

Kocsis Sándor ezredes:¹

AZ OHIOI NEMZETI GÁRDA REPÜLŐTEREINEK POLGÁRI ÉS KATONAI KÖZÖS HASZNÁLATA

Az Ohioi Nemzeti Gárda öt repülőalakulata négy polgári repülőteret vesz igénybe. Ezt a közös használati egyezmény (Joint Use Agreement) szabályozza, amit a legmagasabb szövetségi szinten kötnek a helybeli repülőtér-tulajdonossal. A repülőtér használatért fizetendő összeg alapja a repülőtér közös használati berendezései működtetésének közvetlen költsége. A szövetségi kormány fizeti az éves légi forgalomból számított ráháruló százalékarányt. Így az Ohioi Nemzeti Gárda megtakarítja a repülőterek teljes működtetéséhez szükséges költségek nagy részét.

Kulcsszavak: Amerikai Nemzeti Gárda, haderőszervezés, légi nemzeti gárda, Ohio, repülőterek.

THE JOINT CIVILIAN/MILITARY USE OF THE OHIO NATIONAL GUARD'S AIRFIELDS

Résumé:

The five Ohio National Guard flying units operate from four civil airfields. This is governed by Joint Use Agreements entered into at the highest federal level with the local „proprietors”. The federal government’s basis for the cost of the use of the airfield is the percentage that the government use represents of the annual traffic, applied to the direct operational cost of the jointly used flying facilities. Thus the Ohio National Guard avoids a major portion of the necessary expenses of operating these airports, which results in significant monetary savings for it.

Keywords: United States National Guard, Military organization, Air National Guard, Ohio, Airfields.

Az Amerikai Egyesült Államok Légierőinek és tartalékos egységeinek zömétől eltérően az Ohioi Nemzeti Gárda repülőalakulatai polgári repülőtereken működnek. A Kongresszus a szövetségi légi bázisokat katonai célokra külön jelöli ki, azok építési és működtetési költségeit pedig légierő pénzügyi szervei biztosítják. A szövetségi törvények lehetővé teszik, hogy a repülőtereket a polgári repülőforgalom céljaira is használhatják, amennyiben az nem sérti a katonai feladatok végrehajtását.²

A polgári légi tartalékflottára vonatkozó feltételeket kielégítő légügyi vállalatok kérvényezhetik az Amerikai Egyesült Államok Légierője valamely bázisa használatának engedélyezését civil kereskedelmi tevékenység céljából. Az engedély elnyerése esetén ezt a szerződésben rögzített tevékenységet a *közös használati egyezmény* (Joint Use Agreement) szabályozza.³

¹ 1964 és 1974 között az Egyesült Államok Hadseregének tényleges tüzértisztje, majd az Ohioi Katonai Tartalék nyugállományú főtörzsjogásza. Jelenleg a ZMNE doktorandusza.

² Title 49 United States Code 44502 (d); 47103 (c). DEPARTMENT OF THE AIR FORCE, AIR FORCE POLICY DIRECTIVE 10-10, OPERATIONS, Joint Use of Military and Civilian Flying Facilities, (Tovább AFPD 10-10), Summary of Changes. A katonai repülőterek polgári használata e tanulmány tárgykörén kívül esik.

³ Title 49 United States Code 47107 (a) (11). AFPD 10-10, 1.2, 1.3.1, 4.1.

A légi bázisok közös használati egyezménye

A közös használati egyezmény alapvetően kétféle lehet: szabályozhatja a katonai repülőterek polgári használatát vagy a polgári repülőterek katonai használatát. Az előbbiért csak nyilvános repülőteret fenntartani jogosult helyi kormányzatok pályázhatnak a szövetséges kormányhoz.⁴ Az utóbbi esetben az Egyesült Államok Légierői és a helybeli repülőtéri hatóságok hatáskörébe tartozik az engedélyezés, azaz ők szerződhetnek a repterek használatára.

A Szövetségi Repülési Adminisztráció (Federal Aviation Administration – FAA) szabályozza az Egyesült Államok légi közlekedési rendszerét. A vonatkozó törvények előírják, hogy az ország katonai légi eszközei költségtérítés nélkül használhatnak minden olyan repülőteret, amely szövetségi anyagi hozzájárulásból épült, amíg ez a használat nem *kiemelt* (szó szerinti fordításban *lényeges*) minősítésű.⁵ *Kiemeltnek* minősülő felhasználásra a *közös repülőtér-használati egyezmény* (Airport Joint Use Agreement – AJUA) vonatkozik. Ebben jogi szempontból a polgári hatóság engedélyezi a repülőtér katonai használatát bizonyos pénzösszeg ellenében.⁶

A *kiemelt* használatot a Szövetséges Repülési Adminisztráció három ismérv alapján állapítja meg:

- ha öt vagy több kormányzati repülőgép állomásozik rendszeresen a repülőtéren vagy a szomszédos földeken;
- ha a kormányzati repülőgépek havonta 300 (vagy több) le- és felszállást végeznek;
- ha a havi kormányzati repülőgép-forgalom összsúlya meghaladja a 2268 tonnát.⁷

Az Egyesült Államok Nemzeti Gárda Hivatala garantálja, hogy amennyiben a Légi Nemzeti Gárda repülőgépei véglegesen állomásoznak egy polgári repülőtéren, a *kiemelt* használatot máris elismeri és a ráháruló költségáramokat, megfizeti.⁸

A *közös repülőtér-használati egyezményeket* a legmagasabb szövetségi szinten egyeztetik és kötik meg. Ez a légierő berendezési titkárhelyettese (Deputy Assistant Secretary of the Air Force Installations) hatáskörébe tartozik, tárgyalásra és jóváhagyásra pedig jogilag csak a szövetségi Légi Nemzeti Gárda Hivatalának van felhatalmazása. A helybeli alakulatok üzemeltető mérnökei (Base Civil Engineer) az adatgyűjtésen kívül nem jogosultak részt venni e tárgyalások lefolytatásában.⁹

A reptér használatért fizetendő összeg alapja a repülőtér közös használati berendezései működtetésének közvetlen költsége. Ebből a szövetségi kormány fizeti az éves légi forgalomból számított ráháruló százalékarányt. Az

⁴ AFD 10-10, 1.3.2.

⁵ Title 49 United States Code 47107 (a) (11)

⁶ Air National Guard Commanders Legal Desk Book, Chapter 25, Resources, Section 25-2 Airport Joint Use Agreements, May 2001 update, 1.

⁷ Federal Aviation Administration Grant Assurance, Airport Sponsors, C. Sponsor certification, 27.

⁸ AIR NATIONAL GUARD PAMPHLET 32-1001, 8 APRIL 2003, Civil Engineering, AIRPORT JOINT USE AGREEMENTS FOR MILITARY USE OF CIVILIAN AIRFIELDS (Továbbiakban ANG-PAM 32-1001), 1.3.

⁹ Ibid. 2. AFD 10-10, 2.

összegekből levonhatók olyan szolgáltatások értékei, amiket a Légi Nemzeti Gárda természetben nyújt a repülőtérnek.¹⁰

A repülőtér közös használati elemei közé rendszerint csak a kifutó- és leszálló-pályák, valamint a gurulóutak tartoznak. A törvény ugyanis egyértelműen kizárja a különböző kereskedelmi berendezések és terminálok, autó- és repülő parkolók, karbantartási hangárok stb. igénybevételét.¹¹ A közvetlen költségek ugyancsak nem tartalmazhatják a repülőtér általános működtetési költségeit (például az adminisztrációs, könyvelési, kiképzési, karbantartási, biztosítási stb. díjakat).¹² Amennyiben a katonaság írásban benyújtott kérvénye alapján a repülőtéri hatóság olyan szolgáltatást nyújt, melyet kizárólag a kormány használ, úgy ennek a teljes költségét követelheti a katonaságtól.¹³

A repülőtér polgári hatósága felelősségi körébe a következők tartoznak:

1. Az egyezmény végrehajtásához szükséges személyzet, anyag és felszerelés biztosítása.
2. A közös használatú repülő-berendezések közszolgáltatásainak biztosítása.
3. A közös használatú repülőtéri berendezések mindenféle karbantartásának (például burkolatjavítás; kifutó- és leszállópályák, valamint és gurulóutak seprése, világítása, azok mellett a fű levágása, a talaj- és esővíz elvezetése, hókotrás és jégtelenítés; navigációs berendezések; rovarok és kártékony állatok távol tartása; működésképtelen gépek gyors elvontatása) biztosítása.¹⁴

Ez utóbbi két követelmény a kormányra is hárulhat (úgy mint a saját hangár előterek, betonkifutók és gurulóutak hó- és jég-mentesítésének és a működésképtelen kormánygépek elvontatásának felelőssége). Ezen kívül mindazon használati berendezések kárainak javítása, amit kizárólag saját gépei okoztak.¹⁵ A repülőtéri helyi hatóság kötelezi magát arra, hogy a kereskedelmi repülőgépekre és a lökhajtásos repülőgépekre egyaránt, a megfelelő hatósági szinteknek megfelelően, betartja FAA vonatkozó üzemeltetési előírásait.¹⁶ A *közös repülőtér-használati egyezmény* vagy annak mellékletei tartalmazzák a légi katasztrófa utáni mentésre, a tűzvédelemre, a légi forgalom irányítására vonatkozó megállapodásokat.¹⁷

A *közös repülőtér-használati egyezmények* nem foglalkoznak a Légi Nemzeti Gárda által igénybe vett ingatlanokkal. Ezek használata, bérlete az egyezmények megkötése előtti alku tárgyát képezi.¹⁸ Az egyezmények nem tartalmazzák továbbá az alapvető javítások és az új, közös használatú berendezések építése kérdéseit, amelyeket külön egyezményekben szabályoznak.¹⁹

¹⁰ ANGPAM 32-1001, 4.2, 4.3.

¹¹ Ibid. 4.3.2.1.

¹² Ibid. 4.3.1.

¹³ Ibid. 4.3.3.

¹⁴ Ibid. 12.

¹⁵ Ibid. 12-13.

¹⁶ Ibid. 13.

¹⁷ Ibid. 5.4, 13-14.

¹⁸ Ibid. 6.2.

¹⁹ Ibid. 6.1

Az Ohiói Nemzeti Gárda repülőalakulatai

Az Ohiói Nemzeti Gárda repülőalakulatai: a 121. légi üzemanyag-utántöltő ezred, a 178. és 180. vadászrepülő-ezredek, a 179. légi szállítóezred és az ohiói szárazföldi nemzeti gárda 137. légizászlója. Ezek az 1. táblázatban szereplő repülőtereken állomásoznak.

Város	Columbus ²⁰	Mansfield	Springfield	Toledo
Repülőtér	LCK	MFD	SGH	TOL
Katonai terület (hektárban)	1.750	947	614	949
Fő kifutó-leszálló pálya	5R/23L	14/32	6/24	7/25
hossza	3689 m	2744 m	2746 m	3.231 m
szélessége	61 m	46 m	46 m	46 m
Második kifutó- leszálló pálya	5L/23R	5/23	15/33	16/34
hossza	3636 m	2071 m	1676 m	1707
szélessége	46 m	46 m	30 m	46 m
Alakulat ²¹	121./137.	179.	178.	180.

1. táblázat

Az Ohiói Nemzeti Gárda által igénybe vett repülőterek

Az említett alakulatok igen kedvezően befolyásolják a környékükön elhelyezkedő városok/megyék gazdasági életét (ld. 2. táblázat).

Repülőtér	Columbus	Mansfield	Springfield	Toledo
Teljes munkaidős létszám	498	232	545	323
Összlétszám ²²	2049	968	1042	1.035
Munkabér/Katonai fizetés (dollár)	53 945 564	51 543 159	48 548 399	43 360 800
Helybeli bevásárlás (dollár)	4 683 191	1 816 422	8 667 800	43 716 800
Összesen (dollár)	58 628 755	53 359 581	57 216 199	43 360 800

2. táblázat

²⁰ Valóságban a Columbusztól tizenhat kilométerre fekvő, az USA Légierő egykori Rickenbacker légi bázisa, Lockbourne falu mellett.

²¹ Említendő hogy a vadászerekek repterei leszállópályáinak végén földalatti arretáló kábel berendezést építettek be, amit a torony fékhiba esetén felvonhat. (Az F-16 vadászgépeket elláták lefékező kampóval).

²² Ebbe bele van számolva a főállású is.

Az Ohioi Nemzeti Gárda légi alakulatainak jótékony hatása a helyi gazdaságra²³

Nem meglepő tehát, hogy a helyi kormányzatok jelképes összegért (például évi 1 dollárért) bocsájtják a Nemzeti Gárda rendelkezésére a repülőtereiken lévő földterületet, és szívósan ellenállnak minden olyan szövetségi indítványnak, amely ezeknek az alakulatoknak a korlátozásához vagy felszámolásához vezetne.²⁴

A közös repülőtér-használati egyezmények alapján az Ohioi Légi Nemzeti Gárda által fizetendő összeg kiszámításának alapja a közösen használt berendezések összegezett költségének azon százaléka, ami az adott alakulat repülőtéri igénybevételéből adódik.²⁵

Az Ohioi Nemzeti Gárda által használt repülőterek a legutóbb nyilvánosságra hozott adatok alapján a következő, 3. táblázatban kimutatott „toronyszámmal” rendelkeznek:

Repülőtér	Columbus	Mansfield	Springfiel d	Toledo
Év	2008	2009	2005	2009
Összes	71 340	22 100	18 542	64 176
Katonai %	22%	19%	62%	9%

3. táblázat

Az Ohioi Nemzeti Gárda repülőterek használati arányai²⁶

Tekintsük át ezek után az egyes repülőterek igénybevételére kötött szerződések előírásait!

A Springfield-Beckley városi repülőtér

Az Ohioi Légi Nemzeti Gárda által igénybe vett földterület (614 hektár), illetve a repülőtér összforgalma (18 542) alapján ez a legkisebb légi bázis. Ugyanakkor katonai szempontból a legjobban igénybe vett (62%) repülőtér. Az érvényes, öt évre szóló közös repülőtér-használati egyezmény alapján a szövetségi kormány – az Ohioi Légi Nemzeti Gárda útján, negyedévenként benyújtott számlák ellenében – minden negyedév első napján évi 49 025 dollárt előre fizetett.²⁷ Ezen kívül a repülőtér légi katasztrófa-mentő és

²³ Ohio Army and Air National Guard, Facility Fact Sheets, Feb 08; AIR 7, 9, 11, 13; ARMY 73, 75, 77-78, 81, 83, 85, 87.

²⁴ 2005 Base Realignment and Closing (BRAC) ajánlat alapján a 178. vadász- és a 179. légi szállítóezred felszámolását tervezték. A lelkes helybeli üzleti és polgári hatóságok és a körzet Kongresszusi képviselőinek kampánya révén, valamint az Ohioi Nemzeti Gárda elsőfokú készülségi szintje figyelembe vételével sikerült mind a két alakulatot megmenteni. A 178. ezredet átszervezik egy PREDATOR pilóta nélküli repülőeszköz-irányító alakulatra, a 179. ezred C-130-as gépeit a korszerű C-27J gépekre cserélik.

²⁵ Ennek részét képezi az ún. toronyszám (ti. a repülésirányítások mennyisége) is: minden egyes leszállás illetve felszállás egy fordulatnak, az átstartolási manőver kettő feladatnak számít. Ugyanakkor, az átrepülés, ami nem érinti a földet, nem számít elszámolási alapként.

²⁶ Mansfield és Toledo számai az FAA ATADS: Airport Operations Standard Report-ból erednek; Az Columbusé a repülőtér WIKIPEDIA weblapjáról; majd a Springfield közvetlenül a 178. Vadászezred repülőtéri igazgatójától.

²⁷ AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (Springfield-Beckley Municipal Airport) 5. a. (1), (2).

tűzvédelmi szolgálatát az Ohioi Légi Nemzeti Gárda biztosítja.²⁸ A légi forgalomirányítást a szövetségi repülőforgalom-szabályzó szervezet polgári alkalmazottjai végzik.²⁹

Mansfield Lahm városi repülőtér

Növekvő nagyságrendben ez a második repülőtér a Nemzeti Gárda által igénybe vett földterület (947 hektár), illetve a repülőtér összforgalma (22 100) alapján. Az öt évre szóló közös repülőtér használati egyezmény alapján évi 60 580 dollárt fizet a szövetségi kormány az Ohioi Légi Nemzeti Gárda útján, negyedévenként benyújtott szálmák ellenében. Eltérve a springfieldi egyezménytől, a mansfieldi szerződés nem írja elő az előrefizetést. A légi balesetmentés és a tűzvédelem rendje ugyancsak eltér a springfieldi szerződésben foglaltaktól. A mansfieldi repülőtéren ezt a feladatot egy mellékszerződés alapján a kormányzatra hárítják. Hivatkozva arra, hogy „... a Kormány tűzvédelmi és légi balesetmentési előírásai a repülési műveletekre szigorúbbak, mint amit az FAA megkövetel a kereskedelmi és általános repülésre”, a kormány vállalja, hogy az ilyen típusú vészhelyzetek esetén a tőle elvárható legmagasabb szolgáltatási szintnek megfelelően reagál, a város pedig megfizeti ezeknek a bevételeknek a költségeit.³⁰

Toledo-Lucas megye Légikikötő Hatóság (Toledo Express repülőtér)

Ez az Ohioi Légi Nemzeti Gárda által használt második legnagyobb repülőtér, amely országos és nemzetközi utasforgalmat bonyolít, egyben egy csomagszállító vállalat légi szállítási központja.³¹ A nemzeti gárda a repülőtér területéből 949 hektárt vesz igénybe és a 64 176 fős évi forgalomból 9%-kal részesedik. A vonatkozó *közös repülőtér használati egyezmény* alapján – eltérően a másik három repülőtér negyedévenkénti díjfizetésétől – havi ütemezésben évi 72 168 dollárt fizet a szövetséges kormány, számla benyújtás ellenében, az Ohioi Légi Nemzeti Gárdán útján.³² A mansfieldi egyezményhez hasonlóan itt sincs előírva az előre fizetendő használati díj. Tekintve, hogy a reptéren az általános és menetrend szerinti utasforgalom, valamint a légi teherszállító tevékenység dominál, a Toledo Express repülőtér légi forgalomirányítását az FAA látja el, míg a balesetmentést és tűzvédelmet a Toledo-Lucas Megyei Kikötő Hatóság biztosítja.³³

Rickenbacker Kikötő Hatóság (Rickenbacker Nemzetközi Repülőtér)

Az előbbi három repülőtér használati módszerétől eltérően teljesen más a helyzet a Columbus melletti Rickenbacker Nemzetközi Repülőtérrel.³⁴ 1942 és 1991 közt a szövetségi légierő bázisa volt, amely főként stratégiai felderítő

²⁸ Forrás: Zane E. Brown alezredes 2010. július 8-ai interjúja. (A továbbiakban: INTERJÚ)

²⁹ A 178. ezred átszervezése ellenére egy ideig még marad a F-16 karbantartási berendezés és emiatt elvárható – igaz, bizonytalan ideig – hogy a balesetmentési/tűzvédelmi szervezet megmarad (ld. INTERJÚ).

³⁰ AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (MANSFIELD LAHM MUNICIPAL AIRPORT), 8. a,

C.

³¹ Az Egyesült Államok légi teherszállító repülőterei közt a 18. helyet foglalja el.

³² AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (TOLEDO EXPRESS AIRPORT) 5. a.

³³ INTERJÚ.

³⁴ A közvetlen mellette lévő Lockbourne nevű kistalu után elnevezve 1942-ben alakult, mint a szövetségi Légierő bázisa. 1974-ban a columbusi Eddie Rickenbackerről nevezték el, aki az Egyesült Államok legeredményesebb vadászpilótája volt az I. világháborúban.

repülőgépek és stratégiai bombázók állomáshelyeként szolgált. Működésének csúcspontját 1967-ben érte el, amikor katonalétszáma elérte a 18 000 főt. Miután a szolgálatból kivonták a B-47-es bombázókat, a repteret 1980. április 1-jén átadták az Ohioi Légi Nemzeti Gárdának. Tekintve, hogy a reptér felszámolását tervezték, az ohioi törvények alapján a Franklin megyei biztosok 1979. április 2-án megalapították a Rickenbacker Kikötő Hatóságot, amely polgári használatra fejlesztette volna át a volt légi bázist.³⁵ 1982. január 12-én a Rickenbacker Kikötő Hatóság és a szövetségi légierő közös *használati egyezményt* kötöttek. Az egyezmény értelmében a szövetség folytatta a repülőtér menedzselését és biztosította a légi balesetmentést, a tűzvédelmet, és a légi forgalom irányítását. 1987 januárjában a Rickenbacker Kikötő Hatóság átvette a repülőtér igazgatását és karbantartását. Ezt az átmeneti fázist 1989. november 17-én 1990. szeptember 30-ig meghosszabbították. Ez alatt a Rickenbacker Kikötő Hatóság kötelezte magát évenként 150 000 dollár és az igénybe vett tűzoltói, mentési események költségeinek megfizetésére. 1990 októberétől kezdve az Ohioi Nemzeti Gárda egy saját, 1750 hektáros területtel rendelkezik.³⁶ Az érdekelt felek (ti. az Egyesült Államok kormánya, Ohio állam és a Rickenbacker Kikötő Hatóság) 1991. szeptember 11-én új, hetven évre szóló *közös repülőtér használati egyezményt* kötöttek.³⁷ Tekintve, hogy a Rickenbacker Kikötő Hatóság egy – még fejlesztés alatt álló – teherszállító központot alapított, az Ohioi Légi Nemzeti Gárda 121. Légi Üzemanyag-utántöltő Ezrede pedig gyakran végzett szövetségi feladatokat, a kormány saját használati arányát 81%-ra tervezte, amely után – negyedévenkénti bontásban, előrefizetés alapján – évi 894 807 dollárt fizet.³⁸ Ezen egyezmény előírta, hogy a kormány tartsa fenn továbbra is a légi forgalomirányítást és ezért a működési hozzájárulásáért évenkénti 405 000 dollár jóváírandó az állami díjfizetésnél. Így az évenkénti fizetendő rész 489 807 dollárra csökkent.³⁹ Az itteni *közös repülőtér használati egyezmény* számos vonatkozásban különbözik a másik három említett esettől.⁴⁰ A légi forgalomszámolásban előírja, hogy egy-egy repülőművelet egy-egy torony által irányított leszállásból áll. Így egy átmeneti le- és felszállás egy légi műveletnek számít, míg egy átrepülés (amiben nem érinti a földet a repülőgép) nem számít igénybevételeknek. Egyben a katonai helikopterek le- és felszállása a repülőtér határain belül akárhol $\frac{3}{4}$ légi műveletnek számít.⁴¹ Ezekon kívül a kormány kötelezi magát a légi forgalomszabályzási rendszer fenntartására.⁴² Ez utóbbit egy magánvállalkozás látja el szerződés alapján,

³⁵ O.R.C. 4582.02. Így tehát Ohioi Légi Nemzeti Gárda alakulatainak áthelyezése nem következett be, így *közös repülőtér használati egyezmény* alapján ottmaradhattak.

³⁶ <http://www.rickenbacker.org/about/history.asp>.

³⁷ AIRPORT JOINT USE AGREEMENT, RICKENBACKER PORT AUTHORITY, UNITED STATES OF AMERICA, STATE OF OHIO, September 11, 1991. (Tovább AJAURPA/USA/OH) paragraph 11.

³⁸ Ibid. paragraph 5. a. (1)

³⁹ Ibid. paragraph 5. a. (2), (3).

⁴⁰ Egyrészt azoknál éveknél hamarabb készült, továbbá nem ötéves tartamú, hanem hosszú távú, és nagy részletességgel foglalkozik e fizetendő összeg helyesbítésének módjával. Az egyezményt követő két teljes költségvetési évben az összeg követi a fogyasztói árszínvonalat, majd a rákövetkező költségvetési év kezdetén és minden azutáni harmadik évben a változó (megváltozott) légi fordulatok alapján, írásban módosítják az új használati díjat. (Ibid. paragraph 5. a.)

⁴¹ Ibid. paragraph 5. a. (1).

⁴² Ibid. paragraph 4. e.

melyet a szövetségi Nemzeti Gárda Hivatal köt és az Ohioi Légi Nemzeti Gárda útján fizet.⁴³ Végül a kormány megtéríti a Rickenbacker Kikötő Hatóságnak az Ohioi Nemzeti Gárdának szolgáltatott víz- és szennyvízdíjait.⁴⁴ Az itteni *közös repülőtér használati egyezmény* – eltérően a másik háromtól – előírja, hogy a kormánynak szüksége van 24 órás, hétnapos toronyszolgáltatásra, amit saját maga biztosít, továbbá a katonai légi forgalomnak van elsőbbsége polgári forgalom ellenében. Mint a mansfieldi egyezményben, ugyan úgy a rickenbackeriben is rögzítik, hogy a „... *kormány tűzvédelmi és légi balesetmentő előírásai saját repülőműveleteikre szigorúbbak, mint amit az FAA követel kereskedelmi és általános repülésre*”, ezért a kormány maga tartja fenn ezeket a szervezeteket.⁴⁵ Ezt egy speciális feladattámogató csoport (Mission Support Group) végzi, részben szövetségi polgári alkalmazottakkal.⁴⁶ E két, a repülőtér működtetéséhez természetben nyújtott szövetségi hozzájárulásnak (ti. a torony üzemeltetésének és a mentő/tűzoltó feladatok ellátásának) becsült értéke évenként körülbelül öt millió dollár.⁴⁷ Ugyanakkor a 2006–2011-es légi forgalom arányai alapján, melyben 2008-ban a 71 340 légi művelet katonai részesedése 22% volt, a kormány évenkénti költségterítése lecsökkent 316 955 dollárra.⁴⁸

2002-ben Columbus és Franklin megyék vezetői létrehozta egy egységes közép-ohioi regionális kikötőhatóságot, melyben egyesítették a különböző városi és megyei hatóságok felügyelete alatti repülőterek működtetését és szabályzását. Ennek következtében 2002 novemberében egy átadási egyezményben a Rickenbacker Kikötő Hatóság feladta a Rickenbacker Repülőtér Közös Használati Egyezményében lévő jogait. Egyben ezen egyezményben a különböző érintettek (az Egyesült Államok a Nemzeti Gárda Hivatal útján, Ohio Állam az Adjutant General útján, a Rickenbacker Kikötő Hatóság, valamint a Columbus Regionális Repülőtér Hatóság a Columbus Városi Repülőtér Hatóság útján) megegyeztek, hogy az 1991. szeptember 11-ei *közös repülőtér használati egyezmény* rendelkezései változatlan formában átszállnak a Columbus Regionális Repülőtér Hatóságra.⁴⁹

Következtetések

Az Egyesült Államok törvényei előírják, hogy olyan repülőtereket, melyeket vagy részben, vagy teljesen szövetségi anyagi hozzájárulásból épültek, a haderő gépei díjmentesen használhatják addig, míg státuszuk nem *kiemelt* minőségű. Amennyiben kiemelt státuszba kerülnek, úgy *közös használati egyezmény* alapján rendezhető a reptér-igénybevétel.

Ezeket a szerződéseket a legmagasabb szövetségi szinteken kötik meg a helybeli repülőtér-tulajdonossal. Az évi légi műveletek toronyszámát, a közös berendezések (azaz leszálló-, kifutó-, valamint gurulópályák,

⁴³ Id. INTERJÚ.

⁴⁴ AJUARPA/USA/OH, paragraph 5. c.

⁴⁵ Ibid. paragraph 8. a.

⁴⁶ Id. INTERJÚ.

⁴⁷ <http://www.rickenbacker.org/about/military6impact.pfd>.

⁴⁸ INTERJÚ.

⁴⁹ ASSIGNMENT AND ASSUMPTION OF JOINT USE AGREEMENT, Draft 11/25/02.

toronyszolgáltatás, illetve légi balesetmentés/tűzoltás) működtetési költségét a kormány a repülőteret használó nemzeti gárda útján fizeti. Amennyiben a kormány ezekhez természetben hozzájárul, ennek az értéke javára jóváírandó.

Így az Ohioi Nemzeti Gárda öt repülő alakulata ahelyett, hogy saját repülőtereket működtetne, négy polgári repülőteret használ. Ebből kettőért (ti. a springfieldi és mansfieldi kisvárosi repülőterek használatáért, amelyeken a kormány biztosítja a légi-balesetmentést és a tűzoltást, illetve a springfieldinél a toronyszolgáltatást is) évi 49 025, illetve 60 580 dollárt fizet. A másik kettő nagyvárosi repülőtér. A toledo-i menetrendszerinti nemzetközi utasforgalmi, a Rickenbacker pedig nemzetközi teherszállító feladatokat is ellát, és biztosítja a katonai feladatok végrehajtását is. A toledo-i reptér használatáért 72 168 dollárt, a Rickenbacker reptéréért 316 955 dollárt fizetnek. Ez az összeg csak 35,4%-a a légierőre háruló 894 807 dollárnak. A különbséget a jóváírandó természetbeni szolgáltatások (toronyműködtetés, légi balesetmentés, tűzoltás) teszik ki.

Ezekkel a szerződésekkel az Ohioi Nemzeti Gárda megtakaríthatja a repülőterek teljes működtetéséhez szükséges költségek nagy részét. Ugyanakkor a helybeli polgári repülőtéri hatóságoknak szintén hatalmas megtakarítást jelent a nagy befektetést követelő, de ritkán igénybe vett légi-balesetmentés, tűzoltás, illetve az állandó irányítótorony működtetése, amiket a kormány természetben biztosít.

Részből a működtetési költségek csökkentése, részben az Ohioi Nemzeti Gárda által repülőterenként több mint 50 000 000 dollár elköltése kedvező hatást gyakorol a helyi gazdaságokra. Cserében az elkerített katonai területekért a Nemzeti Gárda csak jelképes bérletet fizet.

FELHASZNÁLT IRODALOM

United States Code

Federal Aviation Administration Grant Assurance, Airport Sponsors

DEPARTMENT OF THE AIR FORCE, AIR FORCE POLICY DIRECTIVE 10 - 10, 25 OCTOBER 2007

Air National Guard Commander's Legal Desk Book, May 2001

AIR NATIONAL GUARD PAMPHLET 32-1001, 8 APRIL 2003

Ohio Revised Code

Ohio Army and Air National Guard, Facility Fact Sheets, Feb 08

AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (RICKENBACKER PORT AUTHORITY)

AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (MANSFIELD LAHM MUNICIPAL AIRPORT)

AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (SPRINGFIELD-BECKLEY MUNICIPAL AIRPORT)

AIRPORT JOINT USE AGREEMENT (TOLEDO EXPRESS AIRPORT)

<http://www.rickenbacker.org>

Federal Aviation Administration ATADS: Airport Operations: Standard Report ASSIGNMENT AND ASSUMPTION OF JOINT USE AGREEMENT 11/25/02

Interjú Zane E. Brown alezredessel, 2010. július 8.