

Beszélgetés Kovács Andrással, a MERÉSZ elnökével

## Felkészültek a mezőgazdasági repülők

Bár az elmúlt években csökkent a több mint ötvenéves hazai mezőgazdasági repülés teljesítménye, abban mégis egyetértnek a szakemberek, hogy a magyar mezőgazdaságnak továbbra is szüksége van az „égi szekerek” munkájára. Vannak olyan területek, vannak olyan évjáratok, ahol és amikor a légi növényvédelem nélkül odalenne a termés, tehetetlen lenne a növénytermesztő. Ezekkel a kérdésekkel kapcsolatban a harmincöt éves gyakorlattal, 8 ezer órás repülési idővel rendelkező Kovács András, a Mezőgazdasági Repülők Érdekvédelmi Szövetségének (MERÉSZ) 2011 áprilisában megválasztott elnökét kértük tavaszi helyzetértékelésre.

– **Beszélgetésünk 2012. március első napjaiban, közvetlenül a tavaszi mezőgazdasági szezon kezdete előtt zajlik. Még tart a tél, de heteken belül, mire e sorok megjelennek, itt a tavasz, kezdődnek a tavaszi munkák. Mit mondhat a mezőgazdasági repülők szövetségének elnöke: ha az időjárási feltételek engedik, felszállhatnak idén márciusban és áprilisban a pilóták a szokott módon? Megengedik ezt a jogszabályok is?**

– Röviden azt válaszolhatom: igen, felszállhatnak. Ugyan a mezőgazdasági légi tevékenységet szabályozó 44/2005. (V. 6.) FVM-GKM-KvVM miniszteri rendelet jelenleg éppen módosítás alatt áll, megjelenése az idei szezon kezdetére, tavaszra várható. A még hatályos korábbi rendelet értelmében azonban a kora tavaszi fejtrágyázási munkák több helyen már el is kezdődtek. A módosításhoz a MERÉSZ véleményét, szakmai javaslatait is kikérték, s reméljük, figyelembe is veszik ezeket. Ismeretes, hogy az elmúlt években az EU-ban olyan hangok kerekedtek felül, amelyek a mezőgazdasági légi tevékenység megszüntetését akarják, annak ellenére, hogy a 27 tagállam közül tízben napi valóság a légi munkavégzés. Természetesen nem vitatjuk a jogi szabályozás felülvizsgálatának, ha kell, ésszerű szigorításának szükségességét, a környezetvédelmi szempontok figyelembe vételének követelményét, de ezt az 55 éve működő szakmai ágazatot egy tollvonással nem lehet megszüntetni. Erre anyagilag, technikailag és egzisztenciálisan sem vagyunk felkészülve.

– **Hányan és kik tudnak vállalkozni ma ilyen feladatokra? Mekkora a személyi és technikai állomány?**

– Az ez év január végén tartott szokásos szakmai továbbképző tanfolyamunkon 102 pilóta vizsgázott le, ami örvendetesen szép létszám. 56 helikoptervezető és 46 merevszárnyú-repülő-vezető újította meg szakmai is-

mereteit, akik 24 merev szárnyú és 35 helikopteres vállalkozásban folytatják tevékenységüket.

– **Kérem, mutassa be egy kicsit részletesebben is a légijárműparkot! Hány és milyen gép állítható hadrendbe?**

– Az említett helikopteres vállalkozásokban 42 üzemképes Ka-26-os (Ka-



Kovács András, a MERÉSZ elnöke

mov) várja a munkákat. Ennél több is rendelkezésre állhatna, de a várható munkák volumenét és a felkészítés költségeit mérlegelve a kollégák egyelőre ennyinek a munkavégzését látják biztosítottnak. Ehhez tudni kell, hogy minimum 50 órányi munka mellett rentábilis egy-egy helikopter működtetése.

A merev szárnyú gépek többsége (43 db) a jól ismert AN-2-es típus, emellett 6 db Turbo Čmelak, 2 db Dromader, 1 db Piper Pownee és 1 db Brave alkotja a flottát. A több mint 40 éves Kamovok pótlását szolgálja a 7 db Alouette helikopter. Sajnos, a géppark jelentősen elöregedett, mindenképpen szükség lenne a megújítására. Az új gépek bekerülési költsége azonban nagyságrenddel nagyobb annál, mint amit a mai körülmények között egy vállalkozás ki tudna gazdálkodni. Tárgyalások előtt állunk az illetékes mi-

nisztériumokkal, hogy milyen lehetőség lenne a beszerzések támogatására. Mindehhez persze megbízható, stabil piacra is szükség van, hogy a gépeknek biztosan legyen munkájuk.

– **Az elmúlt húsz évben átalakult a magyar mezőgazdaság; megváltoztak a birtokviszonyok, a nagyüzemek mellett a kisebb gazdaságok is megjelentek. Mennyi lehet a légi munkák iránti igény egy tenyészidőben, és mennyit képes teljesíteni a jelenlegi állomány? Mik a jellemző munkák?**

– A rendszerváltás előtti időkben egy-egy repülős brigádnak évente 15-18 megrendelője volt, és ezek jellemzően a nagyüzemi gazdaságok közül kerültek ki. A munkákat minden üzemben az ott dolgozó növényvédelmi szakirányítóval egyeztetve hajtotta végre. Ma, a megváltozott tulajdonviszonyok következtében, egy-egy vállalkozás 60-70 partnerrel áll kapcsolatban. Mondanom sem kell, hogy ez mennyivel több szervezőmunkát, egyeztetést és adminisztrációt jelent, s mi tagadás, a gazdaságossága is jóval rosszabb, mint a többszázhektáros táblákon végzett munka esetén.

Ami a tényleges munkákat illeti: bár a korábrinál kisebb nagyságrendben, de műtrágyázást, fejtrágyázást végzünk. A munka mennyiségének ugyanis a gazdálkodás általános nehézségei és a magas műtrágyaárak szabnak határt. A vegyszeres gyomirtás iránti igény visszaesett, viszont az állománypermetezésekben megnőtt a repcében végzett légi védekezés aránya. Mind a kártevők elleni, mind a betakarítás előtti kezelések jelentős munkát adnak a repülőknek.

Nyáron folytatjuk a szünyogirtást, hiszen erre van igény. Nagyon sajnálatosnak tartjuk viszont, hogy a kulancsirtás megszűnt, pedig ezek az élősködők nagyon súlyos betegségeket terjesztenek, s laikusként úgy gondolom, nem lenne szabad lemondani az irtásukról.

**An-2****Mi-2****Čmelak****Alouette****M18 Dromader****Ka-26**

Az erdészeti védekezési igény alapvetően a kártevők tömegszaporodásától függ. E kérdésben meghatározó a gypjaslepke előfordulása, és mint ismeretes, ez legutóbb 2006-ban tetőzött.

– Szakmai berkekben köztudott, hogy a földi gépes védelemben az utóbbi években jelentősen „feljöttek” a hidas és önjáró permetezőgépek. Ez nyilvánvalóan bizonyos konkurenciát jelent a légi kijuttatásnak. **Hogy látja ön ezt a kérdést?**

– Ez a konkurencia valóban létezik, s tagadhatatlan, hogy mi versenytársaknak tekintjük őket, de semmi esetre sem ellenségnek; bízom benne, hogy ez fordítva is így igaz. A nagyteljesítményű földi gépek munkába állása óta valóban csökkent a légi kijuttatás iránti kereslet, annak ellenére, hogy

nem egy esetben mi kedvezőbb áron nyújtánánk a szolgáltatást. Úgy érzem, mindkét technológiának megvan a jogosultsága, hiszen a domborzati viszonyok (különösen a Dunántúlon) eleve behatárolják a földi gépes munkavégzés lehetőségeit, és az időjárás is gyakran felülírja a munkaszervezési elképzeléseket. 2010 nyarán, az állandó esőzések miatt, mind a szántóföldi kultúrákban, mind a gyümölcs-szőlőültetvényekben nagyon kevés volt a permetezésre alkalmas napok száma, de a felázott talajokra traktoros gépekkel gyakran még akkor sem lehetett rámenni, ha nem esett, így az egyedüli megoldást a légi kijuttatás kínálta. Gondoljunk közben bele, mit jelent a pár napos késedelem a kalászfuzáriózis vagy a szőlőperonoszpóra elleni

védelemben? De még 2011 tavaszán, a sok belvizes terület miatt is sok esetben csak a levegőből lehetett az aktuális műtrágyaszórást elvégezni. Tehát úgy gondolom, mindkettőnek van létjogosultsága, s a körülmények fogják eldönteni, mikor kinek jut a megbízás a feladat elvégzésére.

– A jogi szabályozás mellett a „túlélést” a műszaki-technikai feltételek is meghatározzák. Mi a helyzet a Kamov helikopterek alkatrész-utánpótlásával vagy fődaráb-ellátottságával? Sikerül-e erre és a következő évekre, azaz a lapátok akár 30 éves koráig megkapni az élettartam-hosszabbításukat a Kamov Iroda támogatásával? Mi a helyzet a Kamov által jogosított hazai lapátjavító-, motorjavító- és



**reduktorjavító-műhelyek jövőbeni létrehozásával? Netán új típusú gépekre cserélik ezeket?**

– Erre az évre a lapátélettartam-hosszabbítást jó előre, még az elmúlt év nyarán kezdeményeztük. A szakértők decemberben elvégezték 22 készlet rotorlapát ellenőrzését. Ez év március elején érkezett meg az engedély, tehát az élettartam-növelés az idei évre rendben van. A Repszter Kft. által 2009-ben létrehozott szakértői csoport vizsgálatai szerint a rotorlapátok működését 30 éves korig találták biztonságosnak. A Kamov Iroda jelenleg is vizsgálta a szériagyárban 25 éves rotorlapátokat. Ennek eredménye a közeljövőben várható. A legidősebb rotorlapátjaink most 24 éves élettartamukig működhetnek. A Kamov helikopterek alkatrész- és fődarabellátása még néhány évi üzemeltetést tesz lehetővé.

A Kamov által jogosított hazai lapátjavító, illetve motor- és reduktorjavító üzemek auditját még a múlt év szeptemberében megrendeltük. A szerződéskötés előkészítése folyamatban van, az auditok várható időpontja ez év II. és III. negyedéve. A Kamov helikopterek cseréje részben azonban

már megkezdődött; a korábban említett Alouette II. francia gépek már több helyen is dolgoznak az országban, de ebben a kérdésben meghatározóak a tetemes beruházási költségek.

**– Közelebb a „barázdához”, azaz a táblák fölötti repüléshez: a mai gazdasági helyzetben mikor, milyen feltételek mellett éri meg egy repülő vállalkozásnak ez a tevékenység? Kell-e mérlegelniük a kollégáinak, hogy érdemes-e felszállniuk, mert költségeiket esetleg nem fedezi a szolgáltatás díja?**

– Amint korábban is szó volt róla, valamennyi körülmény figyelembe vételével átlagosan 50 repült óra után válik rentábilissá a légi kijuttatás. Ez a kalkuláció a megkerülhetetlen műszaki költségek, az egyéb, járulékos költségek és az egyre növekvő üzemanyagárak alapján adódik. Az általunk használt 91-es repülőbenzin ára most 500.- Ft felett van literenként. Már vannak olyan légi járműmotorok, amelyek 95-ös benzinnel működnek, de a szokványos benzinkúti üzemanyag egyéb tulajdonságai (párolgás, buborékosodás, stb.) miatt e célra nem alkalmas. Az egyes vállalkozások éves tel-

jesítménye földrajzi elhelyezkedéstől, partnerkapcsolatoktól függően nagyon változó. Ma, ha egy vállalkozás 150-180 repült órát teljesít, az jónak mondható, de vannak kollégák, akik ennek kétszeresét is teljesíthetik.

**– Hogy áll a szakmai utánpótlás kérdése? Van-e ma Magyarországon repülőképzés? Kik lépnek az önök nyomdokaiba?**

– Általános pilótaképzés a nyíregyházi főiskolán folyik, de ez nem célszerűen mezőgazdasági repülőképzés. Az itt végzetek 140 óra igazolt repüléssel +55 óra szimulátoros képzéssel lépnek ki a főiskoláról. További 60 óra repülés teljesítése után jelentkezhetnek olyan kiegészítő képzésre, ami alkalmassá teszi őket arra, hogy mezőgazdasági pilóták lehessenek.

Hogy kik és hányan fognak a helyünkre lépni, azt nem tudnám megmondani, de az idei monori szakmai továbbképzésen öt olyan fiatal pilóta vett részt, akik az apjuk vállalkozásában ismerkedtek meg a repüléssel, és így léptek erre a pályára. Bízunk benne, hogy lesznek követőik.

*Lejegyezte: Princzinger G.*