

Mindenki másképp csinálja

Story published here with permission of Kárpáti Endre, his version in Hungarian.

Mindenki másképp csinálja

90. légiszállító támaszpont, Bukarest

A Román Légierő szállítófeladatait a bukaresti 90. légiszállító bázis látja el. Az alakulat viszonylag vegyes gépparkja jó példája annak a szerény forrásokkal, de hatékonyan végrehajtott modernizációnak, amely délkeleti szomszédunk légierojénél a közelmúltban lezajlott.

Az egykori szocialista tábor országai közül Románia mindig kicsit kilógott a sorból. Az élet számos más területe mellett ez a tendencia a légierőre, a repülőiparra is igaz volt. Ugyan rendszeresítették a MiG-család összes fontosabb tagját, de gyártottak szállítógépeket angol licencek alapján, vagy éppen Jugoszláviával közösen fejlesztettek nagy teljesítményű vadászbombázót, de elnöki különgépnek is egy Boeing 707-est használtak. A Varsói Szerződés felbomlásával, Ceaușescu diktatúrájának végével sem követték a környező államok trendjeit a légierő modernizálása terén. Az ország gazdasági-politikai helyzetét figyelembe véve nem döntöttek a látványos, ám sok év múlva megvalósítható teljes gépcsere mellett, hanem kevésbé költséges, akár szerényebb képességnövekedéssel járó, ám lényegesen hamarabb eredményt hozó modernizálásokat hajtottak végre – ennek leglátványosabb példája a 110 darab MiG-21-es korszerűsítése. A vadászgépek mellett a szállítóerőknél is komoly, ám nem annyira feltűnő fejlesztésekre került sor.

A Román Légierőben (Forțele Aeriene Române) a szállítási feladatok ellátásáért a 90. légiszállító támaszpont felel, mely Bukarest nemzetközi légikikötőjén települt. Az egykor Bukarest-Otopeni néven illetett, jelenleg a román repülés legfontosabb úttörője után Henri Coandának elkeresztelt repülőtér északi oldalán folyik a polgári gépek kiszolgálása, ott található a nemzetközi és a belföldi utasforgalmi terminál, míg a pálya déli oldala a katonák birodalma. Az egység feladatai közé tartoznak a szokásos szállítórepülések elvégzése, vagyis a terhek és utasok célba juttatása, ejtőernyősök kihelyezése, vagy éppen a fontos katonai vezetők szállítása (az állami vezetők VIP gépei is itt állomásoznak, azonban azok üzemeltetése nem a légierő, hanem a Belügyminisztérium felelőssége). Mivel az alakulat helikopterekkel is rendelkezik, a szállítóegységek szokásos bevetésein túl ők emelik ki a harcterületről a sebesülteket és a feladatukat elvégzett légideszantosokat, közvetlen támogatást nyújtanak a földi csapatoknak, valamint harci és hagyományos kutató-mentő bevetéseket is teljesítenek, továbbá a térképészeti repüléseket is ők hajtják végre.

Ancsák és Herkyk

A Varsói Szerződés tagállamainak többségéhez hasonlóan a román légierő szállítóerőit is kéthajtóműves Antonovokkal szerelték fel. 1968-tól a szövetség felbomlásáig összesen tizenkilenc darab An-24-est és 26-ost szereztek be, melyek közül két An-24RT és négy 26-os még mindig becsülettel szolgál. Az 90. támaszpont 1. légiszállító osztályának 902. repülőszázadába tartozó gépeket elsősorban Európán belüli repülésekre használják – ideértve a Románián belüli „helyijáratokat” is, – velük szállítva a KFOR román tagjait Pristinába és Szarajevóba, valamint a NATO bázisokon szolgálatot teljesítő katonákat, de már részt vettek humanitárius missziókban is. A VIP-szállítási feladatokra az An-24RT-eket alkalmazzák. Az Antonov-családból a szokásos szállítógépek mellett három darab üvegezett orrú An-30-as térképészgépet is rendszeresítettek, ezekből kettő még mindig üzemképes. A Nyitott Égbolt programban is részt vevők gépek mindig is a szállító típusstestvéreikkel egy

alakulatnál szolgáltak, bár 2000 végén felmerült, hogy átadják azokat a Fetesti-Borcea repülőterén települt 86. repülőezrednek, hogy a román légierő összes felderítőgépét egy egységbe koncentrálják. A tervezett lépésre végül azért nem került sor, mert a században csak az An-30-asok maradtak volna – mivel rövid idő alatt két példányt is összetörtek a még meglévő, nyolc kínai gyártású Il-28-asból, a bombázókból átalakított felderítőgépeket 2001 során kivonták. Az Antonovokat a jelenlegi tervek szerint az évtized végéig kívánják üzemeltetni – a kilencvenes évek végén, vagy évezredünk első éveiben már számos alkalommal ígérték a gépek kivonását, mindig az aktuális interjútól számított két-három év múlva... A NATO-hoz csatlakozott egykori szocialista országok sorában Románia volt az első (és eddig az egyetlen) amelyik az Ancsáknál lényegesen nagyobb szállítógépeket állított hadrendjébe – egyetértésben nem csak a saját igényekkel, de az Észak-Atlanti Szövetség elvárásaival is. A beszerzésre még jóval a csatlakozás előtt, a kilencvenes évek derekán került sor. A Román Légierő vezetése ekkor egyezett meg az amerikaiakkal, hogy azt a négy C-130B-t, amit a magyar hadvezetés az utolsó pillanatban visszautasított, ők átvennék. Az akkor már egy ideje a sivatagban tárolt gépeket a tengerentúli fél ingyen adta át, az új üzemeltetőnek csak a felújítás költségeit kellett viselnie.

Noha ezek az akkor már közel negyven éves Herculesek már régen elhullajtották tejfogaikat, repült idejüknek még csak hatvan százalékát használták el, és megfelelő üzemeltetés mellett még hosszú időn át használhatók – a korai gépekre nem jellemzők azok az anyagfáradásos problémák, amik az USAF C-130E változatú gépeit sújtják az utóbbi időben. Az első két példányt még 1996-ban vehették át, míg a másik kettőt a következő év elején. Csak három darabot vettek aktív használatba, a negyedik a többi pótalkatrész-utánpótlását biztosítja. A Herculeseket azonnal munkába állították, 1000 repült órával abban az évben megszerezték a második helyet a világ legjobban kihasznált C-130-asainak körében. 1998-tól vesznek részt nemzetközi hadgyakorlatokon a négyhajtóművesekkel, kitelepültek már többek között Portugáliába, Franciaországba vagy Görögországba, de a „hazai pályán” meglátogatta őket tapasztalatcserére például az amerikai légierő 352. Különleges Hadviselési Repülőszázada (Special Operations Squadron) is, átalakított Herculeseivel. Románia nemzetközi szerepvállalásának erősödésével egyre nagyobb teher jutott az 1. osztály 901. repülőszázadának C-130-asaira. 2002 áprilisától rendszeresen repülnek Afganisztán térségébe (Kabul, Bagram, Mazar-e-Sharif és Karachi repülőtereire), ahol a kihelyezett két személyzet szinte naponta ingázik Pakisztán és az afgán repülőterek között. A rákövetkező évtől jártak a gépek az iraki hadszíntérre (Kuvait nemzetközi repülőterére), sőt, 2006-tól nem csak az anyaországot kötik össze a kihelyezett csapatokkal, hanem Irakban hadszíntéren belüli szállítási feladatokat is ellátnak majd. Azonban a megnövekedett tempó a szerény forrásokkal kombinálva a gépek hadrafoghatóságának csökkenéséhez vezetett, méghozzá annyira, hogy 2004 augusztusában az Irakba járó Herculest egy An-26-ossal kellett felváltani, ugyanis már csak egy üzemképes gépük maradt. Mivel a géphiány előre látható volt, ezért már korábban felmerült, hogy beszerezzenek még nyolc használt példányt.

Ez azonban mind a mai napig nem valósulhatott meg, mindössze az olasz légierő egyik feleslegessé vált C-130H-ját vásárolták meg 2004. januárban. A C-130J-k rendszeresítése miatt nyugdíjazott példányt az év júniusában vették át, majd azonnal átrepülték Amerikába, hogy ott a már meglévő példányokéhoz hasonló navigációs és kommunikációs berendezésekkel lássák el. Az eredeti tervek szerint 2005 elején kellett volna átadni a gépet, azonban erre még szeptemberben sem került sor. A késés összefügghet azzal, hogy 2004 novemberében a Lockheed Martin szerződést kötött a Romaeróval a négy B változatú gép korszerűsítéséről. A 30 millió dolláros program során az öreg gépek repülőelektronikáját modernizálják, új T56-os hajtóműveket és légcsavarokat is kapnak, valamint új alapokra helyezik az alkatrészellátást is. A tervek szerint mind a négy, immár a C-130H-k színvonalának megfelelő gépet repülőképes állapotba hozzák, a 6150-es oldalszámú példány is kikerül a kannibalizált csipkerózsika-álomból. Az eddigi hírek nem szólnak arról,

hogy a gépeket ellátják-e megfelelő önvédelmi rendszerekkel – eddig a bevetéseket ezek hiányában végezték, az utóbbi időben egyre nagyobb kockázatot vállalva.

Puma, de szuper

Románia a hetvenes évek első felében vette meg a francia Aérospatiale SA-330 Puma közepes szállítóhelikopter licencét. A gyártást a brassói repülőgépgyárra bízták, ahol akkor már javában folyt az Alouette III-asok készítése, szintén licenc alapján. 1977-től 1991-ig 165 darabot készítettek el az IAR-330 jelzésű forgószárnyasból, melyek többségét, mintegy száz darabot a román légierő állított hadrendjébe. A típust exportálták Etiópiába, a Guineai Köztársaságba és Zaire-be, de francia felségjelzéssel is repül néhány román gyártású példány. Pár darabot fegyverzettel is elláttak, ezeket a szokásos ajtóba szerelt mozgatható géppuska mellett UB-blokkokkal is elláthatták, és a törzs mellső részére két merev, előre tüzelő 20 mm-es gépágyút szereltek. Ez a változat nem terjedt el széleskörűen, és a csatahelikopterekre vonatkozó többi terv is kútba esett. Először a nyolcvanas évek során készítették el az IAR-317 Airfox prototípusát, az Alouette III hajtóművével, transzmissziójával és rotorjával ellátott könnyű harci gépet. Azonban a donor teljesítménye korlátozott volt, így a gépet nem szerelheték fel megfelelő páncélzattal, ami ebben a feladatkörben elengedhetetlen. A következő próbálkozás az AH-1RO Dracula volt. A kilencvenes évek közepén szőtt tervek szerint Brassóban 96 darab, megfelelően módosított Bell AH-1W-t gyártottak volna le, de az igen ambiciózus programot végül 1999 júniusában törölték. Ebben valószínűleg nem kis szerepe volt annak is, hogy még 1996-ban szerződést kötöttek az izraeli Elbittel 25 darab Puma modernizálására, az új helikoptereket alkalmassá téve komolyabb harci feladatok ellátására is.

Az IAR-330L SOCAT elnevezésű gépek orr-részére, egy mozgatható szenzor-toronyba infravörös kamerát, lézeres távolságmérőt, valamint TV-kamerát szereltek, míg a gép orra alatt egy mozgatható, 20 mm-es GIAT gépágyú kapott helyet. A törzs két oldalán kialakított tartókra UB-blokkok és páncéltörő rakéták függeszthetők, bár az utóbbiak pontos típusa egyelőre nem ismert – egyes sajtóhírek szerint 2002 szeptemberében került sor az első sikeres kísérletekre az új, X-5-ös jelzésű rakétával. Önvédelmi célokra felszerelték a helikoptereket infracsapda- és dipólszóró berendezéssel, radar- és lézer besugárzásjelzővel, valamint páncélozott, magas energiaelnyelő képességű pilótaülésekkel – bár a gép egyéb páncélzatot nem kapott. Komoly változtatásokra került sor a pilótafülkében is. A teljesen átdolgozott, megnövelt méretű műszerfalon a hagyományos, analóg egységek nagy részét három nagyméretű, színes többfunkciós kijelző váltotta fel, melyek kompatibilisek a szintén bevezetett éjjellátó szemüvegekkel. A legfontosabb kapcsolókat a botkormányra és a kollektívra helyezték, így repülés közben nem kell a pilótának elengednie azokat (HOCAS). A személyzet két tagja előtt megjelent egy-egy joystick, a fegyverek és érzékelők vezérléséhez. Azonban ezek kezelésében nem ez, hanem a sisakra szerelt célzóberendezés jelenti a legnagyobb segítséget. Míg alaphelyzetben a szenzortorony és a gépágyú párhuzamosítva dolgozik, addig repülés közben a pilóta és az operátor akár szét is kapcsolhatja a vezérlést – míg az egyikük fejmozdulatait a fegyver követi, addig a másik tőle függetlenül a felderítőrendszert vezérelheti a tekintetével!

A SOCAT első prototípusa 1998-ban szállt fel először, majd ezt a példányt 2000-ben több közép-európai repülőnapon is bemutatták, így Kecskeméten is láthatták a nézők. Az első példányt 2000 októberében adták át a Bukarest melletti Titu-Boteniben települt egységnek, majd 2005 júniusában az utolsó példányt is leszállították – ekkor már Otopenibe, mivel Titu 2004-es bezárása miatt az ott állomásozó helikoptereket áthelyezték a 90. légiszállító támaszpontra, ezek alkotják az ezred 2. helikopter osztályának állományát. Míg a 903. század IAR-330L-jei hagyományos szállító feladatokat látnak el, addig a 904. és 905. század SOCAT-jainak feladatkörébe harcokcsielhárítás, csapatok közvetlen támogatása, fegyveres felderítés, valamint harci kutató-mentő bevetések ellátása tartozik. A Herculesekhez

hasonlóan a helikopterek is számos nemzetközi gyakorlaton vettek részt, többek között 1996-ban a szolnoki Cooperative Chance-on (ekkor még fegyvertelen IAR-330L-ekkel), vagy a 2004. évi NATO Air Meeten, ekkor már SOCAT-okkal. A harci forgószárnyasok felhasználása abban is hasonlít a C-130-asokéhoz, hogy nem csak gyakorlatokon, hanem békefenntartó missziókban is helyet kaptak, ugyanis 2005-től négy SOCAT szolgál Bosznia-Hercegovinában, immáron több mint 500 óra repült időt gyűjtve ott. A számos hadgyakorlat és kötelezettség miatt a hajózók nem panaszkodhatnak a rutin hiányára, az egyik KFOR-t is megjárta pilóta szerint évente mintegy 150-200 órát repülnek.

A 90. légiszállító bázis szép példája, hogy hogyan lehet viszonylag szerényebb anyagi forrásokkal számottevő kapacitásbővítést elérni, az „addig nyújtózkodj, ameddig a takaród ér” népi bölcsességnek megfelelően.

A cikk elkészítéséhez nyújtott segítségért köszönettel tartozom Liliana Tanasének és Oana Marinnak.

Kép és szöveg: Kárpáti Endre

Story published here with Endre's permission. Thanks for you cooperation !
Wim Das & Kees Otten.