult generációs szakadék negatív hatásainak csökkentésére szükséges a mai kor követelményeinek megfelelő toborzó rendszer kiépítése.

Reményeim szerint, jelen gondolatébresztő publikációmmal egy olyan reális lehetőséget vázoltam fel, mely átfogó megközelítésével lefedte a pilóta pályára irányítás valamennyi fontos szegmensét. Megítélésem szerint a leírt rendszer alkalmas lehet a légierő változó igényeire épülő utánpótlást rugalmasan biztosítani.

FELHASZNÁLT IRODALOM, FORRÁSOK

- [1] Wikipédia A szabad enciklopédia: Magyar Honvédelmi Szövetség, (e-doc.) url: https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyar_Honvédelmi_Szövetség (2016.02.06),

⁹ A banner egy adott weboldalon reklámozási célból megjelenő „hirdető tábla”, egy előre meghatározott fix területen és helyen. A grafikus flash bannerek a reklámozott információkat – a statikus szöveg mellett – mozgóképi formában jelenítik meg.

- [2] Légijármű-vezető jelöltek Képzési Kézikönyve. (MH 86. Szolnok Helikopter Bázis kiadványa, Kiadva: 2011. augusztus, Nyt.szám: 745-31/ 2011),
 - [3] 3/2009. (HÉ. 1.) HM utasítás a kanadai repülőgép-vezetői képzésre történő toborzás, állományba vétel és katonai alapkiképzés 2009-2019-ig történő végrehajtásáról. (Kiadó: Honvédelmi Közlöny, CXXXVI. évfolyam 2. szám, Kiadva: 2009. február 03.),
 - [4] JETFly Magazin: Megkezdődtek a pályára irányító repülőtáborok, (e-doc) url: <http://www.jetfly.hu/regi-jet-fly/6458-megkezdodtek-a-palyara-iranyito-repulotaborok> (2016.02. 05)
-

CONCEPTUAL APPROACH TO PILOT RECRUITMENT

Everywhere in the world, it is a key pillar of the Air Force's ability to maintain the existence of well-trained human resources (pilots), to grant it with the continued recruitment and training. Without the resupply of a manpower, the Air force as an arm slowly goes overaged, which consequently leads to the decrease both in cadre and so in its overall ability. The youth recruitment is a high priority task, which must be carried out without interruption in order to avoid the generation gap. Writing this article, my goal is to analyze the recent pilot recruitment procedures, using the lessons learned to propose an efficient recruitment system.

Keywords: pilot, recruitment, flight camp, flying, airplane

BALI Tamás alezredes
Bázisparancsnok helyettes
MH 86 Szolnok Helikopter Bázis
bali.tamas@hm.gov.hu
orcid.org/0000-0001-6098-8602

Lt. Col. BALI Tamás
Deputy base commander
HDF 86th Szolnok Helicopter Base
bali.tamas@hm.gov.hu
orcid.org/0000-0001-6098-8602



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2016_1/2016-1-02-0255_Bali_Tamas.pdf

