

Könczöl Ferenc dandártábornok:

A NATO BALTI LÉGTÉRRENDÉSZETI MISSZIÓJA ÉS A MAGYAR HONVÉDSÉG SZEREPVÁLLALÁSA, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ MH BAP 69. VÁLTÁS TEVÉKENYSÉGÉRE

DOI: 10.35926/HSZ.2026.3.1

ÖSSZEFOGLALÓ: A NATO balti légtérrendészeti szolgálata (Baltic Air Policing, BAP) a Szövetség kollektív védelmi rendszerének egyik legrégebb óta folyamatosan működő, békeidőszakban végrehajtott művelete. Mint közzismert, Észtország, Lettország és Litvánia 2004. március 29-én vált a NATO teljes jogú tagjává, ám sem a csatlakozás időpontjában, sem azóta nem rendelkeznek önálló harcászati repülőerővel légtérük fegyveres védelmének biztosítására. Ez a helyzet a NATO szempontjából nemcsak nemzeti, hanem szövetségi szinten is kockázatot jelentett, mivel a NATO integrált légvédelmi rendszerének alapelve a tagállami légterek folyamatos, egységes ellenőrzése. A problémára adott válaszként indult a Baltic Air Policing művelet, amely a NATO Integrált Lég- és Rakétavédelmi Rendszerének (NATINAMDS¹) részeként biztosítja a balti államok légtérének fegyveres védelmét.

KULCSSZAVAK: balti légtérvédelem, magyar légierő, légtérelőőrzés, légtérsértés, nemzetközi légtér, elfogás és azonosítás

A SZERZŐRŐL:

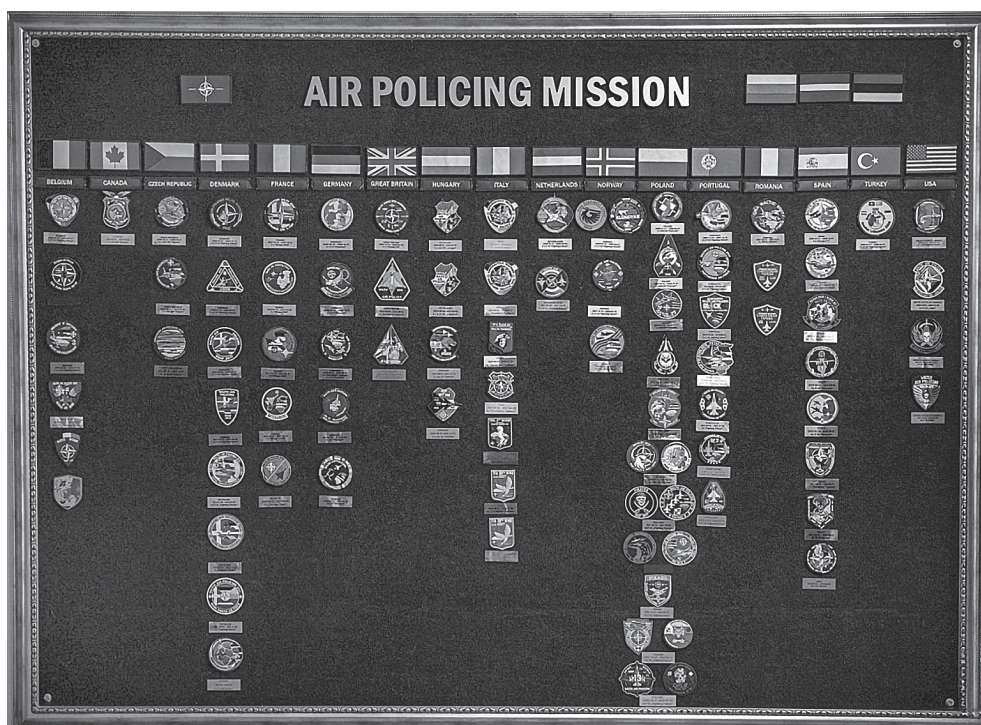
Könczöl Ferenc dandártábornok a Magyar Honvédség vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. Repülődandár parancsnoka

BEVEZETÉS

A balti államok NATO-csatlakozása óta fennálló légtérrendészeti kihívás jellegét tekintve mindenképp leszögezhető, hogy a balti légtérrendészeti művelet nem klasszikus értelemben vett expedíciós, hanem folyamatos készenléti szolgálat biztosítását célzó művelet, amelynek elsődleges célja a balti államok légtere szuverenitásának, a NATO-légtér integritásának, valamint a szövetségi jelenlétnek, elrettentésnek és védelemnek a biztosítása a keleti szárny egyik legérzékenyebb térségében. A misszió jelentősége az elmúlt évtizedben – különösen a 2014 utáni biztonsági környezetváltozás, majd a 2022-ben elkezdődött nyílt orosz–ukrán fegyveres konfliktus következtében – tovább növekedett.

A Szövetség problémakezelésének lényege egyfajta rotációs rendszer kialakítása, amelyben a szövetséges nemzetek meghatározott időszakokra – jellemzően négy hónapos váltásokban – harcászati repülőgépeket és a működéshez szükséges személyi, műszaki és logisztikai állományt telepítenek a térségbe. A BAP-misszió indítása nemcsak katonai, hanem politikai

¹ NATO Integrated Air and Missile Defence System.



1. kép Nemzeti váltásokat megörökítő tabló a Šiauliai légibázison (minden nemzeti váltásnak saját felvarrója van)

Forrás: MTI/Hegedűs Róbert

jelentőséggel is bírt, működése egyértelmű politikai üzenetet hordozott: a NATO nem enged „védelmi vákuumot” a Szövetség új tagállamainak légtérében, és a kollektív védelem elvét nemcsak deklaratív módon, hanem konkrét katonai jelenléttel is érvényesíti. A folyamatos jelenlét a szövetségi szolidaritás látható megnyilvánulása, amely hozzájárul az elrettentéshez és a stabilitás fenntartásához a NATO keleti szárnyán.

A művelet során alkalmazott egységes eljárások, szabványok és döntéshozatali mechanizmusok egyben lehetőséget biztosítanak a részt vevő nemzetek interoperabilitásának folyamatos fejlesztésére. Nem megkérdőjelezhető tehát, hogy a művelet elindítását követően a NATO Smart Defence kezdeményezésének egyik korai és sikeres példájává vált. A balti légtérrendészeti szolgálat tehát a NATO kollektív védelem gyakorlati megvalósításának egyik legkézzelfoghatóbb eleme békeidőszakban.

Jelen tanulmány célja a balti légtérrendészeti misszió átfogó bemutatása, különös tekintettel a Magyar Honvédség és benne a vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. Repülődandár² szerepvállalására, valamint a 2025. augusztus–november között végrehajtott 69. váltás (MH BAP 69. váltás) szakmai értékelésére. A vizsgálat történeti, hadművelleti, logisz-

² Bár az MH vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. Repülődandár adta az MH BAP 69. váltás gerincét és fő erőit, mindenképp elismerésre méltó szerepet játszottak a kontingens életében a kiegészítő képességeket megjelenítő MH Kiss József 86. Helikopterandár, az MH Légi Művelleti Vezetési és Irányítási Központ, valamint az MH 47. Bázisrepülőter katonái is.

tikai és repülő-műszaki aspektusok mentén történt, alapvetően a kontingens vezető állományának beszámolóit, belső dokumentumok, valamint nyílt források feldolgozására támaszkodva.

Mindenképp idekívánczozik annak rögzítése, hogy az írás nem születhetett volna meg Tóser Péter alezredes kontingensparancsnok és a végrehajtásban kulcsszerepet játszó vezetőtársai, Szentesi Norbert alezredes, Ádány Sándor alezredes és Kovács István őrnagy hiteles beszámolóit nélkül, így a szerző ezúton is köszönetét fejezi ki nekik.

A MŰKÖDÉSI KÖRNYEZET

A balti államok kis területük és népességük ellenére kiemelt geopolitikai jelentőséggel bírnak Északkelet-Európában. Parlamentáris demokráciaként stabil intézményi háttérrel és erős jogállamisággal rendelkeznek, politikai kultúrájukat pedig határozott nyugati orientáció jellemzi. Biztonságpolitikai gondolkodásuk középpontjában a gyors reagálás és a regionális egység áll, különösen az orosz kül- és biztonságpolitikai nyomás, valamint az orosz–ukrán háború miatt.

Katonai értelemben mindhárom ország elkötelezett tagja a NATO-nak, és területük kulcsszerepet játszik mind a Baltikum, mind a Szövetség keleti szárnyának védelmében. Hadseregeik létszáma korlátozott, de professzionálisak, és egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek a modern eszközök beszerzésére, a gyorsreagálású képességekre, valamint a tartalékos rendszerek fejlesztésére. A szövetséges erők állandó vagy rotációs jelenléte, illetve a rendszeres közös hadgyakorlatok jelentősen növelik az elrettentő és a védelmi képességeket.

A három balti ország földrajzi és katonaföldrajzi adottságai sajátos kihívásokat támasztanak a légtérrendészeti feladatok végrehajtásával szemben: kis területű államok, légtereik rövidek, egymással szorosan összefonódnak, és közvetlenül határosak az Oroszországi Föderációval, illetve a kalinyingrádi exklávéval, amely földrajzilag elszigetelten, két NATO-tagállam – Lengyelország és Litvánia – között helyezkedik el. Ez az egyedi elhelyezkedés kiemelt geopolitikai és katonai jelentőséget biztosít Oroszország számára, mivel közvetlen befolyást tesz lehetővé a Balti-tenger térségében és a NATO keleti szárnyának biztonsági környezetében. Az exklávé előretolt helyzetéből adódóan alkalmas politikai és katonai nyomásgyakorlásra a környező államokkal szemben, és katonai jelentőségét tovább növeli, hogy itt található az orosz Balti Flotta egyik fő bázisa. A térség erősen militarizált, az itt telepített haditengerészeti, légvédelmi és felderítőképessegek révén Oroszország képes ellenőrizni a Balti-tenger jelentős részét, valamint befolyásolni a légi és a tengeri mozgásokat. Különösen érzékeny pont a Kalinyingrád és Fehéroroszország közötti keskeny NATO-terület, az ún. Suwalki-folyosó, amelynek biztonsága kulcsfontosságú a balti államok szárazföldi összeköttetése szempontjából.³

A katonai jelenlét fenntartásához nélkülözhetetlenek a Kalinyingrád és az anyaország, különösen Szentpétervár közötti tengeri és légi összeköttetések. Az egész évben hajózható balti-tengeri útvonal biztosítja az áruszállítást, a katonai logisztikát és a személyi utánpótlást, míg a nemzetközi légtérben kialakított légi kapcsolatok gyors reagálást és folyamatos ellátást tesznek lehetővé, különösen válsághelyzetekben. A térségben rendszeresen hajtanak végre olyan orosz repüléseket, amelyek nem minden esetben felelnek meg a nemzetközi polgári repülési szabályoknak, és ezek nemcsak katonai, hanem polgári légi közlekedésbiztonsági

³ Fodor 2021, 168–181.



2. kép Vízi túlélőkiképzés a Balti-tenger felett

Forrás: A kontingens archívuma

kockázatot is jelentenek. Mindezekben túl a térségben végrehajtott repülések főbb jellemzője még, hogy rendszeres a VIP- és a katonai szállítórepülések kísérése vadászrepülőgépekkel, valamint a NATO és az orosz fél közötti feszült helyzetből fakadó magas kockázatú kapcsolatfelvételi interakció.

A feladat további sajátossága, hogy a szövetséges készülségi erők repülőműveleti feladatainak jelentős része tenger felett, nemzetközi vizek feletti légtérben zajlik, ami a hajózási forgalom számára eltérő felkészültséget igényel a szárazföld feletti elfogásokhoz képest, legfőként a repülőgép víz feletti repülésének sajátosságai, valamint egy esetleges gépelhagyást és vízre történő érkezést követő tevékenység tekintetében.

Összességként mindenképp kijelenthető tehát, hogy a gyors reagálási idők, a katonailag és politikailag érzékeny helyzet, valamint a többnemzeti irányítási környezet együttesen teszi a missziót a NATO egyik legösszetettebb békeidőszakú feladatává, hiszen ebben a környezetben a BAP-feladat végrehajtása nem pusztán technikai elfogási feladatokat jelentett, hanem politikai érzékenységgel bíró műveleti döntések sorozatát, ahol minden felszállás és elfogás potenciális stratégiai üzenettel és akár következményekkel is bír.

A KONTINGENS FŐBB JELLEMZŐI ÉS FELKÉSZÜLÉSE

Az MH BAP 69. váltás az MH Összhaderőnemi Műveleti Parancsnokság (MH ÖMP) NATO-alárendeltségű, területileg elkülönült, mintegy 80 fős állománytáblával és felszerelési jegyzékkel létrehozott zászlóalj-jogállású ideiglenes katonai szervezet, amely a vezető szervek mellett magában foglalt egy erők védelme feladatokat végrehajtó alegység-



3. kép Erőallokáció az MH BAP 69. váltás időszakában

Forrás: A kontingens archívuma

get, magát a harcászati repülőgép-alegységet, valamint egy repülőgép-üzembentartó és -javító alegységet.

A kontingens anyagi-technikai készletei elsősorban az MH eszközállományából kerültek biztosításra, másodsorban helyszíni bérléssel, illetve szükség esetén beszerzéssel kellett feltölteni azokat. Az alegység pénzügyi és gazdasági feladatait, valamint a logisztikai támogatófeladatokat az MH ÖMP parancsnoka által kijelölt, a Magyar Honvédség önállóan működő és gazdálkodó költségvetési szerve, az MH vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. repülődandár látta el. Jogállását tekintve a kontingens az MH ÖMP-parancsnok szolgálati alárendeltségébe tartozik, de műveleti területen a vezénylési hely szerinti állományilletékes parancsnok a kontingens parancsnoka. A külföldi alkalmazási körzetben feladatát az Európai Szövetséges Erők Főparancsnoksága (SHAPE⁴) hadműveleti vezetésén, a NATO AIRCOM⁵ Ramstein hadműveleti irányításán keresztül, a CAOC Uedem⁶ harcászati vezetése és irányítása mentén látja el. Ennek alapját a készültségi erők feletti hatáskör Honvéd Vezérkar főnöke általi átruházását biztosító egyezmény (TOA⁷) képezi.

⁴ Supreme Headquarters Allied Powers Europe.

⁵ NATO AIR COMMAND – NATO Légierő Parancsnokság.

⁶ CAOC Uedem – Combined Air Operations Centre Uedem, azaz Egyesített Légi Műveleti Központ Uedem.

⁷ TOA – Transfer of Authority.

A Magyar Honvédség 2025. augusztus 1. és november 30. között immáron negyedik alkalommal vett részt a NATO balti légtérrendészeti missziójában. A magyar Gripenek első alkalommal 2015-ben kaptak szerepet a feladatban. A magyar légierőnek ez volt az első balti missziója, amely azért is fontos mérföldkőnek bizonyult, mert ez volt az első alkalom, hogy önállóan, vezető nemzetként vett részt ilyen NATO-feladatban.

A második magyar szerepvállalásra 2019-ben került sor. A magyar Gripenek ismét a litvániai Šiauliai bázisról látták el a légtérrendészeti szolgálatot, és a misszió során jelentős számú felszállást és riasztási feladatot hajtottak végre. A feladat során a magyar kontingens nagy tapasztalatot szerzett a szövetséges erőkkel való együttműködésben és a nemzetközi légtérvédelmi feladatok végrehajtásában.

A Magyar Honvédség harmadik alkalommal 2022-ben vett részt a balti légtérrendészeti feladatban. Az ismét négy Gripenből álló magyar kontingens augusztustól decemberig teljesített szolgálatot Litvániában, és ez a misszió különösen nagy jelentőséggel bírt, mivel végrehajtása az orosz–ukrán háború kitörését követő időszakra esett, amikor is a NATO fokozott figyelmet fordított a keleti szárny légvédelmére. A 2025. évi települést megelőzően tehát a Magyar Honvédség harcászati repülői egyrészt komoly tapasztalatokra tettek szert az ország határaitól távol szövetségi kötelékben történő működésre, másrészt bizonyították, hogy képesek magas készenléti nemzetközi környezetben végrehajtani a Szövetség légtérvédelmi feladatait.

2025-ben kiegészítő nemzetként kezdetben nyolc darab Eurofighter vadászgéppel a Spanyol légierő csatlakozott a magyar erőkhöz Šiauliaiban, majd a számot tízre növelte a váltás második felében. Az észtországi Ämari légibázisra ezúttal az olasz légierő négy darab F–35-ös vadászrepülőgépe települt, ezeket két hónappal később szintén olasz Eurofighter repülőgépek váltották.

A kontingens felkészülése a korábbi tapasztalatokra épült, ugyanakkor az orosz–ukrán háború, illetve az esetenként egyre nyilvánvalóbbá váló orosz hibrid akciók eredményeként megváltozott biztonsági környezet miatt magasabb követelményrendszer szerint zajlott. A felkészítés alapját a Honvéd Vezérkar és az MH ÖMP által kiadott irányelvek képezték, amelyek meghatározták a személyi állomány kiválasztásának szempontjait, a szakmai felkészítések ütemezését és tartalmát.

A hajózási állomány esetében kiemelt hangsúlyt kapott a figyelmeztető és/vagy megsemmisítő tűz kiváltására vonatkozó NATO alkalmazási rendszabályok⁸ komplex helyzetekben történő végrehajtása, a tenger feletti repülések sajátosságainak gyakorlása, valamint a vízi túlélési eljárások elsajátítása. A kontingens hajózási állománya, illetve a felderítő tisztek nagy hangsúlyt fektettek az orosz repülőgépek, drónok, légvédelmi eszközök minél jobb megismerésére is, de ez nem korlátozódott kizárólag a repülőszakmai területre: az általános katonai képességek fejlesztésén túl a törzs állománya, a felderítő- és irányító elemek, valamint a logisztikai és a műszaki személyzet felkészítése is integrált módon zajlott, biztosítva a kontingens önálló, hosszú távú működőképességét.

A vezető nemzeti szerepvállalásból fakadóan a magyar kontingens parancsnokságának kiemelt feladata volt a többnemzeti együttműködés koordinálása is. Ez magában foglalta a NATO parancsnoki láncsal való napi kapcsolattartást, a kiegészítő nemzetekkel történő feladatmegosztást, valamint a váltások átadás-átvételének megtervezését. A felkészítés ré-

⁸ ROE – Rules of Engagement. Varga 2014, 14–19.

szeként végrehajtott helyszínbemjárások és a CAOC Uedem által tartott felkészítések lehetővé tették, hogy a magyar kontingens már a kitelepülést megelőzően pontos képet kapjon a műveleti környezetről, az alkalmazandó eljárásokról és a várható kihívásokról.

A FELADAT VÉGREHAJTÁSÁNAK HADMŰVELETI ASPEKTUSAI

A balti légtérrendészeti misszió vezető nemzeti feladatát 2025. augusztus 1-jén reggel, helyi idő szerint 9 órakor vette át a magyar kontingens négy felfegyverzett JAS-39C repülőgéppel.⁹ Egy ötödik repülőgép is kirepült a kötelék részeként, melynek elsődleges feladata a kötelék kíséréte, illetve a kitelepülés technikai tartalékát biztosító funkció mellett a tartalék fegyverzet fedélzeten történő kiszállítása volt. A NATO-parancsnokság minimális elvárása a három részt vevő nemzetből kettő részére két éles és egy darab tartalék repülőgép 15 perces készenlétben tartása volt. A harmadik kontingens számára, rotációs rendszerben, engedélyezték az alacsonyabb idejű készenlét fenntartását, így ennek az alegységnek lehetősége volt intenzívebb kiképzési repüléseket végrehajtani.



4. kép Gripenek a Šiauliai bázis betonján (az öt kirepülő gépből egy még az első napon, a terveknek megfelelően haza is tért)

Forrás: A kontingens archívuma

⁹ A JAS-39 „négy és feledik generációs” könnyű vadászbombázó repülőgép, amelyet a svéd Saab, Ericsson, Volvo és Celsius Aerotech cégből megalakult konzorcium, az Industrigruppen JAS gyárt. Tervezésénél alapvető szempont volt a többfeladatúság, amit a típusneve is tükröz, a JAS a Jakt (vadász), Attack (támadó), Spaning (felderítő) szavak rövidítése. A típust 1996-ban állították szolgálatba a svéd légierőben. A magyar légierő 12 darab együléses harci és két darab kétüléses kiképző repülőgépet üzemeltet a típusból, de 2026-ban várható további négy darab együléses változat beszerzést követő leszállítása.

A feladat-végrehajtás során a fenyegetési környezetet elsősorban a nem kooperáló azonosítatlan légi járművek megjelenése határozta meg. Az éles (ún. Alfa), azaz az előljáró által valós probléma kezelésére elrendelt és akár a fegyverhasználat lehetőségét is magában hordozó riasztások jelentős része olyan esetekhez kapcsolódott, amikor az érintett repülőeszköz nem adott le repülési tervet, nem tartott rádiókapcsolatot, és/vagy nem működtette a másodlagos radarrendszereket (transzponder – radar-válaszjeladó).

A felderítési helyzetet tovább bonyolította, hogy a balti térségben a radarérzékenység növelése miatt gyakran jelentek meg hamis céljelek, időjárási anomáliák, illetve alacsony és lassú repülésű eszközök (például csempész léggömbök), amelyek ugyan nem jelentettek közvetlen katonai fenyegetést, de a polgári légi közlekedés biztonságára kockázatot jelenthettek. A végrehajtó erők számára nem kis kihívás volt a széles fenyegetési spektrum, hiszen arányos és eszkalációtól mentes reagálást kellett biztosítani mind manőverező repülőgépek, mind többgépes, felfegyverzett katonai formációk esetén is.

Alapvető feladatrendszerét tekintve a balti misszió nem tér el az itthoni, magyarországi békeidős légtérrendészeti feladattól, viszont a Baltikumban ezt jelentősen más körülmények között kellett végrehajtani, mivel a légtérsértések és a szabálytalan repülések nagy része rövid idő alatt, viszonylag kis légtérben és gyors döntéshozatalt igénylő helyzetekben alakul ki, illetve az elfogási, azaz a légtérvédelemért felelős vadászpilóta felszállását, célrepülőgéppel mellé vezetését, annak azonosítását és kísérését célzó feladatot egy Magyarországgal nem határos országba települve, az esetek nagy részében nemzetközi vizek felett repülve, észt, lett, litván, olasz légvédelmi irányítókkal együttműködve kellett végrehajtani. Nemegyszer előfordult, hogy egy köteléket, akár öt-hat orosz vadászpilótából álló csoportot kellett elfogni, azonosítani és kísérni a nemzetközi vizek felett, ami azért némiképp kockázatosabb és bonyolultabb feladat, mint az itthoni riasztások esetében, amikor nem rádiózó utasszállító repülőgépet kell elfogni a készségi géppárnak.

A napi tevékenység során a repülések tervezését a hadműveleti központ végezte, folyamatos kapcsolatot tartott fenn a misszióban részt vevő nemzetek törzseivel, illetve a lit-



5. kép Orosz felségjelű Il–20 felderítő-repülőgép elfogása

Forrás: A kontingens archívuma



6. kép Magyar és svéd Gripenek kísérték az amerikai légierő B–1B stratégiai bombázóit

Forrás: NATO AIRCOM

ván, lett és észt katonai légi irányító központokkal¹⁰ is. A négy hónapos szolgálat alatt a magyar Gripenek a spanyol és az olasz Eurofighterekkel, az olasz F–35-ösökkel, a francia Rafale-okkal és amerikai B–1B stratégiai bombázókkal közös repüléseken túl a helyi, illetve a Baltikumba települt szárazföldi erőkkel is számos kiképzési feladatot hajtottak végre. Noha nem volt kérdés, hogy a felmerülő feladatokat a NATO-szabályoknak, -eljárásoknak, -dokumentumoknak megfelelően kell végrehajtani, a helyi sajátosságokra való felkészülésre is kiemelt figyelmet fordítottak. Minderre azért volt szükség, mert amíg az itthoni készségi repülőerők CAOC¹¹ Torrejón parancsnoksága alá tartoznak, addig a balti légtérben zajló mindennemű tevékenység CAOC Udem hatáskörébe tartozik.

Az egyik legnagyobb különbséget a drónokkal szembeni fegyverhasználat szabályai jelentették, melyek a 2025 szeptemberében bekövetkezett lengyelországi drónberekülések¹² után különösen fontossá váltak. Nemzetközi koordinációt követően hajózóinknak a litvániai NATO Erőket Integráló Elem (NFIU¹³) segítségével sikerült a Lettországba települt

¹⁰ CRC – Control and Reporting Centre – irányító és jelentő központ.

¹¹ Összhaderőnemi Légi Műveleti Központ.

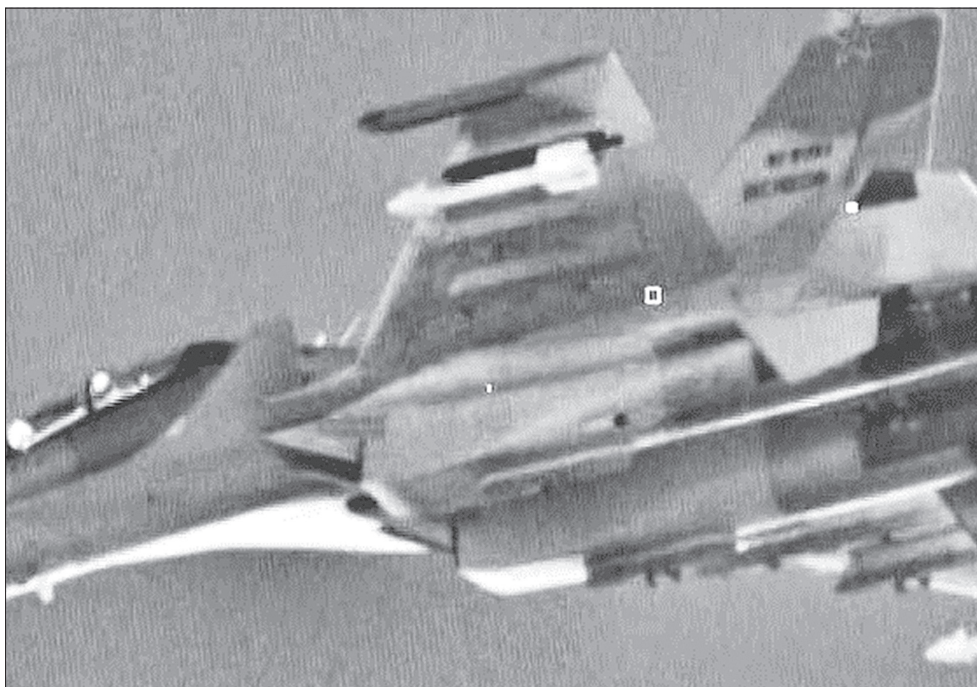
¹² A 2025. szeptemberi lengyelországi drónincidens egy eszkalációval fenyegető eseménysorozat volt, amely során orosz drónok sértették meg Lengyelország (és ezáltal a NATO) légtérét. 2025. szeptember 9–10. éjszakáján legalább 19 orosz, robbanótöltet nélküli drón repült be Belarusz irányából Lengyelország légtérébe az ukrainai támadásokkal párhuzamosan. Lengyelország „provokációnak” nevezte az esetet, amellyel Oroszország a NATO reakcióképességét tesztelte. A lengyel és szövetséges légvédelmi erők repülőgépei (F–16, F–35) felszálltak, több drónt lelőttek, számos drón azonban ráhatás nélkül egyszerűen csak lezuhant.

¹³ NFIU – NATO Force Integration Unit.

kanadai RQ–21-es drónokkal gyakorolni az ilyen eszközök felderítését, illetve szimulált megsemmisítését.

Szolgáltatuk során a magyar Gripen-pilóták négy hónap alatt 22 éles (ún. Alfa), valamint 87 gyakorló (ún. Tangó) riasztásra szálltak fel, összesen több mint 400 órát töltöttek a levegőben.¹⁴ Leginkább olyan orosz katonai vadász-, szállító és felderítő-repülőgépek ellen kerültek riasztásra, amelyek megszegték az ellenőrzött nemzetközi légterekben zajló közlekedésre vonatkozó alapvető előírások valamelyikét: nem tartották a rádiókapcsolatot, nem adtak le repülési tervet, nem működött a válaszjeladó. Ilyen esetben a Gripenek minden alkalommal a részükre meghatározott riasztási időn (alapesetben 15 perc, de egy magasabb készenléti helyzetben lehet rövidebb is) belül felszálltak az azonosításhoz. A 22 éles riasztás alkalmával 14 alkalommal került sor sikeres vizuális azonosításra, és 13 esetben készült fénykép az azonosítás tárgyáról. Nyolc alkalommal nem került sor a cél vizuális azonosítására, ennek oka a riasztást okozó céljel detektálásának megszakadása (hamis céljel vagy a radarok megnövelt érzékenysége miatt tévesen észlelt madárarajok, időjárási anomáliák vagy csempész léggömbként azonosított repülőeszközök) voltak.

A sikeres vizuális azonosítások esetében négy alkalommal került azonosításra Il–20M (NATO kód: Coot A) típusú felderítő-repülőgép, egy-egy alkalommal Tu–134A (Crusty) és Tu–154 (Careless) típusú utasszállító repülőgép. Az orosz légierő repülőeszközei közül 11 esetben került azonosításra Szu–30 (Flanker H), valamint három alkalommal Szu–35 (Flanker M) nehéz vadászbombázó repülőgép, négyszer Szu–27 (Flanker B), valamint ötször MiG–31



7. kép 2025 szeptemberében elfogott Szu–30 hasa alulnézetből

Forrás: NATO AIRCOM

¹⁴ MTI-közlemény, 2026. 01. 22.

(Foxhound C) nehéz elfogó vadászpilóta. Az orosz haditengerészethez tartozó Szu–24M (Fencer D) típusú szuperszonikus vadászbombázó repülőgépek öt esetben kerültek azonosításra. A légtérrendészeti feladat során végrehajtott vizuális azonosítások során a készenléti géppár a repülőeszközökön számos alkalommal azonosított Hibinü elektronikai hadviselési függesztményt,¹⁵ R–73 (AA–11 Archer) légiharc-rakétát, H–25 (AS–10 Karen) levegő-föld rakétát és H–31 (AS–17 Krypton) vízfelszíni célok, valamint radarok elleni rakétákat.

Vezetési szempontból a magyar QRA(I)-alegység¹⁶ a CAOC Uedem harcászati irányítása alá tartozott, míg nemzeti kérdésekben az MH ÖMP gyakorolta a hatásköröket. Ez a kettős alárendeltség megkövetelte a parancsnoki jogkörök és felelősségek pontos elhatárolását, különösen az alkalmazási rendszabályokkal kapcsolatosan, amikor például egy potenciális tüzmgnyitás során szoros együttműködésre lehet szükség a NATO és a nemzeti döntéshozó hatóságok között.

A vezetés egy másik fő jellemzője, hogy a döntéshozatali ciklus jól definiált eljárások mentén zajlott. A folyamat egyik legkritikusabb eleme a helyzetértékelés sebessége és pontossága, mivel a balti térségben gyakran akár másodpercek alatt kell döntenie a reagálás szükségességéről. Kijelenthető, hogy a magas riasztási készenléti erők alkalmazásának hadműveleti értéke nem kizárólag az elfogás tényleges végrehajtásában rejlik, hanem a reagálási képesség folyamatos elrettentő jellegében, amelyet a készenléti erők biztosítanak. A balti térségben ez különösen fontos, mivel a potenciális ellenérdekelt fél számára világos jelzést ad a NATO reagálóképességéről és döntési gyorsaságáról.

Az éles riasztások tehát hadműveleti szempontból különösen érzékenyek, mivel valós, időkritikus döntéseket igényelnek, az azonosított légi járművek gyakran felfegyverzett állapotban repülnek, valamint a helyzet politikai következményei is számottevők lehetnek. Ezzel szemben a gyakorló riasztások célja a személyi állomány felkészültségének fenntartása, a NATO-eljárások begyakorlása és a döntéshozatali ciklus folyamatos fejlesztése.



8. kép Gyakorló riasztásra induló JAS–39C Gripen

Forrás: MTI/Hegedüs Róbert

¹⁵ ECM – Electronic Countermeasure Pod.

¹⁶ QRA(I) – Quick Reaction Alert (Interception) – gyorsreagálású készenléti elfogó.

Az MH BAP 69. váltás során a gyakorló riasztások fontos szerepet játszottak a többnemzeti együttműködés finomításában is, különösen az egyes nemzetek közötti koordináció terén. A feladat végrehajtásának sikerességét nemcsak a számok mutatják, hanem azok a szakmai tapasztalatok is, amelyekkel a kontingens gyarapodott, és amelyek a későbbiekben bedolgozásra kerülnek az egyes szakterületek kiképzési dokumentumaiba, hatályos működési utasításaiba. A gyakorló riasztások közös, többnemzeti végrehajtás során különösen fontos szerepet kapott a standard NATO-eljárások következetes alkalmazása, ami lehetővé tette, hogy az egyes nemzeti kontingensek egységes hadművelleti képet alkossanak, és szükség esetén zökkenőmentesen vegyék át egymás feladatait.

Összességében a kontingens művelti tapasztalatai azt mutatják, hogy a balti légtérrendészeti művelet nem tekinthető rutinfeladatnak. Bár a feladatkör békeidőszakra vonatkozik, a végrehajtás komplexitása, az időkritikus döntések és azok potenciális politikai érzékenysége együttesen magas hadművelleti terhelést jelentenek a részt vevő állomány számára.

A Magyar Honvédség szempontjából a váltás bizonyította, hogy a hazai légierő képes idegen környezetben NATO-szintű QRA(I)-feladatok önálló végrehajtására, többnemzeti környezetben vezető szerep betöltésére, valamint a döntéshozatali és a végrehajtási ciklus következetes betartására. A jövőre nézve mindenképp kijelenthető, hogy e tapasztalatok közvetlenül hasznosíthatók a nemzeti légtérrendészeti feladatok, valamint más szövetségi műveletek tervezése, szervezése és végrehajtása során is.

A MŰVELET FŐBB LOGISZTIKAI JELLEMZŐI

A váltás feladatainak végrehajtása során a logisztika a készültségi szint magas fokon tartása miatt kritikus jelentőséggel bírt. A QRA(I)-képeség folyamatos fenntartása – különösen egy előretolt, nemzeti infrastruktúrától több száz kilométerre fekvő bázison – kizárólag stabil, rugalmas és magas fokon szervezett logisztikai rendszerrel volt biztosítható. A logisztikai rendszer elsődleges célja a harcászati repülőeszközök, a személyi állomány és a vezetési elemek megszakítás nélküli működésének biztosítása volt a teljes, négy hónapos rotációs időszak alatt.

A kontingens telepítése összetett, több lépcsőben végrehajtott műveletként valósult meg. A kitelepülés során egyidejűleg kellett biztosítani a JAS–39 Gripen vadászrepülőgépek átrepülését és fogadását, a földi kiszolgáló eszközök, pótalkatrészek, az üzemanyaglabor és speciális berendezések szállítását, valamint a személyi állomány biztonságos és időben történő kiérkezését. A kombinált ki-, illetve hazatelepülési manőver légi lépcsőjét stratégiai és hadművelleti légi szállítókapacitások (C–17 Globemaster, An–124 Ruszlan, KC–390 Millennium) fordulóit biztosították, míg a földi települési lépcső (17 fő és 8 db technikai eszköz) egy kétnapos közúti menet végrehajtásával érte el a Šiauliai légibázist.

A kitelepülési fázis sikeres végrehajtása alapfeltétele volt annak, hogy a QRA(I)-képeség már a váltás első pillanatától teljes művelti készenléttel rendelkezzen, ami a feladat jellegét tekintve mind politikai, mind katonai szempontból egyaránt kritikus elvárás. A kontingens személyi állományának missziós területen történő, szolgálati célú szállítása a kontingens eszközei mellett vásárolt szolgáltatás keretében helyben bérelt gépjárművekkel történt. A több hónapos külföldi alkalmazás során a logisztikai tervezés egyik legmarkánsabb eleme a személyi állomány folyamatos és kiszámítható ellátása volt. Ennek keretében biztosítani kellett az elhelyezést (több mint tízezer szállás/éjszaka), a napi háromszori ételmezést (összesen több mint 30 ezer étkezési adag), az egészségügyi és mentálhigiénés támogatás feltételeit, valamint a szolgálati váltások és pihenőidők szervezését. Az állomány döntő részének



9. kép An-124 Ruszlan berakodása Kecskeméten

Forrás: A kontingens archívuma



10. kép A repülőgépek üzemeltetési biztonsága szempontjából kiemelkedő szerepet kap a megfelelő minőségű, ellenőrzött üzemanyag

Forrás: A kontingens archívuma

elszállásolása vásárolt szolgáltatás keretében történt, míg a készütséget ellátó állomány számára a bázison belüli pihenőhelyiségek álltak rendelkezésre. Az életviteli támogatás színvonala közvetlen hatással volt az állomány terhelhetőségére, moráljára és végső soron a reagálóképesség fenntarthatóságára.

A fenntartási logisztika feladata a kitelepült erők hosszú távú, zavartalan működésének biztosítása volt. Kiemelt jelentőséggel bírt a pótalkatrész-ellátás folyamatossága, a fogyóeszközök utánpótlása, valamint a fegyverzeti és üzemanyagkészletek kezelése. E feladatok jelentős részét a Kecskemét és Šiauliai között, zömében KC-390 és A319 típusokkal kialakított léghíd biztosította.

A repülőeszközök üzemanyag-ellátása a fogadó nemzet által biztosított infrastruktúrán keresztül történt. A műveleti időszak alatt összesen 1 007 147 liter F-34 (JET-A1) repülőpetróleum került átvételre, szigorú minőség-ellenőrzési rend mellett. A készletgazdálkodás során kulcskérdés volt az optimális készletszint meghatározása: a túlzott készletezés indokolatlan szállítási és tárolási terhet eredményezett volna, míg az alultervezés közvetlenül veszélyeztette volna a műveleti készenlétet.

A balti légtérrendészeti feladat egy másik működési sajátossága a többnemzeti működési környezet. A kontingensnek szorosan együtt kellett működnie más szövetséges nemzetek (a váltás időszakában a lengyel, majd később a spanyol kontingensek) logisztikai elemeivel – eltérő nemzeti szabályozások és ellátási rendszerek mellett. A legnagyobb kihívások a bázisinfrastruktúra megosztása, a közös raktárkapacitások használata, valamint a nemzeti és a NATO logisztikai felelősségi körök egyértelmű elhatárolása területén jelentkeztek.



11. kép CATO Team „akcióban”

Forrás: A kontingens archívuma

A befogadó nemzeti támogatás a megkötött technikai egyezmény keretei között térítésmentesen biztosította a szükséges katonai erőforrásokat. A litván fél példaértékű támogatása, valamint a teherszállító repülőgépek földi kiszolgálását végző helyi csoport (CATO Team¹⁷) szerepe – különösen a repülőgépek ki- és berakodásánál – döntően hozzájárult a művelet sikeréhez. A Šiauliai légibázis környezetében működő CATO Team jellemzően az alábbi feladatokat látta el:

- ki- és berakodási műveletek végrehajtása (ISO-konténerek, 463L paletták, veszélyes anyagok, nehéz és túlméretes technikai eszközök);
- földi kiszolgáló eszközök biztosítása (daruk, targoncák, nagy teherbírású vontatók, raktári infrastruktúra);
- repülőgépek gyors fordításának támogatása (időablakok betartása, NATO Air Transport rendszerbe illesztés, szállító repülőgépek minimális földi idejének biztosítása).

A kitelepült kontingens működésével kapcsolatosak az alábbi összesített statisztikai adatok:

- vásárolt szálláshelyszolgáltatás: 10 226 éjszaka;
- reggeli, ebéd, vacsora: ~10 200 adag/étkezéstípus;
- repülő-üzemanyag (F34): 1 007 147 liter (átvett);
- kilométer-felhasználás: ~75 000 km;
- üzemanyag-laborvizsgálat: 13 teljes és 140 minőség-ellenőrző vizsgálat.

A váltás tevékenységének logisztikai biztosítása egyértelműen bebizonyította, hogy a Magyar Honvédség logisztikai erői képesek összetett, előretolt és többnemzeti műveleti környezetben is fenntartani egy magas készenléti szintű légierő-alegységet, valamint képesek aktívan biztosítani a hadműveleti feladatok végrehajtásának feltételeit. A megszerzett tapasztalatok közvetlenül hasznosíthatók lesznek a jövőbeli külföldi műveletek tervezésében, és hozzájárulnak a nemzeti légierő fenntarthatóságának, reagálóképességének és interoperabilitásának további fejlesztéséhez.

A REPÜLŐ-MŰSZAKI BIZTOSÍTÁS SZEREPE A FELADAT VÉGREHAJTÁSÁBAN

Nem megkérdőjelezhető, hogy a repülő-műszaki biztosítás a QRA(I)-képeség fenntartásának egyik meghatározó eleme volt, és kijelenthető, hogy a 24 órás készenléti szolgálat reagálóképessége csak akkor biztosítható, ha a harcászati repülőeszközök műszaki rendelkezésre állása tartósan magas szinten marad, illetve a karbantartási, javítási folyamatok szorosan illeszkednek a hadműveleti ütemhez.

A váltás során a kitelepült műszaki állomány többnemzeti környezetben, előretolt bázison biztosította a JAS–39 Gripen repülőgépek üzemeltetését. A feladat összetettségét növelte az eltérő infrastruktúra, a balti térség sajátos időjárási környezete, valamint a NATO-szabványok maradéktalan betartásának követelménye. A műszaki biztosítás így egyszerre jelentett technikai, szervezési és interoperabilitási kihívást.

A JAS–39 Gripen konstrukciójából adódóan kifejezetten alkalmas légtérrendészeti feladatok ellátására. A típus rövid reagálási ideje, korszerű fedélzeti érzékelői és kommunikációs

¹⁷ CATO Team – Cargo / Aircraft Turnaround Operations Team.

rendszerei, NATO-kompatibilis adatátviteli eljárásai, valamint gazdaságos üzemeltethetősége különösen előnyösnek bizonyultak a művelet során. A balti térségben végrehajtott elfogások döntő többsége vizuális azonosítással zárult, ahol a Gripen manőverezőképessége, jó kilátása és stabil repülési tulajdonságai lehetővé tették a NATO által előírt eljárások gyors és biztonságos végrehajtását.

A műszaki készenlét fenntartása a feladat során fokozott figyelmet igényelt. Az őszi időszakra jellemző magas páratartalom, alacsony hőmérséklet és gyakori csapadék növelte a korróziós kockázatot, valamint a földi kiszolgálás időigényét. A kitelepült műszaki állomány feladata nem merült ki a tervezett karbantartások végrehajtásában: fel kellett készülniük váratlan meghibásodások gyors elhárítására, a készenlétet nem veszélyeztető karbantartási ütemezésre, valamint a pótalkatrészek és a fogyóanyagok észszerű felhasználására. A terhelés egyenletes és tartós volt, ami hosszú távon nagy fokú szakmai fegyelmet és precizitást igényelt.

Az alacsony darabszámú repülőgépflokkok esetében – így a magyar Gripen-állománynál is – a magas rendelkezésre állási mutatók biztosítása kiemelt kihívást jelent. A Gripenek itthoni bázisról, Kecskemétre látta el egyidejűleg hazánk és a környező országok (Horvátország, Szlovénia, Szlovákia) légtérvédelmi készenlét feladatait, a Baltikumba kitelepült négy repülőgép QRA(I)-szolgálatát, valamint a pilóták kiképzéséhez szükséges repüléseket. Mindez négy hónapon keresztül, két egymástól több mint 1000 kilométerre elhelyezkedő repülőbázison valósult meg – miközben idehaza folyt a Magyar Honvédség elmúlt évtizedeinek legnagyobb gyakorlata, az *Adaptive Hussars 2025*.

A magas rendelkezésre állást a kitelepülést megelőző részletes tervezési fázis alapozta meg. A repülőgépek repült óráinak elosztása több évre előre történik, figyelembe véve a 200 óránként esedékes, több hetet igénylő átvizsgálásokat. A BAP-feladatra kiválasztott repülő-



12. kép A magyar kontingens emlékműve a Šiauliai légibázis készütségi épülete előtt

Forrás: A kontingens archívuma

gépek jelentős üzemidő-, naptáriidő- és ciklustartalékkal kezdték meg a szolgáltatást, mivel számos karbantartási feladatot előre végrehajtottak. A részletes repülőgép-rotációs tervek biztosították, hogy tervezett munkák vagy váratlan meghibásodások esetén is gyorsan pótolható legyen egy esetlegesen kieső repülőgép. A tervek sikeres végrehajtását a megfelelően felkészített állomány tette lehetővé, amely megosztott létszámban dolgozott Kecskeméten és Šiauliaiban. A sokéves Gripen-üzemeltetési tapasztalattal rendelkező állományra építve a fiatalabb szakemberek is magas szintű szakmai fegyvellemmel, megoldásközpontú szemlélettel járultak hozzá a feladat végrehajtásához.

A műszaki biztosítás elengedhetetlen eleme volt a pótalkatrészek, szerszámok és speciális kiszolgálóeszközök előzetes összekészítése és kiszállítása. A telepítésre kerülő kiegészítők összeállítása a korábbi BAP-missziók tapasztalatai, valamint a jellemző meghibásodások elemzése alapján történt. Az utánszállítási képesség jelentősen fejlődött a KC-390 repülőgép megjelenésével, amely nagyobb méretű berendezések gyors átcsoportosítását is lehetővé tette a kecskeméti és a litván bázis között.

A magas rendelkezésre állási mutatók elérésének utolsó eleme a kitelepült repülő-műszaki állomány 24 órás rendelkezésre állása volt. A tervezett munkákhoz és a nem tervezett hibajavításokhoz igazodó munkavégzés biztosította, hogy a meghibásodott repülőgépek többsége rövid időn belül ismét üzemképessé váljon, gyakran még a meghibásodás napján.

A művelet során a kontingens harcászati repülőgépei a korábbi váltásokhoz képest a legmagasabb rendelkezésre állási mutatókat érték el. A tényleges feladat-végrehajtásban összesen hat JAS-39 Gripen vett részt, a misszió során hét repülőgépcsere történt, amelyek közül csupán egy volt előre nem tervezett. A kitelepült repülő-műszaki állomány alapvetően váltásban szolgált a műveleti területen, hogy a harcászati repülőgépvezető-állományhoz hasonlóan minél nagyobb létszám szerezzen műveleti üzemeltetési tapasztalatokat.

A tapasztalatok egyértelműen igazolták, hogy a magyar repülő-műszaki állomány szakmai felkészültsége és alkalmazkodóképessége kulcsszerepet játszott a misszió sikerében és értékes tanulságokat szolgáltatott mind a jövőbeli külföldi alkalmazások, mind a honi, harcászati széttelepülés körülményei között történő üzemelés tervezéséhez.

ÖSSZEGZÉS

A cikk bizonyítja, hogy az MH BAP 69. váltás jelentősége túlmutatott egy szokványos rotáción. A Magyar Honvédség számára a váltás komoly bizalmi feladatot jelentett: bizonyítania kellett, hogy képes vezető nemzetként, összetett biztonsági környezetben, NATO-szabványok szerint, eszkalációmentesen végrehajtani a balti légtérrendészeti feladatokat. Ez a feladatkör a repülő-műveleti tevékenységen túl kiterjedt a parancsnoki, szervezési, logisztikai és koordinációs feladatokra is. A magyar fél ezen a területen bizonyította, hogy képes többnemzeti környezetben integráló és irányító szerepet betölteni, miközben biztosítja a NATO-eljárások egységes alkalmazását és a hadműveleti hatékonyság fenntartását. Politikai-stratégiai szinten a részvétel növelte Magyarország hitelességét és láthatóságát a NATO-n belül, különösen egy olyan művelet keretében, ahol a megbízhatóság és a következetes teljesítmény hosszú távon meghatározó jelentőséggel bír.

A vezető nemzeti szerepvállalás során szerzett ismeretek nemcsak a jövőbeli váltások, hanem más NATO-műveletek és gyakorlatok tervezése során is alkalmazhatók lesznek, növelve a Magyar Honvédség szövetségi hozzáadott értékét. A felkészítés mélysége, az integrált szemlélet és a korábbi váltások során megszerzett tapasztalatok együttesen teremtették meg a kontingens hadműveleti, logisztikai és repülő-műszaki feladatai sikeres végrehajtásának

feltételeit. A misszió során szerzett tapasztalatok egyaránt támogatják a nemzeti légierő képességfejlesztését és Magyarország NATO-n belüli pozíciójának erősítését.

A jelenlegi európai biztonsági környezetben a balti légtérrendészet továbbra is a Szövetség elrettentési és védelmi feladatrendszerének egyik kiemelt, békeidőszakú művelete, amelyben a Magyar Honvédség felkészülten, hitelesen és hosszú távon fenntartható módon képes szerepet vállalni. Az MH BAP 69. váltás végrehajtása azt igazolta, hogy a Magyar Honvédség felkészült e kihívások kezelésére, és képes hosszú távon is fenntartható, hiteles szövetségi hozzájárulást nyújtani.

Katonai értelemben a magyar kontingens érdemben járult hozzá a balti államok légtérének folyamatos felügyeletéhez és védelméhez, erősítve a NATO keleti szárnyának elrettentő- és reagálóképességét. A készség végrehajtása során szerzett tapasztalatok alátámasztották, hogy a Magyar Honvédség, benne a légierő képes időkritikus, politikailag érzékeny helyzetek kezelésére, valamint a szövetségi parancsnoki láncba integrált döntéshozatalra.

Végül kiemelt jelentőségűnek bizonyult a korábbiaknál kisebb létszámú, így egy főre vetítve magasabb igénybevételű személyi állomány hosszú távú terhelésének kezelése. A személyi állomány minél szélesebb körű tapasztalatszerzése mellett indokolt volt a rotációs rend alkalmazása, a felkészítési és a regenerációs ciklusok további finomítása, valamint a jövőre nézve a fizikai és a pszichikai állóképesség fejlesztése már békeidőszakban is.

Az MH BAP 69. váltás tapasztalatai alapján több általános érvényű következtetés, valamint műveleti, logisztikai és repülő-műszaki tapasztalat, alkalmazandó eljárás fogalmazható meg, amelyek biztosan megjelennek a harcászati repülőképeség rövid, közép- és hosszú távú terveiben, rendszerszintű üzemeltetési, működési és műveleti eljárásaiban.

A tervek szerint az MH BAP-kontingense legközelebb a 77. váltásban fog ismét vezető nemzetként Litvániába települni, amely 2028. augusztus 1-jétől 2028. december 1-jéig tart majd. A tervezetten 2026-ban beérkező plusz négy darab Gripen repülőgép lehetőséget adhat arra is, hogy akár több repülőgépet is be lehessen vonni a helyszíni feladatellátásba, ami elősegítheti az éles műveleti feladatok mellett a kiképzési tevékenység „csúcsra járatását” is.

Jelenleg a harcászati repülőerőink részére a balti misszió biztosítja az egyik legjobb kiképzési környezetet, itt van lehetőség naponta többnemzeti erőkkal olyan feladatokat végrehajtani, amelyekre idehaza nem vagy csak korlátozottan vagyunk képesek. Ezen felül azt sem szabad elfelejteni, hogy a magyar KC-390 repülőgépek hamarosan légi utántöltési feladatokra is bevetethetők lesznek,¹⁸ és így Gripen-hajózóink is visszanyerhetik légi utántöltési képességüket, amely a balti misszióban való részvételünkhöz, ha nem is folyamatos jelleggel, de egy plusz képességet adhat.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- *Baltic Air Policing*. NATO. <https://ac.nato.int/missions/air-policing/baltics> (Letöltés időpontja: 2025. 12. 29.)
- *Befejeződött a Magyar Honvédség balti légtérrendészeti missziója*. honvedelem.hu, 2025. 12. 01. <https://honvedelem.hu/missziok/befejezodott-a-magyar-honvedseg-balti-legterrendeszeti-misszioja.html> (Letöltés időpontja: 2025. 12. 05.)

¹⁸ Megérkezett... 2025.

- Fodor Márk Joszipovics: *A Suwalki-folyosó hatása Északkelet-Európa biztonságára*. In: Szenes Zoltán (szerk.): *A mai NATO. A szövetség helyzete és feladatai*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2021, 168–181.
- Gill, Mehul Singh: *BALTIC AIR POLICING: New Trends and Operations*. Centre for Security Studies, 2021. 07. https://www.researchgate.net/publication/364360419_BALTIC_AIR_POLICING_New_Trends_and_Operation (Letöltés időpontja: 2026. 01. 04.)
- *Megérkezett a Magyar Honvédség második KC-390 Millennium szállító repülőgépe*. honvedelem.hu, 2025. 11. 21. <https://honvedelem.hu/hirek/megerkezett-a-magyar-honvedseg-masodik-kc-390-millennium-szallito-repulogege.html> (Letöltés időpontja: 2026. 01. 04.)
- Réz Levente: *A légierő tűztámogatási feladatai*. *Repüléstudományi Közlemények*, 31. évf. 2019/2., 159–175. <https://doi.org/10.32560/rk.2019.2.12> (Letöltés időpontja: 2025. 12. 18.)
- Sytas, Andrius: *Latvia urges NATO to bolster Baltic air defence after Russian incursions*. Reuters, 2025. 09. 27. <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/latvia-urges-nato-bolster-baltic-air-defence-after-russian-incursions-2025-09-27/> (Letöltés időpontja: 2025. 12. 05.)
- T. Tom: *Végéhez közeledik a 69. BAP misszió*. Haditechnikai Kerekasztal, 2025. 11. 25. <https://htka.hu/2025/11/25/vegehez-kozeledik-a-69-bap-misszio/> (Letöltés időpontja: 2026. 01. 05.)
- Varga Attila Ferenc: *A fegyveres erőkre vonatkozó művelet-végrehajtási szabályok, különös tekintettel a Magyar Honvédség erőinek részvételére válságreakáló műveletekben*. PhD-értekezés. Nemzeti Közzolgálati Egyetem – Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest, 2014, 14–19. <https://doi.org/10.17625/NKE.2014.024> (Letöltés időpontja: 2026. 01. 05.)
- *Végéhez ért a Magyar Honvédség balti légtérrendészeti missziója*. honvedelem.hu, 2025. 11. 27. <https://honvedelem.hu/missziok/vegehez-ert-a-magyar-honvedseg-balti-legterrendeszeti-misszioja.html/> (Letöltés időpontja: 2026. 01. 05.)