

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM

Doktori Tanács

Pogácsás Imre okl. mk. ezredes

**A REPÜLŐESZKÖZÖK
MÉRNÖKMŰSZAKI BIZTOSÍTÁSÁNAK ÉS ÜZEMELTETÉSÉNEK VIZSGÁLATA
A FEGYVERZETVÁLTÁSSAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN**

Doktori (PhD) értekezés szerzői ismertetője
és hivatalos bírálatai

Budapest

2012

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM

Doktori Tanács

Pogácsás Imre okl. mk. ezredes

**A REPÜLŐESZKÖZÖK
MÉRNÖKMŰSZAKI BIZTOSÍTÁSÁNAK ÉS ÜZEMELTETÉSÉNEK VIZSGÁLATA
A FEGYVERZETVÁLTÁSSAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN**

Doktori (PhD) értekezés szerzői ismertetője
és hivatalos bírálatai

Tudományos témavezető:

Prof. Dr. Óvári Gyula CSc egyetemi tanár

Budapest

2012

A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

A hazánkban évek óta tartó hadsereg korszerűsítés folyamat egyik fő problémaköre, a NATO csatlakozással párhuzamosan a nemzeti és szövetségi előírásoknak, sajátosságoknak való egyidejű, költséghatékony megfelelés, másrésről a több éve tartó krónikus alulfinanszírozottság miatt a repülőcsapatok tartalékaikat felélték, ami a még üzemképes repülőeszközök közül is többnek a leállítását, a repülési idők további csökkenését okozta.

A magyar katonai repülésben, döntően a 70-es 80-as években beszerzett, túlnyomórészt korábbi szovjet gyártmányú eszközök egy része napjainkra korszerűtlenné vált, ezért az élettartamuk meghosszabbítására alkalmas javításközi, össztechnikai üzemidő hosszabbítási, korszerűsítési folyamatokon túl a haderőfejlesztési célkitűzések tervei alapján cserére illetve modernizációra szorultak, illetve szorulnak. Alapvetően két lényeges elv az melyek prioritást élvezhetnek, az egyik az ország védelmi képesség követelményeinek való megfelelés, a másik pedig a NATO szövetségi rendszerén belüli elvárások.

A meglévő szállító és harci helikoptereink egy része össztechnikai üzemidejét ledolgozta, másik része a több éve tartó krónikus alulfinanszírozottság miatt nagyjavításra vagy üzemidő hosszabbításra vár, hogy a 2020-ig történő üzemeltetésük megvalósulhasson. A Magyar Honvédség 2009-ben kivonta rendszeréből az élettartamuk végét elérő L-39 típusú repülőgépeit, 2010-ben pedig elköszöntünk az 1993-ban államadósság ellenében átvett, állapot szerinti üzemeltetésre átállított, MiG-29-es típusunktól is. A szállító repülőgépés flottánk 2004 óta szinte változatlan, az 5 db AN-26 típusú gépen az esedékes nagyjavításaik során a nemzetközi katonai és polgári légi forgalomban kötelező avionikai berendezések modernizációja és integrációja megtörtént. A Magyar Honvédség légierijében jelenleg rendszeresített repülőeszközök cseréje – a Gripenek kivételével – a haderőfejlesztési tervekben, technikai avultságuk és életkoruk ellenére, komoly erőforrás igénye miatt évről-évre húzódik. A honvédelmi tárca számára ismert költségvetési támogatás azonban 2015 év végéig a 2012 szintnek megfelelően került megállapításra, így valószínű, hogy a tervezett képességekhez, és az avultság következtében szükséges új repülőeszközök (helikopterek, szállítórepülőgépek) beszerzésének lehetősége 2015 után valósulhat meg.

A HM tárca a 90-es évek végétől az akkori 10 éves fejlesztési terveiben már szerepeltette a harcászati repülőgépek váltásán túl a szállító és kiképző repülőgépek, valamint közepes szállító helikopterek beszerzését is. A Magyar Légierő a fenti követelményrendszerek és elérhető költségvetési erőforrások elemzése után, a harcászati repülőgépek közép- és hosszú távú fejlesztésre vonatkozó javaslatát a MiG-29 repülőgépek minimálisan szükséges

modernizációjára, használt nyugati gyártmányú repülőgépek lízingelésére és hosszú távon új nyugati gyártmányú harcászati repülőgépek beszerzésére dolgozta ki. Ennek során az új harcászati repülőgép beszerzését a MiG-29 típus kivonásának megkezdése előtt tartották indokoltnak. A helikopterekkel kapcsolatos modernizációs elképzeléseket a volt Varsó Szerződés úgynevezett V4 országai, (lengyel, cseh, szlovák, magyar) közös kezdeményezésben fejlesztési program keretében tervezték megvalósítani. A helikopterképesség kérdése, azóta is napirenden van, napjainkban is foglalkoznak vele a szakemberek és a honvédelmi tárca vezetése.

A fenti tervek közül egyedülként a harcászati repülőgépek váltása történt meg, ezért értekezésemben, ezzel a fegyverzetváltással összefüggő üzemeltetésre gyakorolt hatások elemzését mutatom be, mivel a Gripenek rendszerbeállításának következtében a szükséges „műszaki kultúraváltás” és minőségképesség még nem valósult meg teljes körűen. A katonai repülés jelenlegi rendszerében az egyszerre jelenlévő úgynevezett nyugati és keleti technika, különböző üzemeltetési stratégiája, anyagi-technikai biztosítása, irányítása és infrastruktúrája, azok párhuzamos fenntartását és kiépítését igényli fegyverzeti inkompatibilitásuk mellett. Az üzemeltetési rendszerre érvényes hatályos szabályzók és a szükséges képzések, átképzések, szervezeti elemek és oktatás rendszerében is jelen van ez a kettősség.

HIPOTÉZISEK

A repülő eszközök korszerűsítése, cseréje során a magas szintű technikai fejlődéshez és funkcionális szervezeti változásokhoz köthetően a repülőeszközök váltása okán szükségszerű a korábban alkalmazott mérnökműszaki biztosítás és üzemeltetés rendszervizsgálata elemzése és átdolgozása.

A repülőeszközök tervezett váltása során az új típusú harcászati repülőgépek rendszerbeállításával összefüggésben, valamennyi komplex eszközre használható és a kiválasztás főbb szempontjainak megfeleltethető objektív módszer kidolgozható.

A meglévő üzemeltetési rendszer egyes elemei az úgynevezett „műszaki kultúra” váltás során a NATO szabványosítás alkalmazásával, az új követelményeknek megfeleltethetőek, azonban szükséges a környezet (struktúra, szabályzók, oktatás, stb.) megváltoztatása.

KUTATÁSI CÉLKITŰZÉSEK

Dolgozatomban a következő kutatási célokat tűztem magam elé:

1. Az értekezés elkészítése során célul tűztem ki, hogy a harcászati repülőgépek cseréje során bekövetkező, jelenlegitől eltérő üzemeltetési rend változásainak összefüggéseit és az ehhez köthető mérnökműszaki biztosítás feladatainak változásait megvizsgáljam és feltérképezem, azokról objektív, tudományos igénnyel elemzett képet nyújtsak, lehetőség szerint feltárva és hangsúlyozva a jelenlegi és az új rendszer közötti esetleges azonosságot, hasonlóságot és különbségeket.
2. Szükséges a repülőeszközök típusváltásával bekövetkező fegyverrendszer váltás hatásának elemzése, rendszervizsgálata a meglévő és működő mérnökműszaki biztosítás illetve az üzemeltetés rendszerére.
3. Továbbá célom, hogy bemutassam a repülőeszközök váltása során az új típusú repülőgépek rendszerbeállításához kapcsolhatóan, a NATO által számunkra előírt elvárások és az ország védelmi képességét befolyásoló tényezők figyelembevételével melyek lehetnek a gyakorlatban is alkalmazható elméleti kiválasztás szempontjai.

KUTATÁSI MÓDSZEREK

Értekezésemben az általános és a különös kutatási módszereket, a szakirodalom feldolgozása során, pedig az analízis, a szintézis, az indukció és a dedukció módszerét alkalmaztam. Az összehasonlító kutatási módszert a NATO tagállamokban használatos üzemeltetési rendszerek elemzése során helyeztem előtérbe.

A kutatás során a történeti módszer alkalmazásával a harcászati repülőgépek cseréjével összefüggésben, a honvédelmi tárca által megfogalmazott kérdések, mintegy 10 évi történetének elemzését végeztem el.

A választott téma jellegéből következik, hogy az előzetes könyvtári-levéltári kutatómunka során összegyűjtött szakirodalom feldolgozásánál az analitikus módszert követtem, majd a rendszerezést követően szintetizáltam a rendelkezésemre álló ismereteket.

AZ ELVÉGZETT VIZSGÁLATOK ÖSZEFoglalása

A bevezetőben azokat az inspiráló tényezőket soroltam fel, melyek az értekezés megírására ösztönöztek. Aktualitásának hangsúlyozásával párhuzamosan bemutattam a választott kutatási módszereket és annak célkitűzéseit.

Az **1. fejezetben** bemutattam és elemeztem a jelenleg meglévő mérnökműszaki biztosítás rendszerét, melynek során a hagyományos repülőeszközök üzemeltetésével kapcsolatos problémaköröket hangsúlyoztam. Vizsgáltam a humán erőforrás szükséglet és az anyagi technikai biztosítás erőforrás igényének bemutatásával a napjainkban is alkalmazott mérnökműszaki biztosítás rendszerét is.

A **2. fejezetben** a szakirodalmakban is elfogadott, illetve az általam kidolgozott szempontrendszer szerint a kiválasztás során alkalmazható módszerek elemzését mutattam be kontrasztív vizsgálati módszer segítségével. Ennek során összevettem a Gripen repülőgépek kiválasztásának módszerét a szakirodalomban ajánlott és található módszerekkel.

A **3. fejezetben** a Magyar Honvédség Légierijénél rendszeresített, túlnyomórészt szovjet gyártmányú és IV. generációs repülőgépek üzemeltetési elveinek vizsgálatával egyidejűleg a NATO interoperabilitási feladatok elemzését végeztem el.

A **4. fejezetben** a NATO követelményeknek megfelelő fegyverzetváltás alapján a követelményrendszer ismertetésével, annak az üzemeltetésre gyakorolt hatását mutattam be, illetve a Gripen repülőgépek svéd és magyar követelményeknek is megfelelő, a jelenlegi üzemeltetési stratégia tapasztalatait is felhasználó, üzemeltetési koncepcióját, valamint az üzemeltető szervezet felépítését, tevékenységének rendjével kapcsolatos követelmények rendszerét vázoltam fel.

Az **értekezés kutatási eredményeinek összegzésében** a célkitűzéseimmel összhangban a végkövetkeztetések és a várható tudományos eredmények felsorolásával egyidejűleg tézisekbe foglaltam új tudományos eredményeimet. Ezt követően ajánlásokat tettem az értekezés felhasználhatóságára.

ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK

A fegyverrendszerek, repülőeszközök kiválasztása, beszerzése alkalmával kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy a mérhető és általam összeállított számszerűen összehasonlítható harcászati-technikai adatok mellett, olyan kevésbé egzakt jellemzőkre, mint a harci hatékonyság és sérülékenység, a repülésirányítás rendszere és minősége, valamint a repülőgép háborús üzemeltetéséhez szükséges valamennyi igény.

A hatékonyság és túlélőképesség mutatóinak kialakítására, valamennyi fejlesztő és gyártó nagy figyelmet fordít a gyártás során. Repüléstechnikai adataik és manőverjellemzőik alapján,

az ár-érték arány figyelembevételével, nem választható ki közülük a legjobb. Ennek megítélésére a gyakorlati referencia a legmegbízhatóbb, azonban nem minden típus tud valós háborús tapasztalatok alapján adatokat szolgáltatni, ezért fontos egy olyan objektív módszer alkalmazása melyet az értekezésemben bemutattam.

A dolgozatom témaválasztása aktualitásának bizonyítására **megfogalmaztam** azt a **tudományos problémát**, ami a Magyar Honvédség légierijénél tervezett és bekövetkezett fegyverzetváltások szükségszerűségét indokolja. A célkitűzésemnek megfelelően **bemutattam** a katonai repülés jelenleg érvényes repülőműszaki biztosítási rendszerét, használatos fogalmait, jelenlegi szervezeti elemeit. A szövetségi rendszer változásai és az eszközök mennyiségének drasztikus csökkenésével egyidejűleg a hagyományos, szovjet gyártmányú repülőeszközök hazai üzemeltetésével kapcsolatos **problémaköröket elemeztem**. A vonatkozó szakirodalmak feldolgozásával **szemléltettem** a humán erőforrás szükséglet és az anyagi technikai biztosítás szükségszerű változásainak körülményeit és napjainkban kialakult helyzetet az MH légierijénél is alkalmazott mérnökműszaki biztosítás rendszerében.

A kitűzött célnak megfelelően a feldolgozott szakirodalmak **szintéziseként kidolgoztam azt a követelményrendszert**, melynek segítségével a számunkra legmegfelelőbb repülőeszköz ki lehet választani, ám ehhez a tárca részéről szükséges meghatározni elsődlegesen az elérendő célt és a rendelkezésre álló forrásokat.

Bemutattam azokat a különbségeket és kritériumokat melyeknek a helikopterek szállító és kiképző légi járműveinknek meg kell felelni. A gyakorlati összehasonlítás megvalósításához **bemutattam a széleskörűen alkalmazható módszereket, rámutattam** a megfelelő súlyozási eljárás jelentőségére, melyet a lehetséges beszerzési eljárások során alkalmazni lehet.

A feldolgozott és hivatkozott irodalmak alapján **elvégeztem** a Magyar Honvédség légierije által 1993-tól használt MiG-29 típus, és a fegyverzetváltás során rendszeresített Gripen repülőgép üzemeltetésében alkalmazott jellemzők **elemzését. Bemutattam** azokat a hasonló és különböző technikai, technológiai mutatókat, melyek alapján a NATO interoperabilitási tulajdonságok mérhetőek. **Kidolgoztam és elvégeztem** egy úgynevezett NATO szabványosítási rendszernek megfelelő összehasonlító elemzést, melynek során bemutattam a MiG-29 típus modernizációs lehetőségeit és a III. valamint IV. generációs Gripen repülőgép képességeit.

Bizonyítottam, hogy a Gripen EBS Hu típusú vadászpilóta gép, közvetlen kiszolgálása az üzemeltető század szintjén alapvetően nem igényli azt a szakági specializációt, ami napjainkig megszokott volt a Magyar Honvédség repülőcsapatai működésében. Gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a repülések közvetlen kiszolgálásához kevesebb szakember szükséges, azonban az időszakos munkák során továbbra is célszerű az úgynevezett „specialisták”, szakági ismeretekkel bíró szakemberek alkalmazása.

Megállapítottam, hogy a fenti képességekre alapvetően nem a repülések idején végzett rutinműveletek során van szükség, hanem főként a javításoknál, esetleg az időszakos munkáknál, karbantartásoknál.

Az általam elvégzett **elemzések szintéziseként bizonyítottam** az üzemeltetési rendszer változásainak szükségességét és **bemutattam** az általam javasolt üzemeltetési stratégiát, illetve az üzemeltető szervezet megfelelő struktúráját.

Bizonyítottam, hogy a repülések közvetlen kiszolgálása valóban igényelhet kisebb létszámú személyzetet, mivel ezek szinte a folyadékokkal és egyéb anyagokkal, eszközökkel történő feltöltésre korlátozódnak, a beépített önellenőrző rendszer pedig folyamatosan felügyelet alatt tartja a repülőgépet. Amennyiben a megelőző repülési feladatról a repülőgép úgy érkezett vissza, hogy a beépített önellenőrző rendszer nem tárt fel meghibásodást, úgy a repülőgép rendszerei üzemképesnek tekintendők, és nem kerül végrehajtásra úgynevezett „meleg” ellenőrzés.

Összességében elmondható, harcászati repülőeszközök váltásával egyidejűleg a korszerű számítógéppel támogatott földi támogató rendszerek és korszerű diagnosztikai berendezésekhez kapcsolódó új technológia már használatban van a Magyar Honvédség üzemeltetési rendszerében, ahol az **általam bemutatott és javasolt szervezeti struktúra** eleget tesz az új kiszolgálási rendszer követelményeinek.

A fegyverzetváltással összefüggésben szükséges megújítani az érintett üzemeltetési rendszert, és a hadfelszerelések esedékessé váló cseréje során pedig használni kell a korábbi tapasztalatokat és a legmegfelelőbb hosszú távú megoldást célszerű támogatni.

ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

Az értekezésben bemutatott kutató munkám új tudományos eredményeit a következő tézisekben foglalom össze:

1. Feltártam a harcászati repülőgépek váltásával kapcsolatban az újonnan alkalmazásra kerülő fegyverrendszerek repülő mérnökműszaki biztosítása során a szervezeti struktúra kialakítása és a működés gyakorlata között fennálló összefüggéseket és ezek valódiságát, érvényességét a Magyar Honvédségre vonatkoztathatóan **bizonyítottam**.

2. Kidolgoztam egy, a gyakorlatban is alkalmazható, gazdaságossági és hatékonysági szempontokon alapuló **kiválasztási eljárást** a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Honvédség felső szintű vezető szervei számára, amely elméleti alapként szolgálhat a jövőben aktuálissá váló repülőeszközök cseréje esetén.

3. Kidolgoztam egy, a NATO szabványosítási rendszernek megfelelő összehasonlító elemzést. **Az elemzést elvégeztem**, melynek során bemutattam a MiG-29 típus modernizációs lehetőségeit és a III. valamint IV. generációs Gripen repülőgép képességeit.

4. Bizonyítottam, hogy a NATO követelményeknek megfelelő repülőeszközök üzemeltetésével kapcsolatos rendszernek van hazánkban is hasznosítható eleme, melyek a teoretikus javaslatom alapján, megfelelő szervezeti struktúra esetén alkalmazható a hazai üzemeltetési rendszerünkben.

A KUTATÁSI EREDMÉNYEK GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁGA

Megítélésem szerint az általam elkészített értekezés anyaga a Nemzeti Közszerületi egyetem repülőműszaki szakterületi képzésében a légi járművek üzemeltetésével összefüggő ismeretek oktatása során felhasználható, hogy a hallgatók képesek legyenek a repülőgépek és műszakilag összetett rendszereinek teljes körű elemzésére, valamint az élettartam menedzsment alapú szemlélet jobb megértésére.

Az értekezés egyes részei az Magyar Honvédség Altiszti Akadémia oktatási rendszerében is felhasználhatók, valamint a repülőműszaki szakmai szabályok kidolgozására a 128/2012. (HK 4.) HVKF intézkedésnek megfelelően alakult Munkacsoport is alkalmazhatja azt a kidolgozó munkája során.

A Gripen repülőgépek rendszerbeállításával bekövetkezett fegyverzetváltás tapasztalatai, a program komplex megvalósításának körülményei, azok széleskörű megismerése segíthet, nemcsak a légi erő, hanem valamennyi haditechnikai eszköz váltásával összefüggő döntés előkészítési folyamat leegyszerűsítésében.

A kutatási eredményeim és javaslataim, a bemutatott kiválasztás elvei és jellemzői, felhasználhatóak a honvédelmi tárca védelmi képességének megújítása, korszerűsítése során, melynek eredményeképpen egy minden szempontnak megfelelő minőségű erő állhat rendelkezésünkre a nemzeti és szövetségi kötelezettségeink teljesítéséhez.

Ennek megfelelően dolgozatomat figyelmébe ajánlom azoknak a kollégáknak is, akik a légierő technikai korszerűsítésén dolgozó tervező, elemző szakemberek, hogy az ismertetett szempontok, ajánlott megoldások megismerésével a gyakorlati beszerzési eljárás előkészítése során várható problémák megoldására fel tudjanak készülni, az eredményes pályázatás érdekében.

AZ ÉRTEKEZÉSSSEL KAPCSOLATOS PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE

1. Imre Pogácsás: Lifetime monitoring system overview of 4th generation aircraft, Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2010. 1. szám.
2. Balaskó Márton – Veres István – Pogácsás Imre – Molnár Gyula – Sváb Erzsébet – Vígh Zoltán: Helikopter rotorlapátjainak vizsgálata radiográfiai módszerekkel, Anyagvizsgálók Lapja 2005. 2. Szám, p.: 37-41.
3. Balaskó Márton – Horváth László – Vígh Zoltán – Pogácsás Imre: Kompozit szerkezetek tanulmányozása Komplex Digitális Radiográfiával, Anyagvizsgálók lapja 2007. 4. szám p.: 137-142.
4. Pogácsás Imre: A pilóta nélküli repülőeszközök, avagy egyenes út a robothadviselésig? Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2008. 2. szám.
5. Pogácsás Imre: Az ANTONOV repülőgépcsalád aktuális típusváltozatai, HADITECHNIKA, Budapest, 2009. 3. szám, p.: 67-74.
6. Pogácsás Imre: A közös Szállító Repülőgép Program, HADITECHNIKA, Budapest, 2009. 4. szám, p.: 20-23.
7. Pogácsás Imre: A Pilóta nélküli hadviselés eszközei, Katonai Logisztika, Budapest, 2008. 1. szám, p.: 72-96.
8. Pogácsás Imre: A MIG-29 „Kétfarkú” hazai életútja és korszerűsítésének, állapot szerinti üzemeltetési rendszerének rövid története a kezdetektől napjainkig, Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2009. 4. szám

9. Pogácsás Imre: A korszerű repülőeszközök alkalmazásával összefüggő repülőtéri és repülőműszaki biztosítás időszerű kérdései, Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2008. 04. 11. különszám.
10. Pogácsás Imre: A korszerű diagnosztikai berendezések és földi támogató rendszerek alkalmazása a repülőgépek üzemeltetésében, Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2007. 04. 20. különszám.
11. Csőke Zoltán – Pogácsás Imre: Új technológia – új elvek az üzemeltetésben, Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2006. 04. 21. különszám.
12. Molnár Gyula – Pogácsás Imre – Veres István – Vígh Zoltán: Mi-8, Mi-17, Mi-24 típusú helikopterek forgószárny lapátjainak radiográfiai vizsgálata, Repüléstudományi Közlemények, ZMNE, Szolnok, 2005. 04. 15. különszám.
13. Imre Pogácsás – Tamás Csanádi: Non-Destructive Measurement Technology in the Hungarian Air Force, NATO RTO AVT-124 Specialist Meeting on „Recent Developments in Non-Intrusive Measurement Technology for Military Application on Model- and Full Scale Vehicles”, Budapest, 2005. április 25. konferencia kiadvány.

Saját publikációim felsorolása

SZAKMAI-TUDOMÁNYOS ÖNÉLETRAJZ

Tanulmányaim:

1981-1985-ig a Kilián György Repülőműszaki Főiskola helikopter sárkányhajtómű üzemeltető szak hallgatója.

1985.07.15-én a főiskola helikopter sárkányhajtómű szak okleveles repülő-műszaki tisztként és erőgépész üzemeltetőként végeztem.

1994-1995-ig BME Előkészítő tanfolyamán vettem részt.

1995-1997-ig a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki kar, Gépipari technológia szak hallgatója.

1997.09.19-én a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki kar, Gépipari technológia szakán jó minősítéssel okleveles gépészmérnöként végeztem.

Beosztásaim:

1985.09.01-től 1986.05.01-ig a Magyar Honvédség Repülőműszaki Anyagellátó Központ Törzsszázad parancsnoka.

1986.05.01-től 1990.09.30-ig a Magyar Honvédség Repülőműszaki Anyagellátó Központ Tárolási osztály vezetője.

1990.10.01-től 1995.08.31-ig a Magyar Honvédség Repülőműszaki Anyagellátó Központ Tervező ellátó tisztje.

1997.11.01-től 1999.08.31-ig a Magyar Honvédség Repülőműszaki Anyagellátó Központ Tervező Ellátó osztály osztályvezetője.

1998.09.01-től 1999.06.30-ig a Magyar Honvédség Repülőműszaki Anyagellátó Központ Parancsnok Gazdálkodási helyettese.

1999.09.01-től Magyar Honvédség Repülőműszaki Szolgálatfőnökség anyaggazdálkodási osztály kiemelt mérnök főtisztje.

2002.09.01-től MH Haditechnikai Ellátó Központ parancsnok helyettes.

2004.12.15-től MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség szolgálatfőnöke.

2007.01.01-től HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség osztályvezető (ig.h.).

2010.01.01-től HM Fegyverzeti és Hadbiztosági Hivatal hadfelszerelési Igazgató (főig.h.).

Nyelvismeret:

1995. január. 28.-án a Kilián György Repülőműszaki Főiskolán orosz nyelvből szigorlatoztam, mely alapján Orosz alapfokú XC-12/1981. számú bizonyítványt kaptam.

1997. április. 25-én a ZMNE Állami Nyelvvizsga Bizottság előtt Angol nyelvből katonai szakanyaggal bővített „C” típusú állami nyelvvizsgát tettem

2001.12.06-án NATO STANAG 6001 2.2.2.2,

2005. 06.07-én NATO STANAG 6001 3.3.3.3.

Előléptetések:

1985.08.20. hadnagy;

1989.08.20. főhadnagy;

1994.01.01. százados;

1999.01.01. őrnagy;

2001.10.23. alezredes;

2004.12.15. ezredes.

Tanfolyamok, egyéb kiegészítő képzések:

1989.01.27-1989.06.17 Emelőgépek felépítése és üzemeltetése Budapesti Műszaki Egyetem Mérnök Továbbképző Intézet;

1997-ben a BME tanulmányaim alatt a szervezett képzésen felül a BME és a New York Állami Egyetem által a BME Total Quality Management Center szervezésében 40 órás képzésben vettem részt a „Minőségmenedzsment és az ISO 9000 szabványrendszer szerinti minőségügyi rendszer alapjai” tárgyú tanfolyam;

1998.06.08-1998.06.20. ENSZ Logisztikai tanfolyam (Hollandia);

1999.05.24-1999.05.28. Környezetvédelem szerepe a hadseregben (Ankara, Törökország);

2000.11.14-2000.12.7. NATO kodifikáció rendszere (Franciaország);

2001.11.12.-2001.12.07 NATO Stanag 6001 nyelvtanfolyam (Bournemouth, Nagy-Britannia);

2003.08.23.-2004.05.06 Logisztikai vezetői tanfolyam (USA, Fort Lee, US ArmyLogistics Management College, ALMC);

2007. NATO Logisztikai törzskari tanfolyam (Törökország, Ankara)

Tudományos tevékenység:

2001. évben az MH PK, VKF intézkedése alapján megalakított Logisztikai Modernizációs és Irányító Bizottság (LOMIB), Inkurrencia és fejlesztési munkacsoport titkáráként a fenti témában tanulmányt készítettem.

2005. évben: Roncsolásmentes vizsgálati módszerek Magyar Légierőben címmel előadás tartása a NATO AVT-124 konferencián.

2007-2010 közötti időszakban periodikusan előadásokat tartottam a Repüléstudományi konferenciákon, és számos esetben publikáltam a mértékadó folyóiratokban.

Budapest, 2012. augusztus -n

Pogácsás Imre okl. mk. ezredes