

A MIG-29 RENDSZERBEÁLLÍTÁSÁNAK PROBLÉMÁI A NÉMET HADSEREGBEN

*Nikolaus Wilke*¹

1991. július 25-én Stoltenberg akkori védelmi miniszter eldöntötte, hogy a MIG-29 típusú fegyverrendszert még 12 évig használni kell. E döntést megelőzött egy olyan intenzív értékelés, melyben nem csupán a repülőgép repülési teljesítmény-adatait, hanem a fegyverrendszer logisztikaikövetelményeit is vizsgálták. Az üzemeltetés szempontjából a repülőgép rendkívül megbízhatónak bizonyult és ebben felülmúlta a nyugati eredetű repülőgépeket. Tény, hogy a MIG-29 robusztus és megbízható, viszont fenntartása nem olcsó, ez a tény pedig különleges jelentőséggel bír, mivel az 1991. július 25-ei miniszteri döntés alapján a rendelkezésre álló pénzügyi és személyügyi keretek között a német légierőnek külön terhelést jelent a 24 db MIG-29 típusú repülőgép további üzemeltetése.

A MIG-29 szerepe a német légierőnél

A MIG-29-el szemben támasztott alapvető követelmény az "AIR POLICIN" szerep megoldása a nemzeti "QUICK REACTION ALERT" helyzet által, valamint egy vadászrepülő század harckészültségének biztosítása a légvédelem érdekében. Ez a vadászrepülő század képezi majdan magját a 73. vadászrepülő ezrednek PRESCHEN-ben COTTBUS-tól nyugatra közvetlenül a német-lengyel határnál.

Az a terv, hogy a FALKENBERG-i (Torgau közelében lévő) légitámaszpont átvétele és helyreállítása után a századot oda helyezik át és a felosztásra kerülő SOBERNHEIM-i 35. vadászbombázó repülőezred egyik F-4F típusú repülőgépekkel felszerelt századával MIG-29/F-4F kombinált repülőegységgé alakítsák. Ezt követően a MIG-29-es szakállományt, amely jelenleg a légierő COTTBUS-i javító részlegében teljesít szolgálatot, szintén az új ezredhez vezénylik és beintegrálják annak műszaki csoportjába.

¹ Nikolaus Wilke mk. alezredes, BW Légierő Logisztikai Parancsnokság
A cikk megjelent a Soldat und Technik 1993. 3. számában. (Fordította: Binder Gyula)

A tartalék hajtóművek és az üzemképesség problémái

Az 1992-re előirányzott és teljesített éves repült idő éppúgy, mint az ezred készütségi helyzete sok gondot okozott. A repült órák alig voltak elegendők a repülőállomány pilótaengedélyeinek fenntartásához és az üzemképességi szint messze a megkövetelt minimum alatt mozgott (lásd a következő oldalon lévő táblázatot).

Mindkét problémának közös oka van, mégpedig az, hogy nagyjavításra terveztek sok hajtóművet, mivel 1988. óta a készleteket teljesen lefogyasztották.

A logisztikai problémák megoldása érdekében **kötöttek** egy alapegyezményt az orosz külkereskedelmi minisztériummal, továbbá a Hadi-technikai és Beszerzési Szövetségi Hivatal egy sor keretegyezményt az orosz iparral.

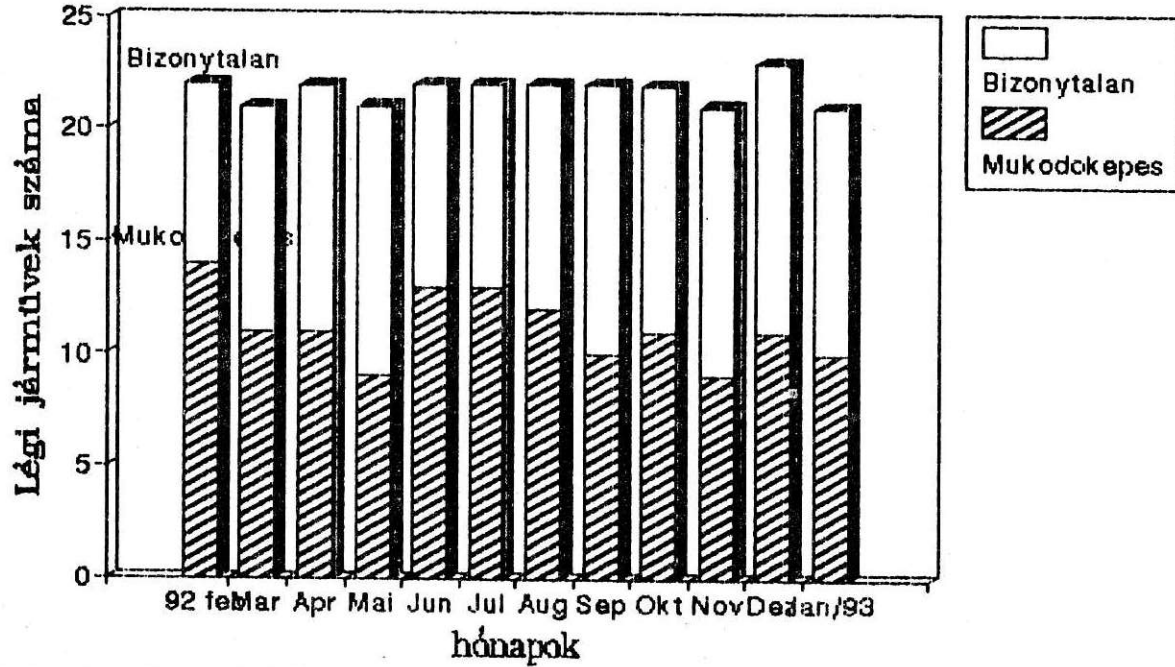
A logisztika érdekében Oroszországgal kötött szerződések

Szerződéses tárgyalások, a szerződések megkötése és a szerződések teljesítése mindkét oldalon új munkastílust követelt és számos kezdeti probléma leküzdését tette szükségessé.

Az együttműködés napjainkban sem mentes a nehézségektől. Létezik mindenekelőtt a nyelvi probléma, mely ugyan az NDK-tól átvett tisztek által lényegesen csökkenthető, azonban észrevehetően lassító, késleltető tényezőt jelent a szerződések mindenkor német és orosz nyelven történő készítése. A méltányos árakra vonatkozó megegyezés szintén nehézkes, mivel az oroszok nem ismerik saját költségeiket, s ezért olyan becsült árakat neveznek meg, melyek felfelé irányuló tendenciát mutatnak és követhetetlenek a német árfelülvizsgáló módszerek számára. Ennek ellenére szállítják a pótalkatrészeket és nyitottak a javítások teljesítésére is, melyeket gyorsabban teljesítenek a szerződésben rögzített határidőknél. 1992-ben 50 millió márka került kifizetésre az ilyen jellegű szolgáltatásokért.

1993-ban előreláthatólag 30 hajtómű és 20 repülőgép-berendezés meghajtás ipari javítása lesz végrehajtva. Ezeket a számokat még mindig a pótigények alakítják, azonban megerősítik azt a tényt is, hogy a MIG-29

A hajótűvek üzemi képességének alakulása



típusú fegyverrendszernek meglehetősen nagy az anyagfelhasználása. A sárkányért és a hajtóműért felelős orosz konstruktőröket ezért felkérték, hogy a fegyverrendszer minden területén hosszabbítsák meg az üzemidőket és az élettartamot, valamint az üzembentartás súlypontját az üzemidő szerinti állapot szerinti karbantartásra helyezték át. Az ilyen jellegű koncepciók kidolgozása folyamatban van azonban természetes, hogy ezek az elvek rövid idő alatt nem ültethetők át a gyakorlatba.

A költségprobléma enyhülését az orosz ipar két ajánlatából várják, melyeket jelenleg vizsgálnak. Az egyik a hajtóművek javításközi üzemidejének meghosszabbítása a turbina előtti gáz hőmérséklet csökkentése útján békeidőszakban. Ez kétségtelenül tolóerő veszteséggel jár, azonban ezáltal így a javításközi üzemidő 350-ről 500-700 üzemórára növelhető a hajtóművek korábbi üzemeltetésének függvényében.

A MIKOJAN-konstruktíós iroda javasolja, hogy 800 repült óránál végrehajtásra kerülő ipari javítást - külön vizsgálat után - 300 órával növeljék meg, egyúttal csökkentse a javítás terjedelmét. Amennyiben az ipari javítás 800 óránál történne, az első repülőgép 1994. I. negyedévében kerülne sorra.

Igaz ugyan, hogy 2003-ig repülőgépenként csupán egy ipari javítás szükséges, azonban ez a javítás 4 év alatt az összes repülőgépet érintené. Ez úgy az egységénél rendelkezésre álló repülőgépek, mint a javítást végrehajtó üzem leterhetsége szempontjából szoros időtartamot jelent.

Az ICAO -utánmunkálási program

Rövid távon a legnagyobb gondot a MIG-29-es repülőezred üzemképességi és harckészültségi fokának emelése okozza. A megfelelő mennyiségű üzemképes hajtómű megléte mellett ezen a területen kritikus az ICAO-előírásokat kielégítő berendezések beépítésének programja is. A program keretén belül a német légierő COTTBUS-i javító-karbantartó részlege utólag építi be azokat a rádió- és navigációs berendezéseket, továbbá fedélzeti műszereket, melyek az ICAO-szabványok szerint a nyugati légtérben való repüléshez szükségesek (lásd: SOLDAT un TECHNIK 1992. 10. szám, 668. oldal). Jelenleg csupán 3 repülőgépen végezték el az utánmunkálást, mivel nehézkes volt a programhoz szükséges anyagok, műszerek beszerzése. Miután ezeket megoldották, re-

mélhető, hogy a havi 2 repülőgép utánmunkálása - a terveknek megfelelően - végrehajtásra kerül, a program 1994-ig befejeződik.

A személyi állomány helyzete

A harcászultság biztosítása érdekében döntő jelentőségű az ezred megfelelő személyi állománnyal való feltöltöttsége. Legfontosabb elv az, hogy a "Nemzeti Néphadsereg"-ben kiképzett és az eddigi üzemeltetésben tapasztalt személyi állományt a jövő 73. vadászrepülő ezred "STAN"-jának² (állománytáblájának) megfelelően alakítsák át.

Az állománytábla összeállításánál súlyos problémaként jelentkezett, hogy a "Nemzeti Néphadsereg" kiképzési- és tevékenységi struktúrája lényegesen eltért a német légierő kiképzési- és tevékenységi struktúrájától és alapvető különbség tapasztalható a "Nemzeti Néphadsereg" és a német légierőben jelenleg megvalósuló dotálás között. Ezáltal az új állománytábla életbe léptetésekor főleg keletkezik tisztekből, ugyanakkor hiány tiszthelyettesekből.

Eközben a volt "Nemzeti Néphadsereg" katonáinak hivatásos-, vagy továbbszolgáló katonaként történő átvétele a német légierőhöz megtörtént. Az átvételnél mindenkor a légierő általános előírásai és strukturális igénye volt szakmai szempontból a lényeges, nem pedig a MIG-29 fegyverrendszer specifikus igényei. Ennek ellenére sikerült megvalósítani, hogy a MIG-29 további üzemeltetése érdekében a meglévő állomány elengedhetetlen részét a jövő érdekében megtartsák. Az új tevékenységi szerkezet miatt a javító- és elektronikai századnál ugyan az átvett személyi állomány gyakorlati tevékenysége alig változik, azonban a karbantartó és fegyverrendszer kiszolgáló alegységeknél, valamint a kiszolgáló században kiegészítő képzés szükséges. A műszaki állomány fegyverrendszer-specifikus kiképzése érdekében a repülőezredben belül külön kiképző szakaszt állítottak fel. A szakspecifikus kiképzést - mint amilyen az általános katonai kiképzés is, ahol éppúgy szükséges az áltagon felüli állomány, - a légierő iskoláiban hajtják végre.

2 A fordító megjegyzése: "STAN" = Starke - und Ausrüstungsnachwies = erő- és eszköz-kimutatás

Összességében a kiképzési igény nagy és még 1993-ban is a repülőezred személyi állományának jelentős részét leköti.

Az állománytábla kiadása csupán egyike az azon sok intézkedés közül, melyek arra szolgálnak, hogy a MIG-29 fegyverrendszert a német légierő szerkezeti felépítésébe integrálják. Szem előtt kell tartani azt a tényt, hogy a fegyverrendszer a váltás időpontjában a rendszeresítési fázis közepén tartott. Az ellátást csupán részben biztosították, mivel a logisztikai rendszerek a különféle szolgáltatásokra vonatkozó - korábban a Szovjetunióval kötött - szerződéseket még a "Nemzeti Néphadsereg" felmondta. Ezért, miután döntés született a MIG-29 fegyverrendszer további üzemeltetésére es elrendelték a repülőgép rendszeresítését, kijelöltek egy tisztet, akinek az a feladata, hogy előkészítse a törvényes előírásoknak megfelelő "rendszeresítési engedély"-t. Az alkalmazást és rendszeresítést ugyan alapján szétválasztották, azonban szabályosan egyeztetni kellett a részleteket annak érdekében, hogy a párhuzamos, kettős munkát és az ellentmondásokat elkerüljék.

A MIG-29 fegyverrendszer karbantartásának szervezése és módszerei

A MIG-29 fegyverrendszer üzemeltetésének különleges követelményei új szemléletű szervezést követelnek.

A STRAUSBERG-EGGERSDORF-ban található légierő anyaggazdálkodási-vezetési pont felelős az egykori "Nemzeti Néphadsereg"-hez tartozó anyagok, eszközök anyagfenntartásáért, üzemeltetéséért és ellátásáért, amely mellet feladata az is, hogy az olyan rendszereket, mint a MIG-29 és mindazokat, melyeket 1994-en túl is üzemeltetni kell, hozzáigazítsák a német légierő szabályaihoz. Figyelembe véve a sok és még engedélyezett munkacsomagot, valamint azt a tényt, hogy feloszlásukat 1994-ben tervezik, - nem túl sok idejük maradt.

1994 után a MIG-29 fegyverrendszer irányításának összes funkciója a német légierő anyaggazdálkodási hivatalához kerül. Kézenfekvő az, hogy egy ilyen, évekig elhúzódó átmenet megnövekedett koordinációs igényt von maga után. A gyakorlatban keletkezik néhány súrlódási pont, mivel a felhasználás, az átszervezés és a rendszeresítés hatáskörét, illetékességét alapvetően el kell határolni egymástól. A felelősségnek a lé-

gierő anyaggazdálkodási vezetési pontjától, a légierő anyaggazdálkodási hivatalához történő átkerülésénél tekintettel kell lenni arra, hogy ez a légierő átszervezésével egy időben menjen végbe, mivel az a tény a légierő anyaggazdálkodási hivatalát is egyes pontok leépítésére készeríti. A MIG-29 fegyverrendszer átvételének különlegességei négy részterületen keresztül nyil-vánúlnak meg.

Legfontosabb a MIG-29 megadott típusengedélyének alapfeltételei közé tartozik, s ez a "Nemzeti Néphadsereg"-i időkbén kifejlesztett karbantartási - és ellenőrzési előírás folyamatos érvényessége. Az ellenőrzések, felülvizsgálatok korábban a repülő mernök-műszaki szolgálat hatáskörébe tartoztak, hatáskör viszonylatában az egységtől a hadosztály szintig terjedtek.

Ez tartalmazta a repülőgépek időszakos felülvizsgálatát, valamint a szakállomány képzettségének ellenőrzését. Az ellenőrzéseket hadosztály szinten jelenleg a légierő anyaggazdálkodási vezetési pontja gyakorolja, így a vezetési pontnak rendszeresen meg kell jelenni ellenőrzésre az egységnél. Az ellenőrzési feladatokat a jövőben a központi szolgálati szabályzat 19/1. utasítása szerint kell végezniük a vizsgálatot végzőknek akkor, ha a kiválasztott személyi állomány befejezte az átképzést és megkapta tevékenységére vonatkozó engedélyt. A személyi állomány szak-képzettségének felügyeletét az új szakmai tevékenységi struktúra realizálása után, majd az egység vezető állománya gyakorolja.

Az átképzési feladatok súlypontja a MIG-29 fegyverrendszer-nél az alábbiakban található:

- földi szolgálat,
- ellenőrző berendezések,
- speciális szerszámok, eszközök.

A dokumentációból a fontos karbantartási utasítások és szükséges technológiai kártyák az ezrednél rendelkezésre állnak. Az ICAO - után-munkálással kapcsolatos változtatások is megtalálhatók, azonban 70 dokumentum még mindig csak az eredeti orosz nyelven létezik, melyeket le kell fordítani és szakmailag a szövegeket át kell szerkeszteni. Nyilvánvaló, hogy ezt a feladatot a MIG-29 rendszerismeretekkel rendelkező és a légierő átvételi, anyaggazdálkodási vezetési pontján található mérnö-

közzel 1994. végéig nem lehet befejezni. Ezért, olyan megoldásokat kell keresni, melyekkel ez a munka 1994-en túl is biztosítható. A MIG-29 fegyverrendszer specifikus anyagokkal történő normális ellátásának rendjére való átmenetet még mindig nem hajtották végre. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a berendezés-igény gyakran közvetlenül beszerzési intézkedést vált ki. A légiőr arra törekszik, hogy az ellátás egylépcsős legyen - raktárszint nélkül-, ami azt jelenti, hogy minden egyes MIG-29-hez tartozó anyagot az ezrednél tároljanak. Azonban a szállítások ipartól történő átvételét és vámkezelését egy átvételi raktárban kell végrehajtani.

A MIG-29 fegyverrendszer infrastruktúrális követelményei

Sajátos problémát jelent a fegyverrendszer infrastruktúrális szükséglete. Ha a MIG-29 típusú repülőgépekkel felszerelt ezredet a már említett állomásoztatási döntés alapján FALKENBERG-be kívánják áttelepíteni, akkor ezt a légibázist az orosz légiőrtől történő átvétel után helyre kell állítani.

A helyreállítás érdekében felhasználható költségvetési keret olyan nagyságú, hogy kétséges ennek a közeli években történő finanszírozhatósága, így számításba vehető rövid időn belül nem valósítható meg az ezred PRESCHEN-ből FALKENBERG-be történő áttelepítése.

Fennálló döntések

Az előzőek miatt - kényszerűségből - olyan kérdések merülnek fel, amelyek a hosszabb PRESCHEN-i tartózkodásból következnek. Ezen kívül azt is el kell dönteni, hogy vajon meddig kell a COTTBUS-ban lévő létesítményeket használni, esetleg lehetővé válik egy összevonás a PRESCHEN-i légibázison? Jelenleg azonban PRESCHEN infrastruktúrája nem megfelelő. Egy fegyverkezés - gazdasági és eventúálsan fegyverkezés - politikai dimenziójú döntés a legközelebbi időben várható. Ennek keretében ki kell választani egy ipari repülőgép javító vállalatot a sárkány javításának végrehajtására. Létezik egy ajánlat, melyet a DREZDA-i ELBE repülőgép-művek tett. Az ajánlat magában foglalja a MIKOJAN irodát, a MIG-29 gyártó (MAP) és az OBORONOEXPORT ügynökséget. Ez az ajánlat jelenleg a vizsgálati fázisban van. Ugyancsak felkérték az ipari javításra vonatkozó ajánlat tételére egy

oroszlországi repülőgép javító vállalatot is. Az ajánlatok értékelésénél az árak mellett mindenekelőtt a speciális rendszerek javítását helyezik előtérbe. Ezen túlmenően vizsgálni kellene az olyan fegyverkezés-politikai aspektusokat, melyek a védelmi minisztérium értékelésén túlmutatnak.

Már a vonatkozó döntés előterében is nagy szerepet játszanak az olyan gazdaságpolitikai szempontok, melyek a Németország keleti részén található repülőipari javítási kapacitások felhasználásáról döntenek.

Összefoglalás

Több, mint másfél évvel a védelmi miniszternek a MIG-29 fegyverrendszer további felhasználására vonatkozó döntése után a fegyverrendszer a rendszeresítés, a felhasználás, az átszervezés végrehajtásának közzepén tart. A cél, hogy a fegyverrendszert teljesen integrálják a német légierő struktúrájába, teljesen tiszta. A megvalósítás útját kijelölték. A gyakorlati végrehajtás olyan magatartást követel, amilyen Németország nyugati és keleti részének egyesítése követel.

Sok mindent kell megtanulni és kell megérteni, mely eltér a megszlottól, de a közös cél érdekében együtt kell dolgozni.