



Nemzeti Közsolgálati Egyetem
Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar
Intézményi Tudományos Diákköri Konferencia

LÉGIERŐK EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI A VISEGRÁDI ORSZÁGOKBAN

Készítette: Kesztyűs Viktória hallgató zászlós

Intézmény: Nemzeti Közsolgálati Egyetem

Kar: Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar

Szakirány: Állami Légijármű-vezető

Konzulens neve, beosztása: Gajdos Máté százados

Neptun kód: JQAPM3

2023.

I. Tartalomjegyzék

I. Tartalomjegyzék.....	2
II. Bevezetés.....	3
III. A visegrádi együttműködés bemutatása.....	5
1. A V4-ről általában	5
2. Közös védelmi együttműködés	7
IV. Korábbi katonai együttműködés	9
V. A V4 országok légierjének bemutatása	12
1. A cseh légierő	15
2. A lengyel légierő.....	16
3. A magyar légierő	18
4. A szlovák légierő	19
VI. A légierők együttműködésének lehetőségei.....	20
VII. Összegzés	23
VIII. Források.....	24
IX. Mellékletek.....	27
1. számú melléklet: Interjú - Koller József dandártábornok	27
2. számú melléklet: Interjú - Somogyi Zoltán ezredes.....	32
3. számú melléklet: Interjú - Jobbágy Zoltán ezredes	35
4. számú melléklet: Interjú - Dr. Jakub Bornio	39

II. Bevezetés

Témám felfvezetését egészen Sir Halford John Mackindertől és a magterület („heartland”) koncepciójától szeretném kezdeni.¹ Mackinder a következőket írta: „Aki uralja Közép-Európát, uralja a magterületet, aki uralja a magterületet, uralja a Világszigetet, aki uralja a Világszigetet, uralja a világot”². Ezzel az idézettel csupán a közép-európai régió fontosságát szeretném hangsúlyozni, illetve kiemelni, milyen fontos szerepet tölt be a térség a nemzetközi politika és együttműködés területén. Nem véletlenül jött létre tehát a közép-európai érdekek és célok érvényesítésének és megvalósításának fórumaként a visegrádi együttműködés (V4, visegrádi országok).

A visegrádi együttműködés már a 14. századtól kezdve meghatározó szerepet töltött be nem csupán a közép-európai, de az egész kontinens politikájában is. A politikai, gazdasági és a modern korban egyre inkább feléledő társadalmi együttműködés mellett fontos kiemelni a csoport katonai múltját, amely csak az esetek kisebb százalékában jelentette mind a négy ország kooperációját, azonban annál többször jött létre a csoport bizonyos tagjai között.

Jelen dolgozatomban a katonai területen belül is a légierők együttműködésére szeretnék koncentrálni, illetve ennek jövőbeni lehetőségeire kívánok rávilágítani.

Mindenekelőtt egy komplex kép kialakításához fontosnak tartom bemutatni magát a visegrádi együttműködést, ennek múltját, jelenét, kitűzött és elért céljait. A V4 bemutatása nélkülözhetetlen ahhoz, hogy megértsük, ez a csoport meghatározó szereplője nem csupán a regionális, de a kontinens politikájának is. A civil együttműködés mellett legfőképpen a katonai területet szeretném kiemelni, amelyek ugyan olyan nagy szervezetek közös irányelvei alapjának zajlottak és zajlanak napjainkban is, mint a NATO, az EU és az ENSZ.

Katonai területen belül is egy olyan specifikus haderőnemet nézve, mint a légierő, szeretnék választ adni a következő kérdésekre: lehetséges-e egyáltalán egy potenciális együttműködés kialakítása Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia légieroje között? A különböző országok szemszögéből nézve van-e elég hajlandóság, kapacitás és infrastruktúra egy ilyen kooperáció megvalósításához? Ha nem, mik azok a tényezők, amelyek gátat szabnak ezeknek a terveknek? Ha lehetséges egy légierők között együttműködés létrehozása, az mely területeken lehetséges, illetve hogyan lehetne ezt a legcélravezetőbben kivitelezni? Ezen

¹ <https://eurasiacenter.hu/2021/02/17/euraszia-szerepe-a-klasszikus-geopolitikai-elmeletekben/>

² „Who rules Eastern Europe commands the Heartland, Who rules the Heartland commands the World Island, Who rules the World Island commands the world”, forrás: <https://www.thoughtco.com/what-is-mackinders-heartland-theory-4068393>

kérdések megválaszolásához nélkülözhetetlennek tartom a visegrádi országok korábbi katonai együttműködésének elemzését, illetve a négy légierő képességeinek és eszközállományának számbavételét. Ennél a pontnál szükségszerűnek látom tisztázni a légierő fogalmát. Az angol szakirodalom alapvetően két fogalmat különböztet meg, az „air force” és az „air power” kifejezésekkel. Az „air force” magát a légierő haderőnemet jelenti, mely magában foglalja azokat az eszközöket, erőforrásokat és infrastruktúrát, mely az adott állam céljainak (katonai és politikai) megvalósítása érdekében felhasználhat. Az „air power” azokat a légi képességeket jelenti, melyeket egy adott hadsereg a légtérben történő műveletek végrehajtása során használ fel. Dolgozatomban a V4 tagországok légierőjét képesség szerint kívánom bemutatni, a fogalmak tisztázása az adott fejezetben részletesen megtörténik.

Az általam készített interjúk segítségével szeretnék összetett választ adni a fent feltett kérdésekre, valamint feltérképezni az együttműködésre lehetőséget adó területeket.

III. A visegrádi együttműködés bemutatása

1. A V4-ről általában

„A Cseh Köztársaság, Magyarország, Lengyelország és Szlovákia mindig is ugyanahhoz a civilizációhoz tartozott: közös kulturális és szellemi értékeket vallanak, közősek a vallási hagyományaik, amelyeket meg kívánnak őrizni és tovább kívánnak erősíteni.”³ A visegrádi együttműködés egy olyan közép-európai kooperáció, melynek célja „a közép-európai régió stabilitásának erősítése”⁴. De mit is jelent ez valójában?

A Visegrád Csoport története egészen az 1335-ben Károly Róbert által összehívott királytalálkozóig nyúlik vissza, melyen Luxemburgi János cseh és III. Kázmér lengyel királlyal közösen a három uralkodó célja közös katonai és gazdasági együttműködés megteremtése volt. A történelmi vonalat folytatva jelenkori visegrádi együttműködés 1991. február 15-én jött létre Václav Havel, a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság köztársasági elnöke, Antall József magyar miniszterelnök és Lech Wałęsa lengyel elnök találkozásán, melynek során aláírásra került az ún. Visegrádi Nyilatkozat. A dokumentum a következő főbb irányelveket jelölte ki a csoport számára:

- az állami függetlenség, a demokrácia és a szabadság teljes egészében való helyreállítása,
- a totalitárius rendszer társadalmi, gazdasági és szellemi megjelenési formáinak felszámolása,
- a parlamenti demokrácia, a korszerű jogállam kiépítése, az emberi jogok és alapvető szabadságjogok tiszteletben tartása,
- korszerű piacgazdaság megteremtése,
- Európa politikai, gazdasági, biztonsági és jogalkotási rendszerébe való teljes körű bekapcsolódás.⁵

Ezekből megállapíthatjuk, hogy a posztkommunista országok legfőbb célja a nyugathoz történő integrálódás, valamint a NATO- és EU-tagság megszerzése volt. 1999-ben Csehország, Lengyelország és Magyarország csatlakozott a NATO-hoz, Szlovákia ugyanezt 2004-ben érte el, egy évben a V4 tagállamok EU tagságának elnyerésével.

Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia 2004-es EU-csatlakozása után az együttműködés aktivitása nem csökkent, sőt mi több, teljes erőbedobással folytatódott az Unió

³ <https://www.visegradgroup.eu/v4>

⁴ lásd 3. ljt.

⁵ Visegrádi Nyilatkozat 1991.

belül is. Habár a V4 és az EU kapcsolata a 2010-es évek közepén kezdődő migrációs válság kezelésének kérdésében nyújtott teljesen szembenálló válaszok miatt igencsak megromlott, a csoport így is számtalan eredményt ért el tagsága során. Ezek közül talán a legjelentősebb, hogy a visegrádi országok közös nyomására az Európai Unió hivatalosan is elismerte a termékek kettős minőségének létezését. (Ennek lényege, hogy ugyanazon terméknev alatt különböző minőségű termékeket árusítanak Nyugat-, illetve Kelet-Európában, és a keletre exportált áru színvonala a nyugatiénál alacsonyabb. Köszönhetően a V4 határozott felszólalásának, az Európai Bizottság ígéretet tett az azonos minőség elvének betartására.⁶⁾

A Visegrád Csoport fontos szerepet tölt be az EU külpolitikájában, az Eastern Partnership („Keleti Kapcsolatok”) területén. A V4 az egyik legnagyobb támogatója a balkáni országoknak, valamint Ukrajnának, Moldovának és Fehéroroszországnak, illetve kaukázusi régióban Örményországnak, Azerbajdzsánnak és Grúziának.⁷ A Visegrád Csoport kiemelt feladatának tartja, hogy segítse ezen országokban a demokratikus rendszerek fejlődését, az európai integrálódást. Ezen régiók kiemelt helyszínei az IVF⁸ által különböző pályázatokkal támogatott területeknek. A Visegrádi Együttműködés küldetésének tekinti a keleti országok támogatását az Európai Unióhoz való csatlakozásban. Sajnos a 2022 elején kirobbant orosz-ukrán háború a V4 államaira is hatással volt. A négy ország között a mai napig nem sikerült konszenzusra jutni Ukrajna támogatása kapcsán. Szintén feszültségek forrását képezi az országok különböző Oroszországhoz fűződő viszonya.

A Visegrád Csoport legsikeresebb kezdeményezésének a 2000-ben létrehozott Nemzetközi Visegrádi Alapot (International Visegrad Fund) tartják. Ez a szervezet rengeteg pályázati lehetőséget biztosít kutatók, művészek és diákok számára, támogatva ezzel a tudományos és kulturális kapcsolatok erősítését a négy ország között. „A Visegrádi Alap évente megközelítőleg 8 millió euróval támogat több száz projektet és mobilitási programot Közép- és Kelet-Európában.”⁹ További adomány érkezik Kanada, Németország, Hollandia, Dél-Korea, Svédország, Svájc és az USA kormányától is. Az IVF segítségével jöhetett létre az első hegyimentő szolgálat az albán Valbona Nemzeti Parkban: a projekt a V4 országok hegyi mentői, valamint az albán résztvevők közös munkájának eredménye.¹⁰ Ezen kívül még számtalan megvalósult ötletet találhatunk az IVF honlapján, amely mind azt bizonyítja, hogy a

⁶ Jaroslav DANIŠKA: „Visegrad: from intellectual idea to political reality”, *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs*, 2018/1-2. 48-51. o.

⁷ Rick FAWN: „Visegrad: Fit for purpose?” *Communist and Post-Communist Studies* 2013/3. 346.o.

⁸ Nemzetközi Visegrádi Alap (International Visegrad Fund)

⁹ <https://www.visegradfund.org/archive/results/visegrad/>

¹⁰ https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/uploads.mangoweb.org/shared-prod/visegradfund.org/uploads/2020/09/V4_WB_Online-4.pdf

Nemzetközi Visegrádi Alap egy modern, jól működő szervezet, amely rengeteg embernek nyújt segítséget ötletei megvalósításához, ezért méltán tartják számon a V4 egyik legnagyobb sikereként.

2. Közös védelmi együttműködés¹¹

Dolgozatom szempontjából legfontosabbnak tartom kiemelni a V4-en belüli közös védelmi együttműködést. Már a Visegrád Csoport megszületésekor megfogalmazódott a katonai és védelmi együttműködés fejlesztésének és megerősítésének szándéka. A célok megfogalmazása és kitűzése alapvetően különböző vezetők tárgyalása alapján történik: ilyen például a védelmi miniszterek vagy a vezérkari főnökök találkozója. Ezeken a fórumokon általában a következő szinteken vizsgálják az együttműködést: V4, NATO és EU.

2004 után a teljes NATO és EU integrációt követően a regionális katonai együttműködés háttérbe került, azonban 2014-ben az Oroszország felől érkező biztonságpolitikai fenyegetés, illetve a fokozódó migrációs nyomásnak köszönhetően a regionális katonai együttműködés szerepe ismét kulcsfontosságúvá vált. Ekkor került megfogalmazásra az első védelmi együttműködési stratégia, mely a következő területeket emelte ki¹²:

- képességfejlesztés, beszerzés és védelmi ipar,
- nemzetközi egységek létrehozása és határokon átvéelő tevékenység folytatása,
- oktatás, képzés és gyakorlatok.

2020-ban a fokozódó nemzetközi kihívások következtében a stratégia négy további ponttal bővült:

- nemzetközi formációk alapítása és hozzájárulás nemzetközi erőkhöz és kezdeményezésekhez,
- a védelmi tervezés és képességfejlesztés harmonizálása,
- a közös oktatás, képzés és gyakorlatok fejlesztése az interoperabilitás növelése érdekében,
- partnerekkel való együttműködés.¹³

A kiadott nyilatkozat a „Hosszú távú elképzelések a Visegrádi Országok védelmi együttműködésében” nevet kapta, és a következő gondolat került benne megfogalmazásra: „A legfőbb hosszútávú célkitűzésünk egyértelmű: megerősíteni nemzetünk biztonságát, növelni a V4 hangsúlyát a NATO-n és az EU-n belül, valamint megerősíteni a kohéziót a Szövetségen és

¹¹ <https://www.visegradgroup.eu/about/cooperation/defence>

¹² The Long Term Vision of the Visegrad Countries on Deepening their Defence Cooperation (2014)

¹³ The Long Term Vision of the Visegrad Countries on Deepening their Defence Cooperation (2020) 3. oldal

az Unión belül.”¹⁴ Fő biztonságpolitikai kihívásként az orosz agresszió, Kína megerősödése, a terrorizmus megerősödése, az illegális migráció növekedése és a világ különböző területein kialakult feszültségek (kiemelve az afrikai régiót) fogalmazódott meg. Nagy hangsúlyt fektetnek továbbá az eddigi katonai együttműködési területek (NATO, EU)¹⁵ megerősítésére.

A közös védelmi együttműködés következő meghatározó dokumentuma a 2022-ben kiadott „A Visegrád Csoport Megnövelt Védelmi Tervezési Együttműködés Keretterméke”. A nemzetközi biztonsági környezetben bekövetkezett negatív változások miatt hangsúlyozásra kerül a nemzeti ellenálló képesség növelése, a fegyveres erők képességeinek és készenlétének fokozása, valamint a következő alapelvek kerültek megfogalmazásra¹⁶:

1. A két közös fő projektként a NATO Közös Logisztikai Támogató Csoportfőnökség, valamint a V4 EU harccsoport került kiemelésre.

2. Képzések és gyakorlatok, valamint képességfejlesztés a NATO Stratégiai Konceptió és az EU Stratégiai Iránytű alapján.

3. A Tervező Csoport a fő platformja a képességfejlesztésre irányuló közös törekvések egyeztetésének. A tárgyalások évente kétszer kerülnek lebonyolításra, annak érdekében, hogy állandó párbeszéd alakuljon ki mind katonai, mind politikai oldalról.

4. A V4 fegyverkezési együttműködés harmonizációja, mely hozzájárul a nemzeti védelmi iparok közötti együttműködés megteremtéséhez, illetve ezen és egyéb nemzeti iparok újraélesztéséhez.

5. A nemzeti képességfejlesztési projektek tervezési szakaszában meg kell vizsgálni, hogy azok megvalósíthatók, illetve kölcsönösen előnyösek-e a kerettermékben belül.

6. A V4 országok számára engedélyezett, hogy a projektek kivitelezése nem csak a jelenlegi négyes formációban, de kettes, illetve hármas csoportokban is történhet. A fő cél fenntartható nemzetközi képességfejlesztési projektek létrehozása a következő területeken: C4ISTAR, UAV, AD, műszaki, egészségügyi, katonai mobilitás, kiber, űr, EDT, stb.

7. Az együttműködés alapjainak illeszkedniük kell a NATO Védelmi Tervezési Folyamatba (NDPP).

8. A Tervező Csoport találkozási fórumot biztosítanak a V4 országok NATO és EU védelmi tervezéshez és képességfejlesztéshez kapcsolódó viszonyának megvitatására, illetve a közös nézőpont kialakítására az éppen folyamatban lévő NATO és EU ügyekkel kapcsolatban.

¹⁴ 11. l. 2. oldal

¹⁵ Ezeket a következő fejezetben kívánom részletesen taglalni.

¹⁶ Framework for an Enhanced Visegrad Group Defence Planning Cooperation (2022) 1-2. oldal

IV. Korábbi katonai együttműködés

A térség közös történelmi múltjának köszönhetően számos katonai együttműködés jött létre a visegrádi országok között: legyen szó közös hadseregről, katonai segítségnyújtásról. Habár a régió történelme nem mentes az ellentétektől, fegyveres összetűzésektől, ebben a fejezetben azokat a rendszerváltás utáni katonai együttműködéseket szeretném kiemelni, melyek bemutatják a jelenleg is fennálló együttműködés legfontosabb területeit, illetve lehetőségeket világítanak meg a közös katonai tevékenység kiszélesítésére és elmélyítésére. Az eddigi együttműködések a NATO, az ENSZ, valamint az Európai Unió keretei között valósultak meg. Ezek közül kutatásom szempontjából leginkább kiemelendő V4 EU Harccsoport¹⁷, melyet a fejezet második felében kívánok elemezni.

A négy ország 1999-es NATO csatlakozása után elkezdődött a katonák nemzetközi NATO missziókban történő szolgálata. Habár számos misszióban szolgáltak közösen a V4 országok katonái, kifejezetten közösen történő szervezésről, illetve felkészülésről nem beszélhetünk. Számos példát láthatunk azonban a közös a szolgálatteljesítésre. Néhány esetben létrejött együttműködés bizonyos tagországok között. Az 1999-ben létrejött KFOR (Kosovo Force) békefenntartó misszióban Csehország és Szlovákia 2002 februárjától 2005 júliusáig közös zászlóaljjal vett részt.¹⁸ A KFOR misszióról elmondható, hogy mind a négy ország aktívan teljesít vagy teljesített már szolgálatot Koszovóban, jelenleg Magyarország 433, Lengyelország 245, Csehország pedig 36 fős állománnyal van jelen.¹⁹ Az 1998 és 2004 között Bosznia-Hercegovinában működő SFOR (Stabilization Force) misszióban is volt V4 részvétel, mely az utódként létrejött EUFOR-ban is folytatódik. Számtalan példát találhatunk közös szolgálatra Irakban és Afganisztánban is. 2017-ben Lengyelország kezdeményezést tett, hogy vezető nemzetként vállalja az iraki katonák képzését, valamint a posztszovjet technológia javítását és fenntartását.²⁰ 2015-től 2021-ig Csehország és Lengyelország átlagosan 200 és 350 fő közötti létszámmal, Magyarország 100 körüli, Szlovákia pedig 40 fő körüli állománnyal volt jelen Afganisztánban, a NATO Eltökélt Támogatás misszióban (Resolute Support Mission).²¹ Itt jó kapcsolat alakult ki a cseh és magyar résztvevők között, aminek köszönhetően sikerült közös együttműködést létrehozni a felkészülés területén.²² A légierő szempontjából kiemelt

¹⁷ Battlegroup, későbbiekben BG

¹⁸ <https://www.army.cz/en/foreign-operations/history-czech-military-operations/missions-and-operations-accomplished-in-2000-2005-140984/>

¹⁹ <https://jfcnaples.nato.int/kfor/about-us/welcome-to-kfor/contributing-nations>

²⁰ <https://www.gov.pl/web/national-defence/pmc-iraq>

²¹ https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_113694.htm

²² Interjú Koller József dandártábornokkal (lásd 1. számú melléklet)

misszióként említeném a balti országok légterének védelme érdekében létrehozott NATO Baltic Air Policing missziót. Csehország, Lengyelország és Magyarország is rendszeresen váltásokban vesz részt Észtország, Lettország és Litvánia légterének védelmében, ugyanis ezek az országok nem rendelkeznek önálló légi harci képességekkel. Az itt állomásozó harcászati repülőgépek fő feladata a légi járőrözés.²³ A missziók mellett a következő NATO területek adnak teret a V4 országok katonai együttműködésére: NATO Foreward Presence, NATO Response Force, illetve NATO Readiness Initiative. A térségben növekvő orosz fenyegetés miatt létrejövő NATO Foreward Presence a szövetség keleti határának megerősítését tűzte ki célul, létrehozva négy nemzetközi harccsoportot. Az orosz-ukrán háború kitörése után további négy újabb harccsoport jött létre. Csehország vezető és résztvevő országgént, Lengyelország befogadó és résztvevő nemzetként, Magyarország befogadó és vezető nemzetként, Szlovákia szintén befogadó és résztvevő nemzetként van jelen a különböző harccsoportokban.²⁴ 2018-ban létrejött a NATO készenlét-fejlesztési kezdeményezés, melynek célja a készenlét fokozása a rendelkezésre álló nemzeti erőknél.²⁵ A lengyel-magyar katonai együttműködés keretében közös egység valósult meg: 2022.01.01-től Magyarország képességfokozókat ajánlott fel a lengyel vezetésű NATO készenlét-fejlesztési kezdeményezés (Readiness Initiative) dandárba. A NATO keleti határán hiánypotló feladatkört betöltve jött létre 2018-ban a Közép-európai Többnemzeti Hadosztály-parancsnokság (HQ MND-C), mely 2023-ban megszerezte a kezdeti műveleti képességet. „A HQ MND-C műveleti felelősséggel tartozik a középső területért a hadosztály szintű parancsok között Elbag és Bukarest vonalán, amelyek légvonalban körülbelül 1200 km-re vannak egymástól.”²⁶ Habár a Közép-európai Többnemzeti Hadosztály-parancsnokság nem tekinthető V4 együttműködési projektnek, hiszen az alapító országok között Magyarország, Horvátország és Szlovákia szerepel, (valamint lengyel közreműködés), mégis kiemelkedő kooperáció a térség államai között, melyben majdnem a teljes V4 érintett. A lengyel-magyar együttműködés nem csupán NATO-n belül, hanem ENSZ keretek között is jelen van. 2021. január 18-tól az ENSZ Libanoni Békefenntartó Misszió (UNIFIL) ír zászlóalj lengyel-magyar közös szakaszban 15 fővel van jelen a Magyar Honvédség és további 1 fő teljesít szolgálatot a nemzetközi törzsben hadműveleti beosztásban. Itt a misszióra történő felkészülés is közösen zajlik: az állományváltásokhoz igazodva a lengyel féllel kötött Technikai

²³ <https://ac.nato.int/missions/air-policing/baltics>

²⁴ https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136388.htm

²⁵ https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2018_06/20180608_1806-NATO-Readiness-Initiative_en.pdf

²⁶ Jakub Bornio: The development of military cooperation as part of multinational units among Visegrad countries (V4) in 2023

Megállapodás értelmében a váltásra kijelölt állomány évente kétszer közös 6-7 hetes kiképzésen vesz részt Lengyelországban.

Mint már korábban is említésre került, a NATO és az ENSZ mellett a harmadik nagy együttműködési platform az Európai Unió. A források alapján kijelenthetjük, hogy az EU harccsoport eddig az egyetlen olyan katonai együttműködés, melyet a visegrádi országok önállóan és csak saját haderőt felhasználva hoztak létre.²⁷ Az európai uniós harccsoportok olyan katonai egységek, melyek taktikai szinten működnek együtt, és legfőbb kritériumok, hogy egy Brüsszel középpontú 6000 km sugarú körön belül bárhol bevethetőnek kell lenniük. A koncepció 2003-ban született meg és 2007-ben vált először bevethetővé. A harccsoportok lehetnek nemzeti és nemzetközi, átlagos méretük 1500 fő.²⁸ A V4 EU BG eddig három alkalommal került felállításra: 2016-ban, 2019-ben és 2023-ban. A harccsoportok mindhárom alkalommal V4+ formátum keretében jöttek létre, 2016-ban Ukrajna, 2019-ben Horvátország, 2023-ban Horvátország és Lettország közreműködésével. A harccsoport szervezése és működtetése széles spektrumban lefedi a katonai képességek közel minden területét. Ezek közül kutatásom szempontjából a légiert tartom fontosnak kiemelni a 2023-as V4 EU BG keretében. A légi műveletek végrehajtását a cseh és a lengyel résztvevő biztosították, az eszközök tekintetében 2 db és egy tartalék cseh Mi-17 helikopter jelentette a szállítót, 1 db lengyel Mi-17 és 1 db szintén lengyel W-3 helikopter pedig a MEDEVAC képességet. A közös koordináció és a hatékony végrehajtás érdekében Légi Műveleti Csoport (Air Task Group) jött létre, mely ICAO és NATO szabályok alapján végezte a tervezést és végrehajtást.²⁹

²⁷ A különböző időpontokban egy-egy külső ország is csatlakozott, mint Horvátország vagy Ukrajna, azonban alapvetően a szervezők és résztvevők is a V4 voltak.

²⁸ Jakub Bornio: The development of military cooperation as part of multinational units among Visegrad countries (V4) in 2023

²⁹ Technical Arrangement Among The Ministry Of Defence Of The Republic Of Croatia, The Ministry Of Defence Of The Czech Republic, The Ministry Of Defence Of Hungary, The Ministry Of Defence Of The Republic Of Latvia, The Minister Of National Defence Of The Republic Of Poland And The Ministry Of Defence Of The Slovak Republic Concerning Their Cooperation Within The European Union Battlegroup Formed By Nations Of The Visegrad Countries (V4 EU BG) To Be Available To The European Union In The First Half Of The Year 2023 – Annex H

V. A V4 országok légierijének bemutatása

Az eddigi katonai együttműködés ismertetése után szeretnék részletesebben kitérni a légierők közötti együttműködésre, valamint ennek jövőbeni lehetőségeire. Azonban ahhoz, hogy ez mélységében feltárássra kerülhessen, először is fontosnak tartom bemutatni a négy ország légierijét az eszközállomány és a képességek vonatkozásában.³⁰

Mielőtt rátérnék az egyes légierők prezentálására, bevezetesként tisztázni kívánom a légierő képesség fogalmát, illetve bemutatni ennek fajtáit.

„Általános megfogalmazás szerint, a légierő csapatainak képessége alatt: azon mennyiségi és minőségi mutatók összességét értjük, amelyek birtokában a légierő katonai szervezeteinek potenciálisan lehetőségük van a meghatározott küldetések és feladatok végrehajtására.”³¹ Ahhoz, hogy tisztázhassuk a légierő képességeit, legelőször is számba kell vennünk azokat a katonai műveleteket, melyekben ez a haderőnem érintett. Ezeket a műveleteket négy fő csoportba sorolhatjuk: stratégiai légi hadműveletek, légi szembenállási hadműveletek, felszíni erők elleni hadműveletek, támogató légi hadműveletek.³² Ezek közül a V4 légierőegység együttműködés tekintetében legfontosabb az utolsó, a légi támogató műveletek, ugyanis ennek működését figyelhetjük meg az eddigi katonai együttműködés során. Főbb fajtái a következők: megfigyelés és felderítés, elektronikai hadviselés, légi szállítás, légi utántöltés, különleges légi hadműveletek, korai előrejelzés és riasztás, kutatás-mentés.³³ A korábbiakban felsorolt műveletek végrehajtásához az alábbi képességekkel kell rendelkezni:

- felderítési képesség,
- légtér ellenőrzés képessége (légvédelmi képesség),
- csapásmérő képesség,
- szállítási képesség,
- elektronikai (információs) hadviselési képesség,
- légi utántöltési képesség,
- kutatási, mentési képesség,
- vezetési, irányítási képesség.

³⁰ Fontosnak tartom kiemelni, hogy az adatgyűjtéshez csak nyílt források álltak rendelkezésemre, így a feltüntetett számok némileg eltérhetnek a valós eszközállománytól.

³¹ Dr. habil. Krajnc Zoltán: A légierő képesség alapú közelítése, mint a parancsnokképzés egyik alap kognitív kompetenciája 164.o.

³² lsd. 24. l.j.

³³ lsd. 31. l.j. 169.o.

A felderítési képesség az információgyűjtést, megfigyelést és elemzést jelenti a levegőben és a földön történő eseményekkel kapcsolatban. Ez a képesség lehetővé teszi a légierő számára, hogy kritikus információkat gyűjtsön, taktikai adatokat és stratégiai hírszerzést végezzen, amelyek segítik a katonai műveletek tervezését és végrehajtását, valamint a saját és potenciális ellenfelek tevékenységének megfigyelését. A légierő felderítési képességében foglalhatja a különböző légi eszközök, például repülőgépek, helikopterek, pilóta nélküli légi járművek (drónok) és radarok használatát, valamint a hírszerzési és felderítési szakemberek munkáját. Ez a képesség létfontosságú a katonai műveletek sikeréhez és a saját erők védelméhez, és hozzájárul a stratégiai döntéshozatalhoz a hadviselés terén.

„A légtér ellenőrzésének képessége (légvédelmi képesség) azt fejezi ki, hogy a rendelkezésre álló erőforrások alkalmazásával a légierő milyen mértékben tudja befolyásolni a légtérben folyó tevékenységeket.”³⁴ Ezt háromféleképpen csoportosíthatjuk, az alapján, hogy az adott légierő milyen mértékben uralja az adott légtér: kedvező légi helyzet, légi fölény, légi uralom.

A csapásmérő képesség a légi és légi-alatti célpontok hatékony és precíz támadásának képességét jelenti. Ezen képesség keretében a légierő rendelkezik olyan légi eszközökkel, például vadászbombázókkal, nehézbombázókkal, különböző típusú rakétákkal, precíziós fegyverekkel és egyéb fegyverrendszerekkel, amelyek alkalmasak a stratégiai, taktikai vagy műszaki célpontok támadására a légtérben vagy a földfelszín alatt. Ez a képesség lehetővé teszi, hogy megtámadják vagy megsemmisítsék az ellenséges célpontokat, ideértve katonai bázisokat, haditechnikát, infrastruktúrát, stratégiai célpontokat vagy bármilyen más ellenséges erőforrást. A precíziós támadó eszközök és technikák alkalmazása révén a légierő képes minimalizálni a károkat és az ártatlan emberek veszélyeztetését a támadások során.

A szállítási képességnek a keretében a légierő rendelkezik olyan légi járművekkel és infrastruktúrával, amelyek lehetővé teszik a személyek, felszerelések, szállítandó áruk és egyéb katonai erőforrások hatékony szállítását, áthelyezését és elhelyezését különböző helyszíneken. A légierő szállítási képessége lehetővé teszi a katonai szervezetek számára a stratégiai mobilitást, az operációs területekre történő gyors és hatékony mozgás lehetőségét. Ezen képességhez tartoznak a különböző típusú légi járművek, például szállító repülőgépek, helikopterek, stb. Céljuk, hogy személyzetet, felszerelést vagy segélyszállítmányokat szállítsanak a kívánt célterületekre. A légierő szállítási képessége különösen fontos humanitárius segélyszállítmányok szállításában, gyors katonai reagálásokban, stratégiai

³⁴ lsd. 26. lj.

átcsoportosításokban és a katonai logisztika hatékonyságában. Ez a képesség hozzájárul a katonai erők gyors elmozdulásához és a válsághelyzetek hatékony kezeléséhez.

A légierő elektronikai hadviselési képessége azon katonai szervezetek és technikai eszközök összessége, amelyek lehetővé teszik a légierőnek az elektromágneses spektrum használatával történő támadások és védelmi intézkedések végrehajtását a harcban. Ezen képesség keretében a légierő képes megzavarni, zavarni vagy akár megsemmisíteni az ellenfelek kommunikációs rendszereit, elektronikus berendezéseit és radarjait, valamint védeni saját rendszereit az ellenséges elektromágneses zavarók és fenyegetések ellen. Ez a képesség elengedhetetlen a modern hadviselésben, valamint döntő szerepet játszik az információs fölény megszerzésében. A légi utántöltési képesség lehetővé teszi a repülőgépeknek és légi járműveknek az üzemanyaguk feltöltését a levegőben lévő üzemanyag-tartályokból más repülőgépek segítségével. Ennek a képességnek a célja, hogy megnövelje a repülőgépek hatótávolságát és repülési időtartamát, különösen hosszú távú vagy hosszantartó missziók során. A légi utántöltési képesség létfontosságú a hosszú távú vagy távoli műveletek során, ahol a repülőgépeknek nincs lehetőségük leszállni és újra tankolni a földön. Ez növeli a repülőgépek mobilitását és hatékonyságát, és lehetővé teszi hosszú távú felderítési, szállítási, vagy légvédelmi műveletek végrehajtását, anélkül, hogy vissza kellene térni a bázisra az üzemanyagfeltöltés miatt.

A kutató-mentő képesség lehetővé teszi a vészhelyzetekben vagy veszélyes környezetekben eltűnt vagy veszélyben lévő személyek vagy csoportok keresését, mentését és biztonságos helyre juttatását.

„A vezetési, irányítási képesség lehetővé teszi a légierő szervezetei, erőforrásai alkalmazásának befolyásolását az elérendő célkitűzések teljesítése érdekében.”³⁵ Ennek a képességnek a keretében a légierő rendelkezik különböző szintű parancsnoki és vezetési struktúrákkal, valamint technikai eszközökkel, amelyek lehetővé teszik a repülőgépek és pilóták irányítását, a műveletek tervezését és végrehajtását, valamint a repülőgép-flotta fenntartását és üzemeltetését. A légierő vezetés-irányítási képessége létfontosságú a légi hadműveletek hatékonyságához és biztonságához, valamint a repülőgép-flotta fenntartásához és felügyeletéhez. A jól működő vezetés-irányítási rendszer segíti a légierőt a hatékony és koordinált repülési műveletek végrehajtásában, az ellenség elleni fellépésben és a saját erők védelmében.

³⁵ lsd. 31. lj. 171. oldal

A következő alfejezetekben a tagországok légierije kerül bemutatásra, azonban mindenképpen fontosnak tartom megemlíteni, hogy az itt látható táblázatok és számadatok kizárólag nyílt forrású információk és kutatómunka alapján készültek, így minden törekvésem ellenére sajnos nem garantálható, hogy teljes mértékben lefedik az egyes országok jelenlegi flottáját és eszközállományát. Mindezek ellenére úgy gondolom, hogy reprezentatív célját így is képes betölteni és példaként szolgálni, illetve összehasonlítási alapot nyújtani a légierők együttműködésének lehetőségei szempontjából.

1. A cseh légierő

TÍPUS	DARABSZÁM
JAS-39 GRIPEN	14 ³⁶
L-159A	16 ³⁷
AIRBUS A-319	2 ³⁸
CASA C-295M	4 ³⁹
L-410	4
AH-1Z VIPER	4+6 ⁴⁰ (rendelt+ajándék)
UH-1Y VENOM	8+2 ⁴¹
MI-17	16 ⁴²
MI-24	17 ⁴³
W-3A SOKOL	10 ⁴⁴
F-35A	24 ⁴⁵ (megrendelve)

A cseh légierő csapásmérő képességét alapvetően a jelenleg is szolgálatban álló 14 db JAS-39 Gripen harcászati repülőgép alkotja. Később Csehország ezeket kívánja F-35A típusú harcászati repülőgépre cserélni, amiből 24 darabra már meg is történt a megrendelés leadása. A

³⁶https://www.aviacionline.com/2023/01/czech-gripen-lease-extension-to-2035-until-the-f-35-arrives/?utm_content=cmp-true

³⁷https://en.defence-ua.com/weapon_and_tech/czech_republic_considers_transfer_of_1_159_light_attack_aircraft_to_ukraine-6679.html

³⁸<https://www.czdefence.com/article/the-army-is-requesting-medium-transport-aircraft-embraer-kc-390-millennium-stands-a-good-chance>

³⁹<https://www.army.cz/scripts/detail.php?id=15709>

⁴⁰<https://www.czdefence.com/article/first-flight-of-the-ah-1z-viper-attack-helicopter-for-the-czech-army>

⁴¹ lsd. 40. lj.

⁴²<https://www.army.cz/scripts/detail.php?id=6688>

⁴³ lsd. 42. lj.

⁴⁴<https://www.flightglobal.com/download?ac=83735>

⁴⁵ lsd. 36. lj.

szállítási képességet jelenleg a két kormánytulajdonban lévő Airbus A-319, és a CASA C-295M biztosítja, azonban ezek a gépek csak limitált számú állomány és rakomány szállítására alkalmasak, így Csehország mindenképpen fejleszteni kívánja ezt a képességet. Helikopteres képességek terén a régi orosz típusok is hamarosan leváltásra kerülnek: az amerikai gyártású Venom és Viper helikopterek szállítása és gyártása már folyamatban van. (Az AH-1Z Viper harci helikopter, mely támadó műveletekben képes légi támogatást nyújtani, míg az UH-1Y Venom egy többcélú helikopter, mely a logisztikától a közvetlen tűztámogatáson át számos területen felhasználható lesz.) A kiképzés Zlin típusú repülőgépekkel történik, majd 50 óra után a merevszárnyra szakosodó kadétek szubszonikus sugárhajtású repülőgépen, a forgószárny specializációt választók pedig helikopteren folytatják.⁴⁶

2. A lengyel légierő

TÍPUS	DARABSZÁM
F-16C	27 ⁴⁷ , eredetileg 48 ⁴⁸
SU-22	32 (1 század ⁴⁹)
MIG-29	23 (2 század ⁵⁰)
FA-50	48 (rendelve) ⁵¹
F-35A	32 ⁵²
AN28	23 ⁵³
C-130 HERCULES	5 (+5 rendelve) ⁵⁴
C295	16 ⁵⁵
MI-2	17 ⁵⁶
MI-8/17	11 ⁵⁷
W-3	16 ⁵⁸

⁴⁶ Interjú Koller József dandártábornokkal (lásd: 1. számú melléklet)

⁴⁷ <https://defence24.com/number-of-flightworthy-f-16-jets-in-the-polish-air-force-unveiled>

⁴⁸ <https://www.marshallcenter.org/en/publications/occasional-papers/why-did-poland-choose-f-16-0>

⁴⁹ lsd. 47. lj.

⁵⁰ lsd. 47. lj.

⁵¹ <https://www.euronews.com/2023/04/03/first-polish-mig-29-fighter-jets-arrive-in-ukraine-warsaw-confirms>

⁵² lsd. 51. lj.

⁵³ lsd. 44. lj.

⁵⁴ <https://www.airforce-technology.com/news/poland-c-130-hercules-multipurpose-transport/?cf-view>

⁵⁵ <https://www.airforce-technology.com/news/newsairbus-military-c295-aircraft-poland/>

⁵⁶ <https://www.flightglobal.com/defence/airbus-helicopters-pitches-h145m-to-succeed-mi-2s-for-polish-armed-forces/150159.article>

⁵⁷ lsd. 44. lj.

⁵⁸ lsd. 44. lj.

CABRI G2	6 ⁵⁹
DA42	3 ⁶⁰
DA40	6 ⁶¹
DA20	8 ⁶²
F16D	12 ⁶³
M-346	16 ⁶⁴
PZL 130 ORLIK	28 ⁶⁵
R44	2 ⁶⁶
PZL SW-4	28 ⁶⁷

A Visegrád Csoportot tekintve Lengyelország rendelkezik a legnagyobb légierővel. Ebben a táblázatban kizárólag a Lengyel Légierőhöz tartozó légijárművek kerültek feltüntetésre, dolgozatomban szempontjából a szárazföld és a haditengerészet eszközeit nem tartom relevánsnak. Harcászati repülőgépeket tekintve Lengyelország 2023 márciusában bejelentette, hogy 41 MiG-29 vadászgépet szállít Ukrajnának, ezeket pedig később saját légierőjében a már megrendelt FA-50, illetve F-35A típusú harcászati repülőgépekkel fogja helyettesíteni. Szállító képességeket tekintve a C-130 Hercules többcélú és az Airbus C295 taktikai szállító repülőgép biztosítja. Jelenleg ez a lengyel légierő legerősebb képessége.⁶⁸ A helikopter flotta főként többcélú helikopterekből áll, a régi szovjet technika mellett meghatározó erőt képvisel a saját gyártású W-3 SOKOL, mely a harci támogatástól a VIP szállításon át, kutató-mentő képességben rengeteg feladatkör betöltésére alkalmas.⁶⁹ Lengyelországnak jelenleg nincs harci helikopter képesség betöltésére alkalmas eszköze, a megfelelő típus kiválasztása jelenleg is tárgyalás alatt van.⁷⁰ A táblázatban szereplő egyéb légijárművek mind a kiképzésben résztvevő eszközök. A pilótaképzésben a merevszárnyas vonalat a különböző Diamond típusok, illetve a kiképzés következő fázisában már M-346 és PZL 130 Orlik repülőgépek, majd MiG-29 és F-

⁵⁹ lsd. 44. lj.

⁶⁰ <https://www.wojsko-polskie.pl/law/en/articles/news-and-events/da-40-and-da-42-two-module-flight-simulator-military-university-aviation/>

⁶¹ lsd. 60. lj.

⁶² lsd. 60. lj.

⁶³ lsd. 44. lj.

⁶⁴ <https://aircraft.leonardo.com/en/news-and-stories-detail/-/detail/leonardo-m346-polish-air-force>

⁶⁵ <https://www.key.aero/article/poland-receives-final-upgraded-pzl-130-orlik>

⁶⁶ <https://robinsonheli.com/press-releases/polish-air-force-university-adds-r44s/>

⁶⁷ lsd. 44. lj.

⁶⁸ Interjú Dr. Jakub Bornioval (lásd 4. számú melléklet)

⁶⁹ <https://www.airforce-technology.com/projects/w-3-sokol-multi-purpose-combat-helicopter/?cf-view>

⁷⁰ Interjú Dr. Jakub Bornioval (lásd 4. számú melléklet)

16D kiképző harcászati repülőgépek képviselik. Forgószárnyas specializációt tekintve számos könnyű helikopter biztosítja a gyakorlati képzést.

3. A magyar légierő

TÍPUS	DARABSZÁM
JAS 39 GRIPEN	14+(4 rendelve) ⁷¹
AIRBUS A319	2 ⁷²
DASSAULT FALCON 7X	2
L-39NG	12 (rendelve)
C-390	2 (rendelve)
AIRBUS H145M	19
AIRBUS H225M	2+14 (gyártás és szállítás alatt)
AS 350B	2
ZLIN 242L	6
ZLIN 143LSI	2
MI24	8 ⁷³
MI17	5

A Magyar Légierő legerősebb képessége jelenleg a légtérellenőrzés képessége.⁷⁴ A magyar Gripenek nem csak Magyarország, hanem Szlovákia és Szlovénia légtérvédelmét is ellátják. A szállító képességet Airbus A319, ezen belül a VIP szállítást a Falcon 7X repülőgépek jelentik. A Zrínyi 2026 Haderőfejlesztési Program keretében 2 db c-390-es került megrendelésre. Helikopterek tekintetében jelenleg Magyarország rendelkezik a világon a legnagyobb H145M helikopter flottával, és folyamatos szállítás alatt vannak a H225M közepes helikopterek is, melyek a Mi-17 állomány feladatköreit lesznek hivatottak átvenni, kutató-mentő, harcászati és szállító képességek tekintetében is. A kiképzésben az első fázist Zlin kiképző repülőgépeken repülnek a pilótajelöltek, majd erről a típusról a helikopteres szakirány AS-350B, majd H145M helikopteren folytatja, a merevszárnyas képzés következő állomását pedig külföldi képzések jelentik. A későbbiekben a hazai merevszárnyas képzést L-39NG típusokkal kívánják biztosítani.

⁷¹ <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2023/02/haderofejlesztes-a-kormany-a-vadaszgepekrol-sem-feledkezik-meg-egyre-biztosabb-az-uj-gripenek-beszerzese>

⁷² <https://www.jetfly.hu/mh-59-kecskemet/bemutattak-a-magyar-honvedseg-airbus-a319-es-repulogepeit>

⁷³ <https://airport.hu/bemutakoztak-a-magyar-honvedseg-nagyjavitott-mi-24-esei/>

⁷⁴ Inetrijú Koller József dandártábornokkal (lásd 1. számú melléklet)

4. A szlovák légierő

TÍPUS	DARABSZÁM
F-16 BLOCK 70	14 (rendelve) ⁷⁵
L-410	6
C-27J SPARTAN	2 ⁷⁶
MI-17	4 ⁷⁷
UH-60M BLACK HAWK	9 ⁷⁸
L-39	7

A szlovák légierő a legkisebb a Visegrád Csoportban. Szlovákia jelenleg nem rendelkezik harcászati repülőgépekkel, így légtérvédelmi képességét Magyarország és Csehország biztosítja az amerikai F-16V vadászgépek érkezéséig. Szállítóképességét a 2db C-27J Spartan taktikai szállító repülőgép szolgáltatja. Az ukrán-orosz háború kitörése óta a szlovák légierő közel összes szovjet technikáját Ukrajnának adományozta. Csupán néhány darab Mi-17 helikopter maradt szolgálatban, azonban Szlovákiában a helikopteres képességeket az amerikai UH-60M Black Hawk helikopterek jelentik.

⁷⁵ <https://www.mosr.sk/53259-en/prve-stihacie-lietadlo-f-16-pre-slovensko-je-vyrobene-produkcia-dalsich-pokracuje-podla-planu/>

⁷⁶ <https://www.leonardo.com/en/news-and-stories-detail/-/detail/signed-contract-in-slovakia-for-two-c-27j-spartan>

⁷⁷ <https://theaviationgeekclub.com/slovakia-secretly-delivered-four-mil-mi-17-hips-and-one-mil-mi-2-hoplite-to-ukraine/>

⁷⁸ <https://www.jetfly.hu/legierok/teljes-a-szlovak-black-hawk-flotta>

VI. A légierők együttműködésének lehetőségei

A korábbi fejezetekben láthattuk, hogy mely területeken zajlott eddig az együttműködés a visegrádi országokban, részletesen taglalva a katonai terület sajátosságait. Most ezen belül csak a V4 légierők együttműködésének jövőbeni lehetőségei kerülnek taglalásra. Jelen fejezetben szeretném ismertetni, hogy kutatásom során mely szinergiákat tártam fel. Ezek alapján a következő területek hordozzák magukban a legnagyobb potenciált az együttműködésre, illetve a meglévő kooperáció elmélyítésére:

- képzések, gyakorlatok, oktatás,
- pilótakiválasztás, toborzás,
- radaradat csere,
- légtérvédelem (NATO Baltic Air Policing),
- repülésbiztonság.

Mielőtt kitérnék az egyes területek részletes tárgyalására, előtte fel kívánom tární azokat a feltételeket, melyek nélkülözhetetlenek a légierők közötti együttműködés elmélyítéséhez, vagy egyáltalán megteremtéséhez. Az első és legfontosabb ilyen, mely egyben jelenleg a legnagyobb akadályt képezi a Visegrád Csoportban, így ezen a területen is, az a közös politikai gondolkodás. Minden nemzetnek különbözőek a céljai és érdekei, ezért a közös álláspont kialakítása a legtöbbször problémába ütközik. Második ilyen feltétel a hasonló eszközállomány és szabályzás az átjárhatóság és közös feladatvégrehajtás érdekében. Ez részben adott, hiszen a doktrinális háttérrel minden tagország esetében a NATO szolgáltatja, eszközállomány tekintetében viszont nagyok a különbségek az egyes légierők között, melyet az új eszközök beszerzése bizonyos területeken csak növelt. Szintén problémát jelent néhány légi képesség teljes hiánya a csoport légierőiben. Ilyen például a légi utántöltő képesség, mely csak NATO keretek között áll rendelkezésre a V4-ben. Emiatt kijelenthető, hogy NATO segítség nélkül mindent átfogó légierős együttműködés nem jöhet létre, V4 légierők kötötti együttműködés csak NATO keretek között jöhet létre. (Természetesen a legtöbb gyakorlat és misszió eddig is a Szövetség égisze alatt valósult meg.)

A politikai és képességbeli akadályok ellenére szeretném kiemelni a legfontosabb közös célt, melyben kétségtől mind a négy visegrádi ország egyetért: a közös NATO légtér védelme. Ez az a cél, melynek érdekében mindent el kell követnünk az együttműködés fejlesztésére, és ezzel kapunk határozott választ a bevezetőben megfogalmazott kérdésre: a V4 légierők közötti együttműködésnek van létjogosultsága. Képesség, kapacitás és eszközállomány tekintetében

azt kell látnunk, hogy egy-egy gyakorlat (tehát egyfajta kényszer szituációban), illetve misszió során ezeken a területeken minden probléma megoldásra kerül, a fent említett képességek rendelkezésre állnak.

Az együttműködés háttere tehát adott, a következőkben a kooperáció lehetséges területeit szeretném bemutatni, melyek az interjúk alapján sikerült feltérképezni. Elsősorban szeretném kiemelni az oktatás és a képzések, gyakorlatok területét, melynek összehangolásában a legnagyobb lehetőségek rejlenek. Példaként hoznám fel a pilótaképzést, melyben együttműködve hatalmas eredményeket lehetne elérni. Vadászpilóták képzése során egy közös képzés létrehozásával időt és pénzt lehetne spórolni, hiszen a jelölteket nem kellene a tengerentúlra küldeni, hanem például egy lengyel oktatóközpontból kerülnének ki a cseh, lengyel, magyar és szlovák vadászpilóták. Az egyetlen problémát az eltérő típusok okozhatják, azonban ez is áthidalható, hiszen az amerikai képzés során sem azokon az eszközökön történik a kiképzés, mely később a fő típusa lesz a pilótáknak. A repüléskiképzésnek is egységes kereteket lehetne szabni⁷⁹, így például az Erasmushoz hasonló szakmai mobilizációt is létre lehetne hozni a pilótajelöltek számára, mely a szakmai tudás, a nyelvi képességek, az interoperabilitás és a későbbi karrierjük során a nemzetközi környezetben történő munkát és együttműködés szempontjából is számos előnnyel járna. Ez a terület azonban nem csupán a pilótákra terjedne ki, az eddig is működő magyar szervezésű nemzetközi JTAC (előretolt repülésirányító) képzés alapján a repülésirányító és repülőműszaki állománynak is lehetne közös képzést, valamint a közös légvédelmi rakéta gyakorlatok⁸⁰ mintáját követve közös gyakorlatokat szervezni. Azokon a szakterületeken, ahol évente csak néhány fő képzése a cél, ez történhetne olyan tagországban, ahol nagyobb számban történik a képzés és biztosítottak a feltételek. Ez nem csupán nemzetközi tapasztalatot adna a kiképzendőknek, de egy olyan angol nyelvű szakmai tudást, mely NATO szinten is versenyképes lenne. A képzés mellett másik lehetséges együttműködési terület lehetne a pilótakiválasztás menetének szinkronizálása, illetve ezt megelőzően a toborzás folyamatának közös fejlesztése, mellyel több fiatalt lehetne bevonítani a hadseregbe.⁸¹

Kiemelkedően fontos az együttműködés elmélyítése a radaradat csere területén, ugyanis ezen képesség megosztása teszi lehetővé, hogy a tagországok ne csak a saját, de a többi ország légterének forgalmába is belelássanak, ezzel lehetővé téve a gyors reakciót bármilyen külső behatolással szemben. Ez a képesség lényegében a következő nagy terület egy részeként is

⁷⁹ <https://www.czdefence.com/article/future-air-force-conference-2023-pilot-training-kicks-off>

⁸⁰ <https://www.czdefence.com/article/common-v4-air-defence>

⁸¹ lsd. 79. ljt.

értelmezhető, mely a közös légtérvédelemhez kapcsolódik, amit korábban a legfontosabb közös célként definiáltam. Ezen a területen már számos formában zajlik együttműködés: Szlovákia légterét Csehország és Magyarország védi, illetve a tagországok (Szlovákia kivételével) részt vesznek a NATO Baltic Air Policing misszióban is. Ez a misszió működhetne kizárólag V4 részvétellel, földrajzilag felosztva a litván, lett és észt légteret a cseh, lengyel és magyar harcászati repülőgépek között. Ahhoz, hogy ez létrejöhessen, azonnal el kellene kezdeni a közös felkészülést és gyakorlatokat a végrehajtók között.

Végül, de nem utolsó sorban egy olyan területet szeretnék kiemelni, amelyen a kooperáció eddig is nagyon jól működött, így a későbbi együttműködésben is meghatározó szerepet játszhat: ez a repülésbiztonság. Itt évenkénti konferenciákon vitatják meg melyik országnak milyen légiközlekedési eseményei voltak, ezek kiértékelését, vagy az éppen folyamatban lévő kivizsgálásokat. Ez rendkívül hasznos, ha a tagországokban hasonló esemény történik (főként a közös szovjet típusoknál) ilyenkor megosztásra kerülnek a korábbi tapasztalatok, kivizsgálások eredményei. Ilyenkor előfordulhat, hogy egy másik tagország segítségével sikerül megoldani egy-egy kivizsgálást (például a szlovák MiG29-es esete).⁸² Ezen a területen mindenképpen meg kell őrizni, illetve amennyiben lehetséges, fejleszteni az együttműködést.

⁸² Interjú Somogyi Zoltán ezredessel (lásd 2. számú melléklet)

VII. Összegzés

Jelen dolgozatomban bemutatásra került a Visegrád Csoport eddigi általános és katonai együttműködése, melynek legfontosabb platformjai a NATO és az EU voltak. Feltérképezésre került Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia légierijének eszközállománya és légi képességei, a képességek előzetes definiálása alapján.

Dolgozatom fő részében mélyinterjúk alapján meghatároztam azokat a területeket, melyek lehetőséget biztosítanak az együttműködésre a V4 légierők között. A jelen témában kulcsfontosságú kérdések megválaszolása mellett kutatásomban az együttműködés jövőjére nézve a következő hipotézisek kerültek igazolásra:

1. A légierők közötti együttműködésnek van létjogosultsága a Visegrád Csoportban.
2. A legfőbb cél a közös NATO légtér védelme a kívülről érkező fenyegetésekkel szemben.
3. Az együttműködés lehetősége jelenleg a következő területeken áll fenn: képzések, gyakorlatok, oktatás; pilótakiválasztás, toborzás; radaradat csere; légtérvédelem (NATO Baltic Air Policing); repülésbiztonság.
4. Az együttműködés csak NATO keretek között valósulhat meg.
5. Az együttműködés legnagyobb akadályja az eltérő politikai gondolkozás, célok és érdekek.

Összeségében az eredmények tekintetében tehát kijelenthetjük, hogy a V4 légierők közötti együttműködésnek számos területen van jövője, ennek azonban NATO keretek között kell történnie és a közös légtér védelmének célját kell szolgálnia. A politikai nézetek összehangolása kritikus egy erős együttműködés megteremtése kapcsán, ami a jelenlegi geopolitikai helyzetben nem biztosítja a legkedvezőbb feltételeket a jövőre tekintve, ennek ellenére számos területen most is zajlik a kooperáció.

VIII. Források:

Klemensits Péter: Eurázsia szerepe a klasszikus geopolitikai elméletekben
<https://eurasiacenter.hu/2021/02/17/euraszia-szerepe-a-klasszikus-geopolitikai-elmeletekben/>
 (letöltve: 2023.10.22)

<https://www.thoughtco.com/what-is-mackinders-heartland-theory-4068393>
 (letöltve: 2023.10.22)

<https://www.visegradgroup.eu/v4>
 (letöltve: 2023.10.31.)

Visegrádi Nyilatkozat 1991.

Jaroslav DANIŠKA: „Visegrad: from intellectual idea to political reality”, *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs*, 2018/1-2.

Rick FAWN: „Visegrad: Fit for purpose?” *Communist and Post-Communist Studies* 2013/3.

Dr. habil. Zoltán KRAJNC: „A katonai vezetői-parancsnoki (harcászati vezetői) kompetenciák fejlesztésének lehetséges stratégiája”, *Nemzeti Köszolgálati Egyetem (NKE)*, 2014.

Jakub Bornio: The development of military cooperation as part of multinational units among Visegrad countries (V4) in 2023

<https://www.visegradfund.org/archive/results/visegrad/>
 (letöltve: 2023.10.31.)

<https://ac.nato.int/missions/air-policing/baltics> (letöltve: 2023.10.31.)

https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136388.htm (letöltve: 2023.10.31.)

https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2018_06/20180608_1806-NATO-Readiness-Initiative_en.pdf (letöltve: 2023.10.31.)

https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/uploads.mangoweb.org/shared-prod/visegradfund.org/uploads/2020/09/V4_WB_Online-4.pdf (letöltve: 2023.10.31.)

<https://www.army.cz/en/foreign-operations/history-czech-military-operations/missions-and-operations-accomplished-in-2000-2005-140984/> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://jfcnaples.nato.int/kfor/about-us/welcome-to-kfor/contributing-nations>
 (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.gov.pl/web/national-defence/pmc-iraq> (letöltve: 2023. 11. 04.)

https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_113694.htm (letöltve: 2023. 11. 04.)

https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2018_06/20180608_1806-NATO-Readiness-Initiative_en.pdf (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.visegradgroup.eu/about/cooperation/defence> (letöltve: 2023. 11. 06.)

The Long Term Vision of the Visegrad Countries on Deepening their Defence Cooperation (2014)

The Long Term Vision of the Visegrad Countries on Deepening their Defence Cooperation (2020)

Framework for an Enhanced Visegrad Group Defence Planning Cooperation (2022)

<https://www.czdefence.com/article/future-air-force-conference-2023-pilot-training-kicks-off> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://www.czdefence.com/article/common-v4-air-defence> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://www.czdefence.com/article/future-air-force-conference-2023-pilot-training-kicks-off> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.mosr.sk/53259-en/prve-stihacie-lietadlo-f-16-pre-slovensko-je-vyrobene-produkcia-dalsich-pokracuje-podla-planu/> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.leonardo.com/en/news-and-stories-detail/-/detail/signed-contract-in-slovakia-for-two-c-27j-spartan> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://theaviationgeekclub.com/slovakia-secretly-delivered-four-mil-mi-17-hips-and-one-mil-mi-2-hoplite-to-ukraine/> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://www.jetfly.hu/legierok/teljes-a-szlovak-black-hawk-flotta> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2023/02/haderofejlesztes-a-kormany-a-vadaszgepekrol-sem-feledkezik-meg-egyre-biztosabb-az-uj-gripenek-beszerzese> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.jetfly.hu/mh-59.-kecskemet/bemutattak-a-magyar-honvedseg-airbus-a319-es-repuloget> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://airportal.hu/bemutakoztak-a-magyar-honvedseg-nagyjavított-mi-24-esei/> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.wojsko-polskie.pl/law/en/articles/news-and-events/da-40-and-da-42-two-module-flight-simulator-military-university-aviation/> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://www.flightglobal.com/download?ac=83735> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://aircraft.leonardo.com/en/news-and-stories-detail/-/detail/leonardo-m346-polish-air-force> (letöltve: 2023. 11. 06.)

<https://www.key.aero/article/poland-receives-final-upgraded-pzl-130-orlik> (letöltve: 2023. 11. 06.)

https://robinsonheli.com/press-releases/polish_air_force_university_adds_r44s/ (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.flightglobal.com/download?ac=83735> (letöltve: 2023. 09. 30.)

<https://www.airforce-technology.com/projects/w-3-sokol-multi-purpose-combat-helicopter/?cf-view> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.marshallcenter.org/en/publications/occasional-papers/why-did-poland-choose-f-16-0> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://defence24.com/number-of-flightworthy-f-16-jets-in-the-polish-air-force-unveiled> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.euronews.com/2023/04/03/first-polish-mig-29-fighter-jets-arrive-in-ukraine-warsaw-confirms> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.flightglobal.com/download?ac=83735> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.airforce-technology.com/news/poland-c-130-hercules-multipurpose-transport/?cf-view> (letöltve: 2023. 11. 04.)

<https://www.airforce-technology.com/news/newsairbus-military-c295-aircraft-poland/> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.flightglobal.com/defence/airbus-helicopters-pitches-h145m-to-succeed-mi-2s-for-polish-armed-forces/150159.article> (letöltve: 2023.11.11.)

https://www.aviacionline.com/2023/01/czech-gripen-lease-extension-to-2035-until-the-f-35-arrives/?utm_content=cmp-true (letöltve: 2023.11.11.)

https://en.defence-ua.com/weapon_and_tech/czech_republic_considers_transfer_of_1_159_light_attack_aircraft_to_ukraine-6679.html (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.czdefence.com/article/the-army-is-requesting-medium-transport-aircraft-embraer-kc-390-millennium-stands-a-good-chance> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.army.cz/scripts/detail.php?id=15709> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.czdefence.com/article/first-flight-of-the-ah-1z-viper-attack-helicopter-for-the-czech-army> (letöltve: 2023.11.11.)

<https://www.army.cz/scripts/detail.php?id=6688> (letöltve: 2023.11.11.)

https://www.aviacionline.com/2023/01/czech-gripen-lease-extension-to-2035-until-the-f-35-arrives/?utm_content=cmp-true (letöltve: 2023.11.11.)

IX. Mellékletek

1. számú melléklet:

Interjú Koller József Dandártábornokkal, az MH Légierő Parancsnokság megbízott parancsnokával (készült: 2023. november 2-án)

KV: *Általánosságban véve mit gondol a légierők együttműködésének lehetőségeiről a visegrádi országokban?*

KJ: A V4 a '90-es években indult, én szemtanúja voltam a rendszerváltásnak is. 1988-89-ben még a Szovjetunióban tanultam, Magyarországnak az átalakulásába jöttem haza '89-ben, és ahogy mentünk át '90-be, hetek, hónapok alatt évszázadok változtak, a szocialista érából mentünk át egy szabadabb világba. Azt láttuk, hogy valami új jön, persze az ember ilyenkor még kicsit hitetlen, főleg 40 év orosz berendezkedés után. Az oroszok távozása után azt lehet mondani, hogy az országok „magukra maradtak”. Mind a négy ország, Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlovákia, hasonló történelmi háttérrel, egyfajta orosz elnyomás alatt, még hasonló kultúrával, hasonló társadalmi felépítéssel rendelkezünk, és nem véletlenül, még ott a '90-es évek elején megindult az a gondolat, hogy mi lenne, ha ezek az országok, akik hasonló problémákkal küszködnek összeállnának. Mind orosz katonai technikával rendelkezünk, az egyenruhánk is majdnem ugyanolyan volt, illetve a gazdasági problémák is nagyon hasonlóak voltak. Ebből logikus lépésnek következett, hogy össze kéne állni és létrehozni egy együttműködést. Az elején azt gondoltuk, hogy ennél jobb ötlet nincs. Különböző projekteket lehetne együtt elindítani, közösen beszerezni eszközöket, együtt oktatni, stb. A V4 hatalmas lendülettel indult, egy olyan eszmeiséggel, amely ma is helytálló. Az együttműködés gazdaságilag, szakmailag, pénzügyileg, szinte minden területen előnyös. Például az NSPA programban a közös fegyvervásárlás sokkal gyorsabb és olcsóbb, akár a rakétákat nézve. Habár az együttműködés nagy lendülettel indult, mégis mind a négy országnak saját érdekei és irányai vannak. Annak ellenére, hogy azt láttuk, hasonló irányba kell mennünk, minden ország másképp kezdett fejleszteni, nem volt meg az a közös vezérfonal, amelyet mindenki követett volna, mert akkor sérült volna valamely országnak az érdeke. Ez okozta, hogy nem minden együttműködési terület futott be. Én pont harci helikopter vonalon voltam akkor, innen tudnám példaként említeni a Mi-24 harci helikopterek nagyjavítását, fejlesztését és fenntartását. Habár mind a négy ország rendelkezett ezzel a technológiával, mégsem sikerült megegyezni, hogy milyen irányba

és mit modernizáljanak rajta, hol és hogy legyenek nagyjavítva, ezért mindenki a saját elképzelése alapján kezdett neki ennek a projektnek. Egy nagyot ugorva, ugyanezeket a különbségeket láthatjuk a politikai gondolkodásban. Például Csehország, Lengyelország és Szlovákia támogatja Ukrajnát fegyverrel, Magyarország viszont nem. Ezek miatt az eltérések miatt nehéz egyeztetni a célokat. Légierőparancsnokként látom azt, hogy sok ország közös projektet akar indítani, de ezek nem igazán sikerülnek. Mondok példákat: ugye a V4, amiről beszélünk, illetve a NATO Flying Training Europe (NFTE). Évekkel ezelőtt elindult egy kezdeményezés, hogy az NFTEC (NATO Flying Training Canada) mintájára európai országok összefognának és létrehoznának valami hasonlót a kontinensen. Habár ez a projekt jelenleg is fut, azt kell látnunk, hogy nagyon lassan működik. Azok a szervezetek, amelyekben több ország áll össze, számos előnnyel bírnak, azonban ez általában egy nehezen és lassan működő folyamat, ha pedig mégis elindul, akkor pedig nehezen koordinálható.

KV: *Mely területeken kiemelkedő a Magyar Légierő, illetve melyek azok a területek, amelyek leginkább fejlesztésre szorulnak?*

KJ: 2022 óta újra van Légierő Parancsnokság, előtte 16 évig nem volt. A komponens parancsnokságok összes előnyét élvezzük most: minden egy kézben van, jobban lehet fejleszteni az egyes területeket. Ami látszik, hogy harcászati repülőgép területen nagyon erősek vagyunk, a környező országok közül Szlovákiának és Szlovéniának is besegítünk a légtérvédelembe (air policing). Ez azt jelenti, hogy jelenleg a magyar vadászpilóták három országért is felelősek. Jelenleg Horvátországgal is zajlanak tárgyalások, lehet a jövőben ott is mi fogjuk biztosítani a légtérvédelmet. (Csehországban is Gripen harcászati repülőgépek vannak, ők is beszállnak a szlovák légtér északi részének védelmébe.) Valószínűsíthető, hogy újabb 4 Gripent fogunk vásárolni, tehát ezt a vonalat visszük előre. Az sem titok, hogy az F35 vadászgépek ötödik generációs változatából is egyre több lesz Európában: Csehország és Lengyelország is ilyet vásárol. Szintén nagyon erősek vagyunk helikopteres képességek terén is: H145M flottánkkal jelenleg a világon mi rendelkezünk a legnagyobb létszámúval (19 gép, ekkora flottával Németország sem rendelkezik). A H225M helikopterekkel, a NASAMS légvédelmi rakétákkal, és a legújabb radarokkal úgy gondolom, hogy jó irányba tartunk. Persze egy képesség nem csupán az eszközökön múlik, hanem a kiszolgáló személyzeten is, de úgy gondolom, ezen a területen is erősek vagyunk, illetve az oktatásban: 2018-ban újraindult a pilótaképzés, amely szintén egy nagy siker.

- KV:** *Mit gondol a visegrádi országok eddigi együttműködéséről, főként katonai téren? Milyen tapasztalatokat emelne ki?*
- KJ:** Afganisztánban például a csehekkel dolgoztam, velük nagyon jó együttműködés jött létre: felkészüléstől a végrehajtásig együtt voltunk, évekig tartó jó szakmai kapcsolat volt. Jelenleg légierő parancsnokként nagyon jó a kapcsolatom a cseh és a szlovák légierőparancsnokkal, illetve a lengyelrel is.
- KV:** *Az Ön véleménye szerint van létjogosultsága egy légierők közötti együttműködésnek a V4 országok között?*
- KJ:** Lehetne. A cseh és szlovák légierőparancsnokkal éppen azt egyeztetjük, hogy a pilótakiválasztás módszerében dolgozzunk össze. A lengyel félnek kicsit egyszerűbb a dolga, hiszen ő rengeteg jelentkezőből tud választani. Cseh és szlovák részről azonban egyetértünk abban, hogy a kiválasztás első szakaszában német, illetve angol mintára egy pszichológiai teszttel vizsgáztatnánk a jelentkezőket, a repülési gyakorlat kapcsán pedig egy csökkentett Zlin óraszám is elég lenne, olyan 25 óra körül, hogy a növendékek minél hamarabb tudjanak típusra specializálódni.
- KV:** *Tudomásom szerint Csehországban is nagyon hasonló a pilótaképzés.*
- KJ:** Igen, náluk Pardubicében zajlik a képzés, ők is Zlinen kezdenek, majd L-39-en folytatják tovább a vadászok, illetve a helikopterek pedig különböző kiképző helikoptereken. Ezen a területen is sok lehetőség van az együttműködésre.
- KV:** *Mit gondol, mely területeken jöhetne még létre együttműködés?*
- KJ:** A missziós tapasztalatok konferenciákon történő megosztása, illetve új eszközök érkezése esetén (mint például Csehország esetében az új helikopterek) ezen a területen is lehetne együtt dolgozni.
- KV:** *Jelenleg a Magyar Honvédségnek lenne kapacitása egy fent említett együttműködés megteremtésére és fenntartására?*
- KJ:** Kapacitás mindig arra van, amire akarjuk, hogy legyen. Ha egy olyan helyzet van, amiben együtt kell működnünk, mint például az afganisztáni misszió esetében, akkor egy ilyen kooperáció nagyon gyorsan létre tud jönni: mentünk Ostravába szimulátorképzésre; jelenleg Magyarországra jönnek JTAC képzésre, stb. Mindig oda kell fókuszálni az erőinket és a kapacitásunkat, amivel az ország a legnagyobbat tud előre lépni. Jelenleg, amiben most élünk, nem békeidőnek számít, hanem nulladik fázisnak.
- KV:** *Milyen előnyöket hozhatna az V4 légierőjének összehangolása?*
- KJ:** Anyagilag, az erők összevonása tekintetében, illetve a korábbiakban említett módokon.

- KV:** *Milyen közös célokat lát a V4 légierők előtt, amelyek megalapozhatják az együttműködést?*
- KJ:** Légtérvédelem, migráció megfékezése, az Európában lévő konfliktusok esetén az összefogás, egymás védelme, hiszen mind NATO országok vagyunk, az 5. cikkely alapján egymásnak kell segítenünk. Radar adatcsere: radar adatainkat megosztani egymással azért fontos, hogy mindenki „kilásson” a saját légteréből. Ez akkor nagyon fontos, ha egy olyan légi cél van, amelyet nem tudnak azonosítani, akkor sokkal korábban tudunk reagálni. A mi országunk nagyon kicsi, észak-déli irányban egy utasszállító gép 10-15 perc alatt képes átrepülni, nekünk is ez az idő áll rendelkezésünkre, hogy reagálni tudjunk. Ezt kell megoldani, ha az a közös célunk, hogy ezt a közös NATO légteret megvédjük.
- KV:** *Milyen konkrét lépéseket javasolna a V4 légierők közötti együttműködés létrehozása érdekében?*
- KJ:** Légierőparancsnokként javasolhatnék ilyen lépéseket, azonban tisztában vagyok a többi ország jelenlegi céljaival. Ami most közös cél, az amint korábban említettem a pilótakiválasztás és kiképzés területe, ebben most együtt dolgozunk.
- KV:** *Milyen kihívásokat lát az V4 légierők közötti együttműködés előtt?*
- KJ:** Ezt főként a politikai együttgondolkodás különbözőségében látom, ami kihat a szakmaira is. A katonák nem politizálnak, ezt szeretném kiemelni. Azonban azt látom, hogy a különböző gondolkodás és a különböző érdekek negatívan befolyásolják az együttműködéseket.
- KV:** *Milyen típusú légi képességek fejlesztését látja szükségesnek a V4 országok számára a közös védelmi célok elérése érdekében?*
- KJ:** Minden országnak saját érdekei vannak, saját ipara, így ezt nehéz megválaszolni. Nekünk az a célunk, hogy kiszolgáltatott helyzetből kiszolgálókká váljunk. Ez azt jelenti, hogy ha például lőszerre van szükségünk, akkor országon belül legyen kapacitásunk lőszergyártásra. Repülőgépiparban a gyártást nyilván nehéz megvalósítani, azonban a javítást meg lehet oldani országon belül is. Az országnak ez az érdeke, azonban ha ki akarunk tekinteni, akkor nyilván a V4-re is lehet gondolni, hiszen itt egymásnak is tudunk segíteni.
- KV:** *Tudomásom szerint Lengyelországban korábban működött Mi8/Mi17 nagyjavító üzem. Esetleg ezen a területen is együtt lehetne működni?*

KJ: Nem vagyok benne biztos, hogy ez az üzem még mindig aktív, viszont 2006-ban Lengyelországban létrejött egy Blackhawk javító üzem. Biztos vagyok benne, hogy a védelmi ipar területén dolgozó szakemberek keresik az ilyen lehetőségeket.

KV: *Mit gondol, életképes lehet egy ilyen együttműködés más keretek között, mint például a 3SI?*

KJ: Minél több ország, annál több érdeket kell egyeztetni. Ha van egy közös cél, az összefogja a nemzeteket. Minél több ország, annál nehezebb a működés. De persze ez minden esetben attól függ, hogy milyen célok vannak.

2. számú melléklet:
Interjú Somogyi Zoltán Ezredessel,
a Honvédelmi Minisztérium Közigazgatási Államtitkári Titkárság
Állami Légiközlekedési Balesetvizsgáló Osztály osztályvezetőjével
(készült: 2023. október 31-én)

KV: *Mely területeken kiemelkedő a Magyar Légierő, illetve melyek azok a területek, amelyek leginkább fejlesztésre szorulnak?*

SZ: Jelenleg a Magyar Légierő komoly humán erőforrás hiánnyal küzd. A képzések lelassultak, megszűntek, majd későn indultak újra, a meglévő állomány pedig előregedett, nagyon sokan kiváltak a rendszerből. Úgy gondolom ezen fejleszteni kell, hogy a meglévő technikára minél előbb megfelelő létszámú, ütőképes állomány álljon rendelkezésre. Ez nem csak nálunk probléma, én járok nemzetközi balesetkivizsgáló és repülésbiztonsági konferenciákra, és ez majdnem minden nemzetnél felmerül. A Z-generáció körében már nem népszerű a katonai pálya, nehéz őket lekötni több évre, vagy akár életpályában gondolkodni, illetve sok esetben a civil szféra versenyképesebbnek bizonyul és nagyobb biztonságot tud nyújtani. Ezért tapasztalható, hogy a világon mindenütt humán erőforrás problémákkal találkozhatunk. A másik dolog, amiben feltétlenül fejlődünk kell, az az infrastruktúra. Csak légierő tekintetében, azok a laktanyáink, amelyek nem voltak a NATO felajánlásban, nagy infrastrukturális problémákkal küzdenek. Hangárakat, kiszolgálókat kell építeni, stb. Ezek a projektek elindultak, de kicsit későn, jelenleg úgy néz ki, hogy a technika hamarabb megérkezik, mint ahogyan el tudjuk azt helyezni. A képzés területén is nagyon fontos, hogy fejlődjünk. 2012-ben jött létre a Nemzeti Közszerológati Egyetem, ebbe olvadt bele az akkori Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem. Ekkor mind az oktatók, mind a hallgatók létszáma nagyon lecsökkent, kevés tiszt végzett ezekben az években. Jó, minőségi oktatást kell biztosítani és megfelelő létszámot, hogy megfelelő tiszti állomány végezzen minden szakterületen. Az is probléma, hogy eltűntek bizonyos szakmák: jelenleg nincs radarmérnök képzés, rakétamérnök képzés, stb. Erre például nagyon jó megoldást jelentene egy V4-es együttműködést, ezeket a tiszteket mondjuk külföldi oktatásban képezni.

KV: *Mit gondol, hogyan lehetne?*

SZ: A képzést össze lehetne hangolni, 2013-ban volt erre egy kezdeményezés, hogy minden ország mutassa be a tiszt- illetve altisztképzését, és így a V4-en belül

KV: *Mit gondol a visegrádi országok eddigi együttműködéséről, főként katonai téren? Milyen tapasztalatokat emelne ki?*

SZ: Repülésbiztonsági és balesetvizsgáló szempontból nekünk nagyon jó az együttműködésünk a V4 tagországokkal. Minden évben van egy közös ülésünk, ez hét évvel ezelőtt lengyel kezdeményezésre jött létre. Ennek a helyszíne évről évre változik, rotálódik a visegrádi országok között. Ilyenkor megrendezésre kerül egy pár napos konferencia, ahol megosztjuk egymással, hogy az elmúlt évben melyik országnak milyen légiközlekedési eseményei voltak, ezek kiértékelését, vagy esetleg folyamatban lévő kivizsgálások közös megvitatására is sor kerülhet. Többször is előfordult már, hogy a tagországokban hasonló esemény történt, ilyenkor megosztásra kerülnek a korábbi tapasztalatok, kivizsgálások eredményei. Számos eset adódott, mikor másik tagország segítségével sikerült megoldani egy-egy kivizsgálást. Konkrét példaként szeretném említeni, mikor 2-3 évvel ezelőtt egy szlovák MiG29-es leszállt fékproblémával, és ekkor eldurantak a futó gumik. Magyarországon is történt ilyen eset 2003-ban, akkor azt az esetet pont én vizsgáltam ki, ezért megkeresett engem a szlovák kolléga, én elmondtam neki, hogy akkor nálunk ezt mi okozta, ők utánanéztek, és kiderült, hogy a szlovák esetben is ugyanez a probléma áll fenn. Azt tudom mondani, hogy repülésbiztonsági szempontból nem csak V4-en belül, de NATO és EU szinten is nagyon jó az együttműködés.

KV: *Az Ön véleménye szerint van létjogosultsága egy légierők közötti együttműködésnek a V4 országok között?*

SZ: Teljes mértékben. Lengyelország egy viszonylag nagy ország, amely jelentős erővel rendelkezik, de Szlovákia, Csehország, Magyarország kisebb országok kisebb légierővel. Ez a kisebb légierő kisebb csoportokat, kisebb képességeket tud létrehozni. Ezt úgy lehet erősíteni, ha együtt dolgoznak, erre vannak különféle programok. Nagyon sok gyakorlat van a légvédelmi rakétások, helikopterések vagy akár a vadászok között is, sőt most már a szállító repülőgépek között is létrejött ilyen. Itt az együttműködést gyakorolják az országok, gyakorlatilag ezzel nagyobb, összekovácsolt haderőt hozva létre. Tehát én teljes mértékben azt gondolom, hogy ennek van létjogosultsága.

KV: *Mit gondol, mely területeken jöhetne ez létre az érintett országok között?*

SZ: Véleményem szerint a légierő bármelyik spektrumában. Harci repülőgépektől kezdve a különleges műveleteken át, a szállítókapacitásban, légvédelmi rakétások között, gyakorlatilag minden területen. Kiemelném még az előretolt repülésirányítás területét is.

KV: *A Magyar Légierő mely képességekkel és eszközökkel tudna részt venni egy ilyen együttműködésben? Korábbi tapasztalatok alapján milyen jellegű részvételre számíthatnánk cseh, lengyel, valamint szlovák oldalról?*

SZ: Minden képességgel, ami van. A légi járművekkel, radarokkal, légvédelmi rakétákkal lehetne az együttműködést kiszélesíteni. Korábban is voltak ilyen együttműködések, én több légvédelmi rakétás gyakorlaton is részt vettem. Az egyik kifejezetten rövid hatótávolságú légvédelmi eszközöket használó alakulatok gyakorlata volt, minden ország különböző technikákat vonultatott fel, azonban a területi elosztás, védelmi rendszer működtetés, illetve a vezetés tekintetében nagyon jó volt az együttműködés. 2015-ben voltam utoljára ilyen gyakorlaton Csehországban, és ott is nagyon jó együttműködést tapasztaltam. Igaz, itt amerikai erők is jelen voltak, de alapvetően szlovák, cseh, lengyel és magyar gyakorlat volt.

KV: *Tehát kijelenthetjük, hogy összességében az Ezredes Úr úgy látja, hogy a többi tagországból is nyitottak és elkötelezettek egy V4 légierős együttműködés felé?*

SZ: Én úgy gondolom, hogy igen. A gyakorlatokról mindig pozitív tapasztalatokkal jöttünk el, az értékelés folyamán a vezetéstől is mindig ilyen visszajelzést kaptunk. A személyi állomány szintjén is nagyon fontos egy ilyen gyakorlat: elmélyül a szakmai tudásuk, tapasztalatot szereznek más országoktól, én azt gondolom, hogy ez egy nagyon jó dolog.

KV: *Jelenleg a Magyar Honvédségnek lenne kapacitása egy fent említett együttműködés megteremtésére és fenntartására?*

SZ: Én azt gondolom, kapacitása lenne, de fenntartás tekintetében mindenképpen meg kellene osztani a területeket. Például a rövid hatótávolságú légvédelmi rakéták Csehországhoz tartoznának, a harcászati repülőgép gyakorlatok Magyarországhoz. Vannak erre törekvések és gyakorlatok.

3. számú melléklet:
Interjú Jobbágy Zoltán Ezredessel,
a Nemzeti Közsolgálati Egyetem Hadtudományi és
Honvédtisztképző Kar tudományos és nemzetközi dékánhelyettesével
(készült: 2023. október 31-én)

KV: *Mit gondol a visegrádi országok eddigi együttműködéséről, főként katonai téren? Milyen tapasztalatokat emelne ki?*

JZ: A visegrádi országok együttműködése katonai téren széleskörű, hiszen nemcsak az egyetemközi együttműködésről beszélünk, hanem van minisztériumi együttműködés, illetve a vezérkari főnökök is találkoznak. Szerintem katonai téren az együttműködés kifejezetten jó. Mikor a Honvédelmi Minisztériumban dolgoztam, rendszeres V4 egyeztetés volt humán erőforrás gazdálkodás terén. ott azt tapasztaltam, hogy nagyjából hasonló problémákkal küzd mindegyik haderő. 2004-től átálltunk a hivatásos és szerződéses katonákból álló haderőre, amelynek a feltöltése és az állomány megtartása komoly kihívást jelent. A felsőoktatásban széleskörű kapcsolatrendszerrel bírunk, ugyanis vannak kétoldalú kapcsolatok, illetve Erasmus mobilitások és igazából együtt mozgunk szinte minden képzésben a szlovák, a lengyel és a cseh katonai oktatási intézményekkel. Missziós tapasztalataim közül a ciprusit emelném ki, ott szolgáltam 2000-2001-ben. Itt egy ideig a szlovák kontingenssel dolgoztam együtt.

KV: *Az Ön véleménye szerint van létjogosultsága egy katonai együttműködésnek a V4 országok között? Még specifikusabban egy légierők közötti együttműködésnek?*

JZ: Én mindenféleképpen látok létjogosultságot, ugyanis Csehország, Szlovákia és Magyarország szempontjából a Nyugat-Balkán helyzete nagyon fontos. Mi alapvetően ezekben a missziókban szárazföldi erőkkel vagyunk jelen, de mindenféleképpen kell olyan légierő, amely a CASEVAC, MEDEVAC, airlifting képességeket tudja biztosítani. A biztonsági helyzet változása függvényében nagyon komoly növekedési potenciált látok.

KV: *A korábban említetteken kívül mely területeken jöhetne ez létre az érintett országok között?*

JZ: Van egy együttműködési megállapodásunk a V4-en belül, ez egy oktatás fejlesztési kezdeményezés, amely megakadt a COVID-19 járvány miatt, itt nagyon komoly továbblépési lehetőségek vannak. Ennek a célja az, hogy a hadművelleti tervezés oktatásában működjünk együtt, de szerintem ez bőven kiterjeszthető más területekre is. Lehet ebben adott esetben egy légierős munkacsoport is.

KV: *Ez kiterjedhet a pilótaképzésre, illetve a különböző repülős szakemberek képzésére is?*

JZ: A pilótaképzés egy bizonyos ideig repülőgépfüggetlen, de egy idő után a repülőgép típusa nagymértékben meghatározza a képzésnek a jellegét, és azért azt látjuk, hogy a Visegrád Csoport tagországai eltérő repülőgépeket rendszeresített vagy eltérő eszközök rendszeresítése van folyamatban. Tehát itt vannak limitációk, viszont ahol én sokkal egységesebb képzést utdók elképzelni, az a légi irányító szakirány. Közös gyakorlatok, oktatói mobilitások, stb.

KV: *A Magyar Légierő mely képességekkel és eszközökkel tudna részt venni egy ilyen együttműködésben? Korábbi tapasztalatok alapján milyen jellegű részvételre számíthatnánk cseh, lengyel, valamint szlovák oldalról?*

JZ: Cseh vonatkozásban ott vannak a Gripen vadászgépek, amelyek a közös típus miatt eleve lehetőséget adnak valamilyen szintű együttműködésre. A szlovákoknál F-16 gépek beszerzése zajlik, a lengyeleknél jelenleg MiG-29 vadászgépek vannak és F-35 vadászgépek beszerzése zajlik, így itt inkább az együttműködés csak konzultációkat, szakmai konferenciákat, a tapasztalatok átadását jelentené.

KV: *Jelenleg a Magyar Honvédségnek lenne kapacitása egy fent említett együttműködés megteremtésére és fenntartására?*

JZ: Nem tudom, hogy a politikai szándék mennyire erős, és hogy ezt mennyire lehet katonai együttműködéssé kiszélesíteni. A V4 viszonylag jól működik, annak ellenére is, hogy vannak eltérő szempontok és vélemények. Elméletileg lehet erre kapacitás.

KV: *Milyen előnyöket hozhatna az V4 légierőjének összehangolása a regionális biztonság és védelem szempontjából?*

JZ: Előnyöket akkor hozna, ha sikerülne politikai, stratégiai és hadászati szinten egyértelműen megfogalmazni a célokat. A célokhoz hozzárendelni az eszközöket, az eszközökhöz pedig az erőforrásokat. Én úgy gondolom, hogy ebben van mindenféleképpen egy lehetőség, de ezt nagyon alaposan meg kellene vizsgálni, ugyanis itt nem hadosztályokban vagy hadtestekben gondolkodunk, hanem adott esetben a nemzeti szuverenitás egyes elemeit adjuk fel. Hol lenne a vezetés-irányítási központja ennek az egésznek például? De szerintem ez mindenképpen szinergiát eredményezne.

KV: *Említette, hogy a közös célokat meg kell fogalmazni. Mik lehetnek ezek?*

JZ: Elsősorban a biztonság- és védelempolitikai kihívásokat értelmezzük úgy, hogy az mindenkinek elfogadható legyen, hiszen most azt látom, hogy a V4-en belül a biztonság- és védelempolitikai kihívások eltérő hangsúllyal jelentkeznek, mondjuk az orosz-ukrán konfliktus vonatkozásában, vagy a délről jövő migráció vonatkozásában. Eltérő módon

számít fontosnak a Nyugat-Balkán helyzete, a koszovói helyzet, de eltérően számít a balti lengyel kapcsolat Fehéroroszországgal.

KV: *Milyen típusú képességek fejlesztését látja szükségesnek a V4 országok számára a közös védelmi célok elérése érdekében?*

JZ: Itt megint csak fontos, hogy mik a közös védelmi célok. Ezeket le kéne fektetni és át kellene konvertálni katonai eszközökre és abból tudnánk levezetni, hogy akkor ezek a közös védelmi célok milyen légi képességeket követelnek meg. Én azt látom egyébként, hogy itt más van egy nagyon komoly elígérkezés a légierő terén, amelyet nem tudom, mennyi ideig lehet még fenntartani. Ugye az F-35 típus beszerzését tervezik, ami nagyon leköti a forrásokat, nagyon drága gépekről van szó. Az F-35 gépek teljesen más funkciót látnak el, mint ami például a logisztikai szállítás, légi szállítás, stb. Szerintem amit a Magyar Honvédség követ, hogy vannak viszonylag modern vadászgépeink, vannak modern helikoptereink két méretben, vannak szállítógépeink, az kicsit organikusabb, mintha egy irányba toljuk el a hangsúlyt.

KV: *Csehországot tekintve láthatjuk, hogy nem csupán F-35 vadászgépeket rendelnek, de kétfajta amerikai helikoptert is például.*

JZ: Igen. Egyébként ez az egész beszerzés sokkal összehangoltabban is folyhatott volna a V4-ben, így még olcsóbban is lehetett volna haditechnikai eszközöket beszerezni.

KV: *Milyen kihívásokat lát az V4 katonai együttműködés előtt, és hogyan lehetne ezeket kezelni?*

JZ: Kihívást jelenthet a célok megfogalmazása, a célokhoz az eszközök hozzárendelése, és az eszközökhöz az erőforrások hozzárendelése. Ezeket le kell tisztázni, van-e olyan közös cél, amelynek a megvalósítása megköveteli a V4 összefogást akár úgy, hogy például a regionális védelem területén a légierőnek egy sajátos vezetési struktúrát kialakítani. Amíg ezek nincsenek meg, addig nagyon nehéz egyfajta koherens katonai együttműködést megteremteni. Amíg eltérő módon látjuk a saját országunk szempontjából az orosz-ukrán konfliktust, a Nyugat-Balkánt, Koszovót, illetve most valószínűleg az izraeli konfliktust is, addig nagyon nehéz azokat a közös politikai alapokat megteremteni, ami mentén aztán tudnánk egy gyümölcsöző együttműködést felépíteni.

KV: *Hogyan értékelné az Európai Unió és a NATO szerepét az együttműködés megteremtésében?*

JZ: Hát ugyebár a NATO-ban ez egyszerűbb, hiszen ott egy szövetségi együttműködés keretein belül megvannak a feltételei a kooperációnak, konzultációnak. A NATO az alapvetően egy politikai konzultációs testület, amely katonai erővel bír. Az EU-ban most

fedezik fel és látják el pénzzel a katonai dimenziót. Az eddig felállás az volt, hogy a NATO katonát, az EU pénzt ad. Most ez úgy változik, hogy az Európai Unió lényegében egy amerikai részvételen kívüli biztonsági identitást próbál felépíteni. Ennek megvannak a maga csatornái, EU-n belül is van bőven együttműködési lehetőség. Én azt látom, hogy az országok nem feltétlenül élnek ezzel, persze vannak kivételek. Úgy gondolom, a keretek adottak, a politikai szándék az, ami meghatározza az együttműködés alapjainak a megteremtését.

KV: *Tudna esetleg olyan korábbi példát mondani nemzetközi katonai, vagy akár légierők közötti együttműködésre, mely iránymutató lehetne a visegrádi országok esetében is?*

JZ: A skandináv országokban, főként Svédország, Dánia és Norvégia között van nagyon komoly együttműködés, valamint a BENELUX államokban Belgium és Hollandia között. Vannak nagyon jó példák, amelyek működnek, ezekből mindenképpen át lehetne emelni bizonyos elemeket.

KV: *Mit gondol, ha nem is a V4 szinten, de más regionális együttműködésen belül érdemes lenne katonai, azon belül is légierős együttműködést létrehozni (pl. 3 Seas Initiative)?*

JZ: A 3SI egy sikeres kezdeményezés, mert ott a célok sokkal jobban összeegyeztethetőek. Itt megint csak visszatérnék a közös nézőpontra, a közös célok megfogalmazására a V4-en belül, ugyanis amíg ez nincs meg, addig a regionális együttműködésnek lesznek határai. De nagyon érdekes példa a magyar határvédelem, amelyben részt vettek csehek, szlovákok és lengyelek is. Van egy csomó jó példa, ami jó indikátorként szolgál, hogy azért valahol mégis egyforma vagy legalábbis hasonló érdekek mentén mozgunk. A 3SI jó alapot képezhet az ottani specifikus területek mentén egy kiterjesztésre.

4. számú melléklet:
Interjú Dr. Jakub Bornioval,
a Wrocław-i Egyetem Európa Tanulmányok Tanszékének
vezetőjével, és egyben a lublini Közép-Európa Intézet kutatójával
(készült: 2023. 11. 10., fordítás: Kesztyűs Viktória)

KV: *Mit gondol, melyek a lengyel légierő erősségei? És mely területek szorulnak fejlesztésre?*

JB: A geográfiai tényezők miatt Lengyelországban elsősorban a szárazföldi haderőnem tölti be a legfontosabb szerepet, azonban természetesen nem szabad elhanyagolni a többi haderő, mint a haditengerészet és a légierő jelentőségét sem, hiszen nélkülük lehetetlen lenne részt venni egy háborúban. Sajnos ebből következik, hogy Lengyelországban a légierő nem részesül a megfelelő támogatásokban és fejlesztésekben. Hosszú ideje az F-16 vadászgépek vásárlása volt a legnagyobb (és sajnos egyetlen) modernizációs program, illetve természetesen a CASA szállítógépek vásárlása. Szóval az erősségeket tekintve, mindenképpen ki kell emelnünk a szállító repülőgép flottát, amely régebbi típusokat is tartalmaz és sokszor vesz részt külföldi bevetéseken. A legutóbbi példa erre az volt, mikor két gépet küldtünk, hogy kimenekítsük az embereinket Izraelből. Úgy gondolom, ez a terület nem szorul fejlesztésre. Ipari viszonylatokat nézve van néhány cég, amelyek drónokat gyártanak, ezek nagyon hatékonyak a felderítés területén. A szárazföldi erőink is erősnek számítanak. Más területeket tekintve sajnos a lengyel védelmi iparban nem tudunk vadászgépeket, sem ezekhez szükséges rendszereket gyártani, ezért nemrég történt egy nagyberuházás Dél-Koreából. A gyengeségeket nézve, nem tudunk például új radarrendszereket gyártani, eszközöket tekintve hiányoznak a harci helikopterek. Ez eredeti terv a francia Caracal vásárlása volt, de az igazságügyi minisztérium felbontotta a szerződést 2015-ben és amennyire tudom mostanáig nincs is harci helikopterünk. Most vásárolunk néhány AugustaWestland típust Olaszországtól. Itt van a Sikorsky gyár, amely számos leányvállalatával szintén repülőeszközök gyártásával foglalkozik, szóval ez a márka képes ellátni a hadsereget. Más repülőeszközök területén is nagy hiányok vannak. Most vásároltunk felderítő repülőgépet Svédországból, hívhatjuk ezt a lengyel légtérellenőrző repülőgépnek. Nincsen légiutántöltő eszközünk sem, ezért nem vagyunk képesek a légtérben újratankolni a vadászgépeinket. Néha az amerikaiakét használjuk gyakorlatok vagy képzések esetén, de nem rendelkezünk sajáttal. Ezt mindenképpen fejlesztenünk kell, ha az a célunk, hogy katonai nagyhatalom legyünk. Nagy hiány van drónokból is, amelyek a modern hadviselés tekintetében nélkülözhetetlenek. Régóta nem volt fejlesztés a föld-levegő rakaté védelmi rendszerek területén sem. Jelenleg

beszereztünk Patriot rakétákat, és ezekből még többet fogunk vásárolni. Ez a terület már régóta alulfejlett és alultámogatott volt. A háború eszkalálódása miatt került sor ezekre a beszerzésekre, azonban szükségünk lesz még több vadászgépre, ezért is vásároltunk dél-koreai könnyű vadászgépeket, illetve rendeltünk néhány tucat F-35 vadászgépet az USA-tól. Ezek a gyors beszerzések történtek az elmúlt időben.

KV: *Igen, én is olvastam az elmúlt időben ezekről a beszerzésekről. A következő kérdésem az lenne, hogy mit tud a lengyel pilótaképzésről?*

JB: A probléma ezekkel az új amerikai vadászgépekkel az, hogy nagyon modernnek, ezért a vadászpilóták első körben a tengerentúlon kell, hogy részt vegyenek a képzésen, nem Lengyelországban. Később már, ha az első generáció visszajön, akkor már működhet a képzés itthon is. Általánosságban a képzéseket Lengyelország önállóan vitelezi ki. Van néhány iskolánk a pilótaképzésre, és nemsokára arra is képesek leszünk, hogy saját magunk képezzünk vadászpilótákat az új dél-koreai gépekre, melyeknek nem annyira fejlett a technológiájuk. A dél-koreaiak nagyon jók a gyors gyártásban, ezért ezek az eszközök nagyon hamar meg fognak érkezni, így már lekezdhetjük a pilóták földi felkészítését itt Lengyelországban, ami egy nagy előny az amerikai vásárlásokkal szemben.

KV: *A magyar vadászpilóták képzése is az USA-ban zajlik, ezért szerintem itt egy közös problémáról beszélünk.*

JB: Ha egyszer áttörnénk ezeket a korlátokat és Lengyelországban lenne egy kiképzőközpont, és ha Magyarország eldönti, hogy mely vadászgépekkel szeretne dolgozni a jövőben, akkor ezen a területen mindenképpen gyümölcsöző együttműködés jöhetne létre. Azonban, ha Magyarország a Gripeneknél marad, illetve eltérő típust választ, akkor sajnos ez az együttműködés nem biztos, hogy létre tudna jönni, legfeljebb a közös műveleti együttműködésben.

KV: *Mit gondol a V4 együttműködésről, főként katonai területen? Lenne olyan korábbi tapasztalat, amit kiemelne?*

JB: Általános katonai együttműködést tekintve tudom ajánlani nemrégiben készített analízisemet a témában. Légierős együttműködést tekintve a NATO Baltic Air Policing missziót szeretném kiemelni. Az elmúlt hónapokban a lengyel és magyar vadászgépek álltak szolgálatban. Sajnos a légierők közötti együttműködés a V4-ben nem túl fejlett, én csak a balti missziót tudnám példaként említeni.

KV: *Mit gondol, van létjogosultsága egy légierők közötti együttműködésnek a visegrádi országokban?*

JB: Úgy vélem, nagyon nehéz választ adni, mert ez inkább egy politikai kérdés. Ha visszanézzük a V4 együttműködés elmúlt 30 évét, akkor azt látjuk, hogy nem volt semmi mögötte, semmi lényeges. Néha kiterjedt a kooperáció a katonai területre, de csak EU-s szinten. A katonai együttműködések mindig politikai célokat szolgálnak. Mi lehet a közös cél a visegrádi országoknak? Az egyetlen ilyen: megvédeni a NATO keleti határát. Ha egyetértünk abban, hogy ez egy közös cél, akkor a légierők közötti együttműködésnek is minden létjogosultsága megvan. A probléma a képességeinkkel van. Leírhatunk mindent a papírra és mondhatjuk, hogy hozzunk létre egy együttműködést, de mit tudunk valójában csinálni? Hozzá tudunk járulni a NATO Baltic Air Policing misszióhoz, és itt jó lenne, ha létezne egy egyesített közös V4 szolgálat. Jelenleg is együttműködünk, de például Magyarország Litvániáért volt felelős, Lengyelország Lettorszáéért, és így tovább. Miért ne lehetne létrehozni egy közös egyesített projektet ezen a területen? Ez egy dolog, amit csinálhatnánk. Minden V4 országnak vannak vadászgépei, ezeket át lehetne helyezni Lengyelországba és innen védeni a balti országokat. Szintén együtt lehetne működni a közös fegyverszállításban Ukrajnának, de jelenleg Magyarország és Szlovákia ezt nem támogatja. Erre egyébként volt korábban példa, a lengyelek és a szlovákok közösen szállítottak MiG-29-eseket Ukrajnába. A kérdés az, hogy van-e erre politikai akarat, hogy fegyvert szállítsunk közösen? Nem gondolom, hogy lenne. De mindenképpen jó lenne, ha létezne egy ilyen kooperáció, ami a balti államok esetében létre is jöhet, és a magyar álláspont ellenére az orosz-ukrán háborúval kapcsolatban, ez nagyban hozzájárulna a NATO-hoz, és eddig is részt vettünk a Baltic Air Policing misszióban, szóval miért ne csinálhatnánk ezt együtt?

KV: *Mit gondol, mely további területeken jöhetne ez létre?*

JB: Magyarország nemrég vásárolt egy Aero Vodochody gyárat Csehországban, ahol kiképzőgépeket gyártanak. Miért nem egyesítjük az iparokat? Magyarország Csehországban gyárt kiképző repülőgépeket, Lengyelország gyárt alkatrészeket, vagy fordítva, hiszen a lengyel ipar szintén gyárt kiképzőgépeket. A legjobb példa erre a francia-német együttműködés az Airbus kapcsán. Együtt hatékonyabb, együtt nagyobb tényezők vagyunk. De persze ez csak spekuláció, ehhez mind politikai döntések kellenek. Közös beszerzés: ez az, ami soha nem történik ebben a régióban. Például mikor Lengyelország Dél-Koreából vásárol, akkor nem egyeztet a regionális partnereivel, hogy részt akarnak-e venni ezekben a hatalmas vásárlásokban. Régiós vadászgép vásárlás: ezen a területen is együtt lehetne működni. Minél többet vásárolunk, annál nagyobb kedvezményt kaphatunk, szóval nagyobb hangsúlyt kell fektetnünk a beszerzésekre és az

iparra. Szintén kiemelném még a krízismenedzsmentet: például Lengyelország a saját szállítógépeit küldte Izraelbe, Magyarország is a sajátját, de miért ne lehetne ezt is közösen, együttműködve?

KV: *Milyen képességekkel, kapacitással és eszközökkel tudna részt venni a lengyel légierő egy ilyen együttműködésben? Mit várhatunk cseh, magyar és szlovák oldalról?*

JB: Ez nagyon különböző, ha konkrét projektekről beszélünk. Ha például egy közös kríziskezelési feladatról beszélünk, például vissza kell hoznunk az embereinket Izraelből, akkor ezek szállítógépek lennének. Ha a balti országok légtérvédelméről van szó, akkor vadászgépek és légi utántöltő gépek lennének, stb. Szóval ez a feladattól függ.

KV: *Lengyel szemszögből hogyan értékelné az egyes országok részvételét a V4-ben, közös katonai projekteken?*

JB: Teljes mértékben elégedett vagyok, hiszen bár Magyarország, Csehország és Szlovákia méretüket tekintve együtt sem akkorák, mint Lengyelország, mégis nagyban hozzájárulnak az együttműködéshez. Magyarország nagy szerepet vállal a NATO feladatokban, nemzetközi hadosztályközpontnak ad otthont, zászlóaljméretű nemzetközi alakulatot lát vendégül, részt vesz az EU Visegrád Harccsoportban a saját szintjének megfelelően, hiszen Lengyelországhoz viszonyítva ezek kis országok, így nem lehet elvárni, hogy például ugyanannyi technikát és embert küldjenek, hiszen limitáltak a képességeik. A legjobb példák erre az EU Visegrád Harccsoport és a Baltic Air Policing. A legtöbb lengyelnek a következő geopolitikai elképzelése van: regionális szövetségeseket kell találnunk. Nagyon szeretnénk azt látni, hogy a cseh és a magyar védelmi ipar velünk működik együtt, nem pedig Németországgal, de ugyanakkor megértjük, hogy Németországnak számos előnye van velünk szemben. Lengyel részről nem sok erőfeszítés van, hogy meggyőzzük a regionális partnereket, hogy csatlakozzanak hozzánk.

KV: *Milyen előnyei lehetnek egy V4 légierő együttműködésnek a regionális biztonság és védelem szempontjából?*

JB: Főként politikai előnyei. A legfőbb cél a biztonság nemzetköziesítése ebben a régióban, a NATO keleti határán. Biztosnak kell lennünk abban, hogy például egy Észtország elleni támadás az egész NATO elleni támadást jelentené. Ezt jelentené a visegrádi erők jelenléte a balti államokban. Minél több nemzetközi erő van jelen a NATO keleti határának országaiban, annál nagyobb biztonságban vagyunk. És természetesen a katonai együttműködés sokat elárul az adott országok politikai együttműködéséről is. Az jó jel,

hogy egy jelenleg folyó együttműködés erős. Ha katonai területen képesek vagyunk együttműködni, akkor a politikai kooperáció is erős.

KV: *Melyek a V4 légierők közös céljai?*

JB: Megvédeni a NATO keleti határát. Ez az egyetlen cél szerintem. Többé kevésbé ugyanazon a szinten vagyunk, talán a lengyel szárazföldi erők fejlettebbek. Egy másik cél lehetne az átjárhatóság növelése, illetve a különböző területeken történő együttműködés, de ezek mind csak alárendelve az első és legfontosabb feladatnak: a keleti határ védelmének.

KV: *Milyen légierő képességek fejlesztése szükséges a közös cél elérése érdekében?*

JB: Minden ország légierője különböző fejlettségi szinten van. Mindenkinek megvannak a maga problémái. A lengyel problémákat már korábban említettem, de szeretném még kiegészíteni, hogy nagyon fontos, hogy legyen hozzáférést akadályozó (Anti-Access/Area Denial – A2/AD) rendszerünk, ami például sürgősen Magyarországon.

KV: *Milyen konkrét lépéseket javasolna az együttműködés létrehozásához?*

JB: Kezdjük a közös gyakorlatokkal, feladatokkal. Jelenleg is rengeteg ilyen van Lengyelország területe felett az amerikai légierővel együttműködve. Ezekhez csatlakozhatnának a V4 partnerek is. Ezekből a közös gyakorlatokból mindenkinek csak előnye származhat. Ezenkívül már minden a lehetőségeken múlik. Mivel ezekből nincs túl sok, ezért apró dolgokkal kell kezdeni.

KV: *Milyen kihívások merülhetnek fel és ezeket hogyan lehetne kezelni?*

JB: Ezek főként politikai kihívások, melyek az eltérő nézeteken alapulnak. Legjobb példa Magyarország politikája az orosz-ukrán konfliktussal kapcsolatban, és az az egyszerű tény, hogy mindannyian másként állunk az orosz kérdéshez a régióban, máshogy állunk Ukrajna támogatásához is. Ezek miatt különbözünk a katonai együttműködés kérdésében is. A második kihívás a védelmi iparunkkal kapcsolatos, ezek technológiai kihívások. Nem tudunk önállóan eszközöket gyártani, ezért külföldi gyártóktól függünk, a szövetség bizonyos aspektusaitól is függünk. Például nincs műholdas felderítésünk, sőt, a felderítő képességeink is nagyon korlátozottak. Illetve újra hangsúlyoznám a légi utántöltő képesség hiányát. Összességében tehát a technológiai és a politikai kihívások a legnagyobbak.

KV: *Hogyan értékelné az EU és a NATO szerepét egy V4 légierő együttműködésben?*

JB: Az EU és NATO együttműködés nagyon különbözik. Az EU fő szerepe a védelmi szektor kapacitásának bővítésében van, míg a NATO a képzésekre, gyakorlatokra és missziókra

fekteti a hangsúlyt, jelen esetben a légtér védelmére, az interoperabilitásra, illetve ahogy korábban említettem, konkrét feladatokra.

KV: *Tudna említeni olyan példát légierők közötti együttműködésre, mely követendő lehet a mi esetünkben is?*

JB: A válaszom itt is a NATO Baltic Air Policing lenne, de érdemes megemlíteni a Benelux államok, Belgium és Hollandia együttműködését, illetve a skandináv országokat is.

KV: *Mit gondol, ha nem V4 szinten, de más regionális együttműködésben érdemes lenne légierő együttműködés létrehozása? (pl. 3 Seas Initiative)*

JB: A 3SI a gazdasági együttműködésről szól. De vannak benne lehetőségek katonai tekintetben is, mint például az utak építése, a szárazföldi egységek mobilitása és manőverezési képessége, néhány autópálya repülőtérré való használata, stb. De összeségében nem mondanám, hogy egy 3SI légierő együttműködés döntő szerepet töltené be. Néhány projektnél megvalósulhat a kettős felhasználás, de ez nem jelenti, hogy ennek nagy hatása lenne biztonsági környezetre. Katonai együttműködést tekintve a régióból még kiemelném a Bukaresti Kilenceket. Lengyelországnak megvan a saját együttműködése a balti államokkal, főként katonai és védelmi téren, amely talán megkönnyítheti a légierő együttműködést. Megemlíthetnénk a V4+ formációt, illetve a Lublini Háromszöget, mely nagy segítséget nyújt Ukrajnának a háborús erőfeszítéseiben.