

Veres István mérnök ezredes⁵

Az MH repülőeszközeinek helyzete, elgondolás a rendszerben tartásukra.

Az üzemeltetés új rendszere, tartalma az új szervezeti keretek között, a fejlődés irányai, lehetőségei.

MI-24



A jelenlegi állapot

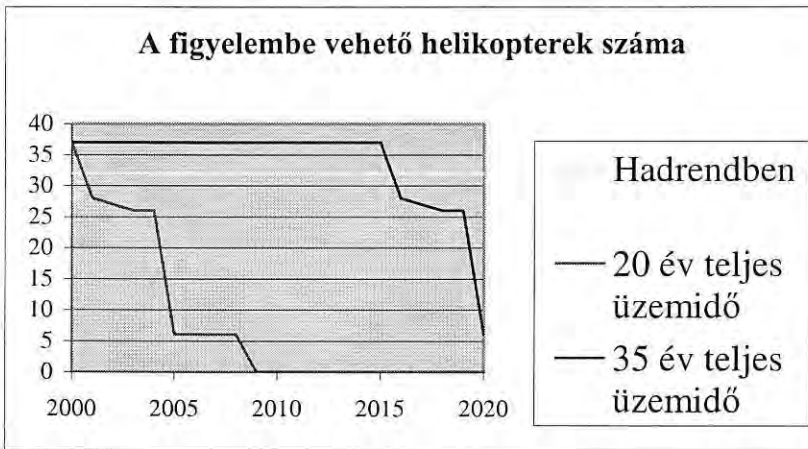
- Hadrendben: 32 db
- Az MH-nál: 56 db (a 20 db német géppel együtt),
- ebből reálisan 37 db helikopterrel számolhatunk,
- Üzemképes: 3-4 db (utóbbi hetekben kísé több),
- Üzemképtelenség okai: anyaghiány, elmaradt ipari javítások,

⁵ Veres István mk. ezredes, az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság Repülő-műszaki szolgálat főnöke.

- Kritikus anyagiányok: forgószárny, farok légszár, hajtómű, reduktorok, fedélzeti elektronikai blokkok, futó ballon, akkumulátor.

Tervek, lehetőségek

- Ez évben 3 db helikopter komplex ipari javítása.
- 2003 év terhére 3 db helikopter ipari javításának elkezdése ez évben, a Mi-24P rendszerbe állítás indítása, ennek részeként 1 db kísérleti javításának beindítása.
- Az ez évi beszerzések határidőre teljesülése esetén az év végére 12-14 db üzemképessé tehető.
- A teljes géppark (32) db helyreállítása mintegy 16-17 milliárd FT.
- A 2003. évi költségvetés több lehetőséget nem biztosít.
- A korszerűsítés szükségessége és problematikája.



A típus rendszerben tartható és feladatok

- A géppark hadrafoghatóságának helyreállítása.
- A NATO felajánlás teljesítése (felajánlva 2007-től 8 db helikopter – a NATO 2005-től kéri).

- Korszerűsítés az alábbi fő célkitűzésekkel:
 - NATO interoperabilitás,
 - éjszakai alkalmazhatóság,
 - önvédelem javítása,
 - élettartam növelés 20 évről 35 évre.

Visegrádi négyekkel közösen

Mi-8/Mi-9



Jelenlegi állapot

- | | |
|--------------------------|--|
| • Hadrendben: | 36 db |
| • Az MH-nál: | 36 db |
| • Üzemképes: | 8-10 db |
| • Üzemképtelenség okai: | anyaghiány
elmaradt ipari javítások |
| • Kritikus anyaghiányok: | forgószárny, farok légcsvarhaj-
tómű, reduktorok, fedélzeti elekt-
ronikai blokkok, futó ballon, ak-
kumulátor. |

Tervek, lehetőségek

- Az ez évi beszerzések sikertelensége miatt nem várható javulás 2003. év közepénél korábban.
- A teljes géppark helyreállítása mintegy 11-12 milliárd Ft.
- Rendszerben tarthatóság:
 - A típus eredeti gyári üzemideje (25 év + 5 év üzemidő-hosszabbítás) a teljes gépparkon 2003-ben lejár.
 - A helikopterek műszaki állapota, megbízhatósága kínálja a továbbüzemeltetés lehetőségét.
 - A 35 évre történő üzemidő-hosszabbításnak várhatóan nincs akadálya, a 40 évre való meghosszabbításra a tervező irodának egyenlőre nincs fogadó készsége.

A típus cseréjéről néhány éven belül dönteni kell.

Mi-17 (Mi-17P)



- Hadrendben: 7 db
- Az MH-nál: 7 db
- Üzemképes: 4 db

- Üzemképtelenség okai: a 2 db Mi-17P elmaradt ipari javítása anyagihiány
- Kritikus anyagihiányok: néhány fődarab (reduktor, hajtómű) fedélzeti berendezések.

Tervek, lehetőségek

- *Az ez évi beszerzések teljesülése esetén is az év végéig csak 3 db helikopter üzemképessége biztosítható:*
- A teljes park és a javítási forgóalap helyreállítása mintegy 1,5 milliárd Ft-ból megoldható.
- 2 helikopter javításközi üzemidejét hamarosan kirepüli, még ez évben üzemidő hosszabbításukat tervezzük, további 1-2 gépét pedig jövőre.
- NATO interoperabilitás teljesítése érdekében bizonyos korszerűsítésre szorul a típus, erre fedezet nincs.
- Rendszerben tarthatóság: a típus perspektivikusan fenntartható, várhatóan 40 éves koráig, azaz 2007-ig.
- A Mi-8 helikopterek potenciális váltótípusa lehet (talán az orosz államadóság fejében).

JAK-52



- Hadrendben: 12 db
- Az MH-nál: 12 db
- Üzemképes: 3 db
- Üzemképtelenség oka: az ipari javítás elmaradásának hiánya.
- Ez évben 6 db ipari javítására megbízást adtunk, a javítás várhatóan 2003 első negyedévében teljesül.
- A fennmaradó 3 db ipari javítását 2003-ra tervezzük, de a költségvetési forrás pillanatnyilag nem látszik.

An-26



- Hadrendben: 4 db
- Az MH-nál: 4 db
- Üzemképes: 3-4 db
- Üzemképtelenség okai: anyagihiány, műszaki munka.

Tervek, lehetőségek

- 2002-ben 2 db repülőgép ipari javítását és üzemidő hosszabbítását végrehajtottuk.
- 2003-ban a másik két gép ipari javítást hajtjuk végre, az elsőt még ez évi beszállítással.
- Kisebb mélységű korszerűsítés – a minimális, finanszírozható alkalmazói követelményt véglegesíteni kell.
- Rendszerben tarthatók legfeljebb 2012-ig (újabb ipari javítás után üzemidő-hosszabbítással 40 éves korukig.

Pótlásukról hamarosan dönteni kell.

L-39ZO



Jelenlegi állapot

- Hadrendben: 12 db
- Az MH-nál: 16 db
- Üzemképes: átlagosan 4 db
- Üzemképtelenség okai: anyagihiány
műszaki munka

- Kritikus anyagiányok:
 - hajtómű, indító hajtómű.
 - fedélzeti elektronikai berendezések.
 - pirotechnikai anyagok.
 - mentőernyő.

Tervek, lehetőségek

Magas prioritást kapott a JAS-39 fogadására való felkészülés miatt (Nemzetbiztonsági Kabinet döntött a felmentésről a közbeszerzési törvény hatálya alól és a cseh-szlovák repülőipar magyar képviselőjének közvetlen megbízásáról).

A megbízás szerződés szerinti teljesülése esetén 2003. év közepére 12 db repülőgép üzemképessé tehető.

Rendszerben tarthatók jelenlegi állapotuk szerint 2004-ig, tárgyalásokat kezdünk további 3 év üzemidő hosszabbításról (30 éves korukig , de ezt a cseh fél feltételekhez köti).

A gépek pótlása sürgős döntést igényel (2007 után nem tarthatók üzemben!)

MiG-29



Jelenlegi helyzet

- Hadrendben: 27 db
- Az MH-nál: 27 db
- Üzemképes: 7-8 db
- Üzemképtelenség oka: anyagihiány
- Kritikus anyagihiányok:
 - hajtómű,
 - KSZA,
 - fedélzeti elektronikai berendezések,
 - akkumulátor.
- Folyik 14 db repülőgép helyreállítása, üzemidejének meghosszabbítása, a munkák ez évben határidőre teljesíthetők.

Tervek, lehetőségek

- Szerződésünk van az állapot szerinti üzemeltetési stratégiára történő átállásra, a munka elkezdődött.
- 2003-ban befejezhető, eredményeként a repülőgépek üzemideje 4000 óra/40 év lesz, így a géppark elvileg akár 2030-ig is rendszerben tartható.
- A fennmaradó 13 repülőgép helyreállítására az orosz partner ajánlatot tett, a kérdésben nincs döntés.

Döntést igénylő lehetőségek

- A Légierő igénye minimum 40 db harcászati repülőgép, a jelenleg érvényes döntések ezt figyelmen kívül hagyják.
- A fennmaradó 13 db repülőgép sorsáról dönteni kell, összefüggésben a Légierő előtt álló hazai és szövetségi feladatokkal, elvárásokkal.
- A repülőgépek NATO interoperabilitását legalább a minimum szintjén biztosítani kellene.

- Döntést igényel a repülőgép fegyverzete, a pusztító eszközök (L-L rakéták) csak 2010-2012-ig tarthatók rendszerben.

JAS-39 GRIPEN



Szerződés 14 db repülőgép 10 éves bérletéről

- a repülőgépek átalakítása a magyar követelmény szerint (teljesen nem teljesíthető),
- összesen 19700 repült óra,
- integrált logisztikai támogatás 80 %-os átlagos hadrafoghatósági szinten (70 % alá nem mehet),
- típusátképzés,
- szimulátor (MMT),
- földi kiszolgáló eszközök,
- egyéb támogató eszközök.

A jelenlegi állapot jellemzői:

- programiroda létrehozása mindkét részről megtörtént,
- a típusátképzés előkészítő analízise befejezve,
- a program-management működtetési elvei rögzítve, az együttműködés kialakult,
- a típusátképzésre kijelölt repülőgépvezetők kanadai előképzését veszélyeztetni az elégtelen repült idő,
- a kijelölt műszakiak nyelvi felkészítése folyik,
- a közeljövőben nyelvi felmérés a svéd részről,
- a fegyverzeti tárgyalások elkezdődtek.

Fizetési ütemezés és annak fedezete

- | | | |
|--------------|-------------------|------------------------|
| • 2001. dec. | 7,5 milliárd Ft | kifizetve |
| • 2003. jan. | 30 milliárd Ft | a védelmi költségvetés |
| • 2004. jan. | 30 milliárd Ft | nem fedezi |
| • 2005-2014 | 6,5-7 milliárd/év | ismeretlen döntés |

Problémák

A repülőgép nem elégíti ki a NATO elvárásokat:

- légi utántöltésre alkalmatlan (ezek a repülőgépek nem is tehetők erre képessé),
- precíziós fegyverek alkalmazása nem biztosított.

A legújabb sorozati gépek minderre már alkalmasak, illetve alkalmasak lesznek.

A jelenleg bérelt repülőgépekkel nem szerencsés hosszabb távon számolni.

Új helyzet

A megkötött bérleti szerződés módosítását célzó magyar kezdeményezés eredményeként a jövő héten szakértői szintű tárgyalások kezdődnek a svéd partnerrel.

Az üzembentartás rendszere

Az üzembentartás célja, tartalma

A cél változatlan

A repülő harckiképzés, a harckészültségi és hadműveleti feladatok végrehajtásához biztosítani a parancsnok számára a repülőeszközöket, azok maximális hadrafoghatóságának fenntartása, a meghatározott feladat végrehajtására történő célirányos felkészülésük, a repülés biztonságának magas szinten tartása, a repülőeszközök és rendszereik magas fokú üzemi megbízhatóságának biztosításával.

Mindezt a rendelkezésre álló források optimális kihasználása, a költségek minimalizálása mellett kell megvalósítani.

Az üzembentartás szervezeti keretei

A repülő mérnök-műszaki szolgálatok több, mint 30 évvel ezelőtt lefektetett szervezeti struktúrája egy folyamatos békeműködésre optimalizált szervezeti forma, amely megfelelő módon rugalmas ahhoz, hogy alkalmazkodjon a hadműveleti feladatok, vagy harci cselekmények kiszolgálásához, mérnök-műszaki biztosításához.

Az utóbbi időszakban a szakterületre ráerőltetett struktúra már rövid idő alatt is negatív jelenségeket és ellentmondásokat szült.

A „klasszikus” mérnök-műszaki szolgálat főbb jellemzői

- Egyértelmű felelősség:
- a hadrafoghatóságért,
 - a repülés biztonságáért,
 - a technológiai fegyelemért,
 - a műszaki munkák minőségéért.

Megfelelő szakmai és szolgálati ráhatás (alárendeltség) a repülőeszközök kiszolgálásában, javításában résztvevő minden szervezeti elemre és személyre.

A mérnök-műszaki szolgálatok széttagoltságának negatívumai

- a felelősségi körök tisztázatlansága,
- a mérnök-műszaki zászlóaljparancsnok szakmai ráhatásának hiánya az üzemtartó századokra,
- ellenérdekeltség a harcoló alegységek között az erőforrások, eszközök optimális felhasználásában,
- ellenérdekeltség a harcoló alegységeknél a hibák, meghibásodások feltárása, felszínre kerülése terén.

A biztonságos üzemeltetés alapjai

- Megőrizni, erősíteni a mérnök-műszaki szolgálatok „ klasszikus ” felépítését.
- Biztosítani a szakmán belül az előmenetel lehetőségét (a szakma elhagyása a felkészültség átlagos szintjének jelentős romlásához vezet).
- Lehetővé tenni a magasabb szakmai követelményeknek megfelelő szakemberek differenciált bérezését (mérnök zászlósok problémája).
- A tiszt-tiszthelyettes képzésben a szakmai szempontok jobb érvényesítése.

Az üzemtartási stratégia változtatásának kényszere

Legfőbb kiváltó okok:

- tartós alulfinanszírozottság,
- konszolidáció esetén is jelentősen korlátozott források,
- csökkent üzemtartói létszám,
- jelentős, kiaknázatlan műszaki tartalékok a gyári üzemidő korlátozó-sokban,

- erősödő alkalmazói elvárása repült idő növelésében,
- a fenntartási költségek csökkentése,

Az üzembentartási rendszer módosításának lehetőségei

Üzemidő-hosszabbítás:

- naptári idő szerint - export változatnál szigorúbb korlátok üzleti megfontolásból,
 - repült idő szerint elmaradás a lehetőségtől,
 - saját tapasztalatok, új műszaki diagnosztikai eljárások alapján a tartalékok felhasználása.
- repült idő szerint: - export változatnál szigorúbb korlátok üzleti megfontolásból,
 - saját tapasztalatok, új műszaki diagnosztikai eljárások alapján a tartalékok felhasználása.

Az előkészítési, ellenőrzési, javítási munkák mennyiségének csökkentése a nem kielégítő hatékonyságú munkák eltörlésével, a munkák gyakoriságának csökkentésével az alábbi célok elérése érdekében:

- a ráfordítások csökkentése,
- a rendelkezésre állás növelése,
- a hibás munkavégzés, szerelési sérülések következményeinek csökkentése.
- az ipari javítás munkáinak és gyakoriságának csökkentése.
- ipari javítás nélküli üzembentartás.

Állapot szerinti üzembentartás:

Az elvégzendő munkák testre szabása, azaz a munkák meghatározása az egyedi repülőeszköz aktuális műszaki állapotának és az adott rendszer (berendezés) megbízhatósági szintjének, továbbá a harcfeladat végrehajtására gyakorolt hatása alapján.