

Dr. Papp Antal

**A polgári légi- és más katasztrófák esetén bevethető
honvédségi erők igénybevételének nehézségei
2004. április 23.**

Bevezető

A magyar légtéren naponta 1500–3000 légi eszköz halad át, és annak ellenére, hogy biztonságos a repülés, előfordulhat baleset. Repülőeszköz eltűnése esetén a riasztást követő 8–10 perc múlva a szolgálatok képesek a feladat megkezdésére és 30 percen belül már meg is indul a keresés.

A legnehezebb feladat a kutatás, mert nem mindegyik légi eszköz rendelkezik vészjelzővel. Ebben az esetben csak a vizuális felderítés marad, ami rendkívül hosszadalmas is lehet. A kutató-mentők fő feladata a katasztrófa helyszínének megtalálása után, hogy orvost vagy felcsert juttassanak el a terepre, majd az elsősegélyben részesítetteket kórházba szállítsák.

A kutató-mentő állomány, illetve az egészségügyi személyzet sürgősségi betegellátást nyújtó ún. oxyológiai végzettséggel rendelkezik, ki van képezve ejtőernyős ugrásra és a helikopterből alpin módszerrel történő leereszkedésre is.

Jogsabályi háttér

A rendszerváltást követően a jogharmonizáció jegyében született meg a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, melynek végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) kormányrendelet feladatokat határozott meg a kutató-mentő szolgálat megszervezésére vonatkozóan.

A konkrét tennivalókat a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM—HM—NM—PM együttes rendelete (továbbiakba: rendelet) határozza meg a Magyar Köztársaság területén a légtérben bajbajutott, eltűnt légi járművek személyzete, utasai mentésére és felkutatására, illetőleg az ezzel összefüggő tevékenységek megszervezésére és végrehajtására.

A kutató-mentő szolgálatok szomszédos országok területén, légterében, valamint szomszédos országok a Magyar Köztársaság területén és légterében nemzetközi egyezmény vagy felkérés alapján működhetnek közre.

A rendelet alapján a mentési feladatok szakszerű végrehajtása érdekében kutató-mentő szolgálat lett létrehozva:

- ◆ a belügyminiszter által:
 - **a rendőrség,**
 - **a határőrség,**
 - **a katasztrófa védelmi főigazgatóság;**
- ◆ a honvédelmi miniszter által:
 - **a Magyar Honvédség;**
- ◆ a szoc. és családügyi miniszter által:
 - az **Országos Mentőszolgálat** állományából.

A rendeletben megfogalmazottak szerint a kutató-mentő szolgálat alapvetően egy földi és egy légi egységből áll.

A tevékenység irányítására létrehozták a Mentés Összehangoló Központot (továbbiakban: MÖK), amely csak szükség esetén működik. Vezetője minden esetben a Férihegyen székelő Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság vezetője, tagjai az alárendelt szervezetek „műveletirányító” tisztjei. A központ fő feladata *„a tevékenység összehangolása, irányítása, más állami szervekkel az együttműködés, a tájékoztatás megszervezése és végzése, valamint a folyamatos tájékoztatás.*

A kutatás-mentés megszervezése történhet légi vagy földi kutatócsoportok, illetőleg mindkettő egyidejű alkalmazásával. Ennek a tevékenységnek a végrehajtása során kiemelkedő jelentősége van a különböző szervezetek közötti együttműködésnek, különös tekintettel a kutatócsoportok közötti híradás megszervezésére. Az egyes minisztériumok alárendeltségében lévő szervezetek közötti összeköttetés biztosítva van, azonban problémát okoz például megfelelő rádióeszközök hiányában a Magyar Honvédség légi kutató-mentő alegységei és a földi alegységek közötti kommunikáció.

Légi kutató-mentő szolgálat

A légi kutató-mentő szolgálat fő feladata, hogy a riasztást követően azonnal megkezdje a kutatást, feltalálás esetén meghatározza a pontos helyszínt, és folyamatosan jelentést tegyen a kialakult helyzetről a MÖK-nek, segítve ezzel a földi mentőcsoport alkalmazásának hatékonyságát.

A légi kutató-mentő szolgálat alkalmazásának szigorú szabályai vannak. Ezek közül a legfontosabbak:

- a megfelelő időjárási viszonyok megléte. A biztonságos repüléshez szükséges paraméterek (felhőalap, vízszintes látás, legnagyobb szélsősebesség) a rendelet mellékletében szerepelnek;
- indokolt legyen a légi kutatás-mentés, vagyis bizonytalan legyen a bajba jutott légi jármű várható vagy tényleges földet érési helye;
- a bevetett légi eszköz a földi egységeknél gyorsabban tudja megközelíteni a helyszínt és megkezdeni a mentést.

A Magyar Köztársaság területén két felelősségi körzet lett kijelölve:

- 1.sz. felelősségi körzet: a Duna középvonalától nyugatra eső terület;
- 2.sz. felelősségi körzet: a Duna középvonalától keletre eső terület.

A kutató-mentő szolgálat a felelősségi körzet szerinti felosztásnak megfelelően két katonai repülőtéren — Szentkirályszabadja (1. sz.), Szolnok (2. sz.) — települt.

Földi kutató-mentő szolgálat

A bevont szervezetek — Rendőrség, Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, Országos Mentőszolgálat — folyamatos szolgálatot teljesítenek, és ennek megfelelően képesek rövid időn belül a mentéshez szükséges erők aktivizálására.

Tevékenységi körükbe tartozik a baleset helyszínének felkutatása, mentés végrehajtása (tűzoltás, egészségügyi szaksegélynyújtás, valamint egyéb esetekben veszélyes körzetből az állampolgárok mentése).

A műveleti terv

A feladatok gyors és szakszerű végrehajtása érdekében — a rendeletben meghatározottak szerint — valamennyi közreműködőre kiterjedő műveleti terv készült. Ebben a tervben azon feladatokat határozták meg, melyek egy légi jármű balesete esetén kell végrehajtani.

A terv felépítése logikusan követi egy esetleges légi szerencsétlenség bekövetkezése során teendő intézkedéseket.

A riasztás

Kiemelt jelentőséggel bír és külön fejezetben lett meghatározva a riasztás rendje.

Külön-külön forgatókönyv készült a különböző riasztási esetekre annak megfelelően, hogy a bejelentés vagy jelzés milyen csatornán keresztül érkezik. A légi járműveket — köszönhetően a modern navigációs és egyéb biztonsági berendezéseknek — folyamatosan figyelemmel kísérik a különböző repülésirányító szervek. Műszaki vagy más problémák esetén elsősorban a pilóta(k)tól kapott információk alapján lehet megtenni az elsődleges intézkedéseket, amely a riasztási rendszer aktivizálását jelenti, és a kijelölt részlegek felkészülnek a haladéktalan beavatkozásra.

Abban az esetben, ha a légi jármű minden előzetes jel nélkül hirtelen eltűnik a „monitorról” és megszakad vele az összeköttetés, akkor az észlelő szervezet a „riasztási adatlapon” meghatározott információkat (*időpont, repülés típusa, légi jármű jellege, pontos helyszín, észlelt jelenségek, esetleges jogellenes cselekményre utaló információk stb.*) haladéktalanul továbbítja az Országos Rendőr-főkapitányság Központi Ügyeletére. A riasztási rendszer aktivizálása mellett egyben megkezdí a saját szervezetére vonatkozó részműveleti tervben meghatározott feladatok végrehajtását.

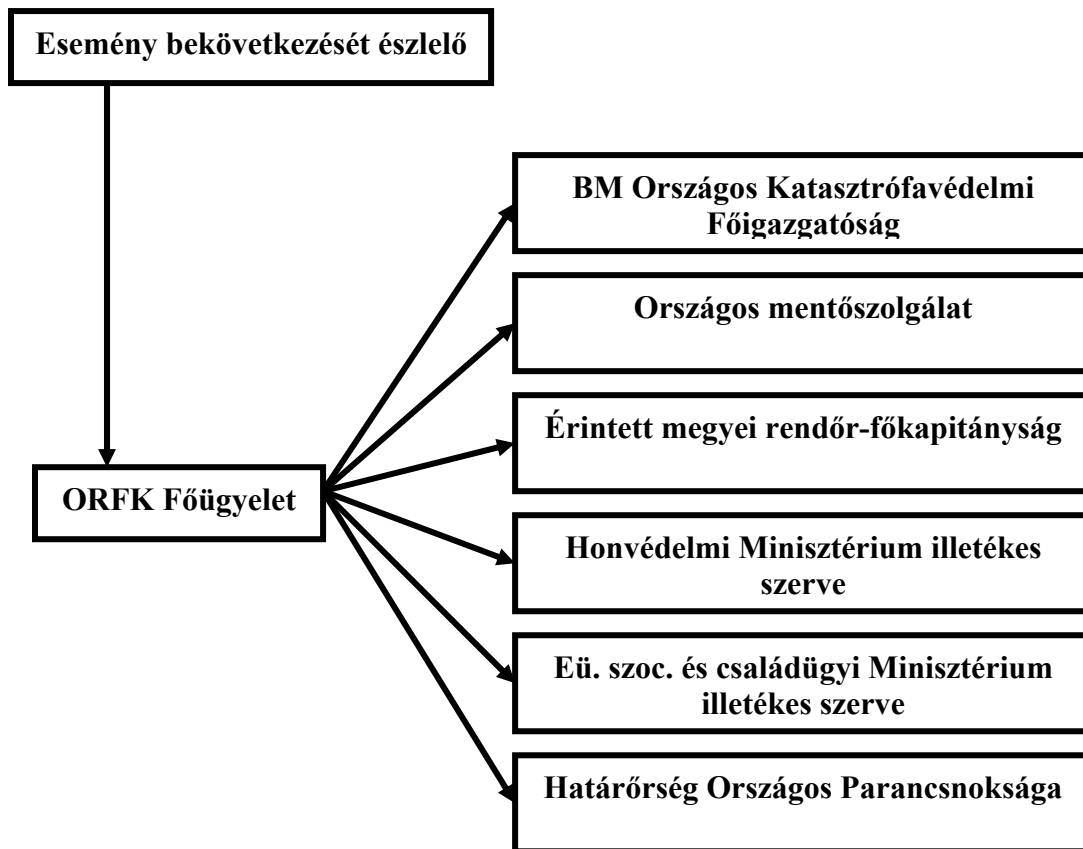
Az információ eljuttatása a rendőrségi ügyeletre a 112-es általános segélykérő telefonon keresztül történik (*ami az Országos Rendőr-főkapitányságra és alárendelt szervezeteihez van bevezetve*).

Onnan továbbítják az információt az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság ügyeletére. A fentiekén túl a rendőrség az egyetlen olyan szervezet az országban, amelynek ügyeleti hálózata kiterjed a legkisebb településekre is, értem ez alatt például a körzeti megbízotti szolgálatot.

A csatornákat felhasználva rövid időn belül megbízható információk állnak rendelkezésre a döntéshez és a bevezetendő intézkedések is hatékonyabbak lesznek. Ennek azért van nagy jelentősége, mert majd minden esetben emberéletekről lehet szó.

A beérkezett információk alapján a MÖK vezetője dönt az irányító törzs összevonásáról és a további feladatok végrehajtásáról.

Riasztási rend



A legfontosabb feladat a bajba jutott légi jármű felkutatása. Erre három módon van lehetőség. A kialakult helyzettől függően légi vagy földi kutatócsoportok, illetőleg mindkettő egyidejű alkalmazásával.

A kutatás irányítása

A légi kutatás-mentés irányítása

A MÖK vezetője jogosult a Magyar Honvédség Légierő Vezérkar kijelölt készenléti kutató-mentő alegységeinek riasztására. Tekintettel azonban arra a tényre, hogy a Központ megalakulása hosszabb időt vehet igénybe (*elsősorban munkaidőn túl*), ezért a halaszthatatlan feladatok irányításának koordinálása a Légierő Vezérkar illetékes szervének a feladata. Ennek a szervnek a feladata továbbá együttműködve a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatósággal (*továbbiakban: LRI*), az úton lévő és kutató mentő feladatra igénybe vehető légi járművek riasztása és a mentési feladatok végrehajtásába történő bevonása. A légtérben tartózkodó más légi járműveket az LRI illetékes szerve tájékoztatja és szükség esetén korlátozásokat vezet be a légi közlekedésben.

A földi kutatás-mentés irányítása

A bevont szervezetek vezetésében nem a klasszikus hierarchikus rendszer érvényesül. Ez abból adódik, hogy a MÖK — megalakulását követően — közvetlen irányítja a kárhelyszíni vezetési törzset. A területi és helyi irányítószervek szerepe kiiktatódik, tevékenységük információ-továbbításra korlátozódik, és a MÖK, valamint a kárhelyszíni vezetési törzs utasításai szerint látják el feladataikat.

Abban az esetben, ha a MÖK-öt nem hívják össze, a szervezetek a részműveleti terveikben meghatározott feladataikat hajtják végre. A kárhelyszínen minden esetben vezetési törzs alakul, amelybe bevonják a közreműködő szervezetek végrehajtást irányító parancsnokait, vezetőit. **A törzs vezetője a mindenkorai tűzoltás vezető (tűzoltó pk.), vagy katasztrófavédelmi igazgató.**

Végrehajtandó feladatok

A helyszínen alapvetően három feladatot kell végrehajtani:

1. a kárhelyszín közel és távol biztosítása;
2. a sérültek mentése, tűzoltás, műszaki mentés, valamint vízre szállás esetén vízi mentés;
3. a kárterületről a veszélyeztetett lakosság mentése.

A sérültek mentését, a tűzoltást, a műszaki mentést, vízre szállás esetén a vízi mentést, valamint a kárterületről a veszélyeztetett lakosság mentését az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság és az Országos Mentőszolgálat szakemberei végzik.

A Magyar Honvédség a mentési feladatok végrehajtásában — tűzoltás, sérültek elszállítása — csak olyan mértékben vesz részt, amilyen mértékben a rendelkezésére álló technikai felszereltsége lehetővé teszi.

A tűzoltóság munkatársai a műszaki mentés keretében megnyitják a légi jármű vészkijáratait vagy kijáratokat létesítenek, kijelölik a mentési útvonalakat, meghatározzák a mentés rendjét. Az OMSZ szakemberei ebben a mentési fázisban a mentést végző tűzoltókat segítik a sérültek szakszerű mozgatásának meghatározásával, valamint a területileg illetékes katasztrófavédelmi igazgatóság polgári védelmi szerveivel közösen egy „elsősegélynyújtó sérült osztályozó” pontot telepítenek. Innen történik a sérültek szervezett elszállítása a kijelölt kórházakba.

Amennyiben a légi jármű lakott területen ért földet, és emiatt szükséges, akkor a mentési tevékenységgel párhuzamosan a polgári védelem gondoskodik a nagytömegű személy- és tárgymenekítés végrehajtásáról.

Az összeköttetés rendje

A műveleti terv fontos részét képezi a híradás megszervezése.

A híradás megszervezésénél hármas elvárásnak kell eleget tenni. Biztosítani kell a kárhelyszínen az azonos szervezetek egységein belüli, valamint a vezetési kommunikációt. Ezen túlmenően — amennyiben aktivizálják — a MÖK felé is információs csatornát kell létrehozni.

A közreműködő szervezetek önálló rádió-hálókat hoznak létre a saját mozgószolgálati híradórendszereikre építve. Ezzel a rendszerrel biztosítva van az egységen belüli, valamint a szolgálati előljáró irányába történő információáramlás.

A szervezetek egymás között híradó eszközökkel nem kommunikálnak, mert az totális káoszhoz vezetne. A vezetési törzsbe beosztott egységek parancsnokai közötti információáramlást az együttműködési frekvencia használata biztosítja. Ezen a frekvencián csak a kutatás-mentésben

részt vevő szervezetek kárhelyszínen intézkedő és a vezetési törzsbe beosztott parancsnokai, valamint a kárhelyszínen feladatot ellátó légi járművek kezelőszemélyzetei kommunikálnak. A kárhelyszín és a MÖK között elsősorban a Tűzoltóság rádióhálóját alkalmazzák. Ha bármely okból ez nem lehetséges (pl. zavarás, lefedettség), akkor a MÖK vezetője határozza meg az összeköttetés módját.

A rendőrség feladatai, a kárhelyszín, valamint a mentési feladatok biztosítása során

A rendőrség által végrehajtandó feladatok a szervezet tevékenységére vonatkozó részműveleti tervben vannak meghatározva.

A terv szoros összhangban van a Rendőrség ez irányú tevékenységét szabályozó — Rendőrségi törvény, Szolgálati szabályzat, Csapatszolgálati szabályzat — rendelkezésekkel.

Az ügyeleti szolgálatok feladatai

A bejelentések vételénél és az elsődleges intézkedések megtételénél a helyi rendőrkapitánysági ügyeleteknek van a legfontosabb szerepe. Egyrészt ellenőrizniük kell a bejelentés valóságát, és a további intézkedés végett információkat kell továbbítani az előjáró ügyelet felé (megyei rendőr-főkapitányság, Országos Rendőr-főkapitányság Központi Ügyelete), valamint végre kell hajtani a kijelölt állomány riasztását. Külön feladatot jelent a bajba jutott légi jármű vízre történő leszállása, mert ebben az esetben az illetékes vízi rendészeti rendőrkapitányságot is riasztani kell.

Az előzőeken túl a helyzettől függően fel kell készülni a szabadidejét töltő állomány berendelésére is.

Az ORFK Központi Ügyelet feladata, hogy a bejelentést követően értesítse a kutatás-mentésben részt vevő szervezetek ügyeleti szolgálatait.

A kárhelyszínen teendő rendőri intézkedések

A rendőrség feladata a kárhelyszín közel és távol biztosításának megszervezése, végrehajtása és a mentésben részt vevők szervezett munkavégzésének biztosítása.

Ennek során meg kell határozni a kárhelyszín területét, és végre kell hajtani a biztonságos elhatárolását a külső környezettől. Ki kell jelölni a helyszínhez vezető útvonalakat, és intézkedni kell a forgalomszervezési feladatok végrehajtására. Szükség esetén — tömeges sérüléskor — a rendelkezésre álló útvonalakat a közforgalom elől le lehet zárni, biztosítva ezzel a mentésben részt vevő gépjárművek akadálymentes közlekedését. A kárhelyszínhez vezető útvonalakon ellenőrző-átengedő pontokat kell működtetni, megakadályozva ezzel az illetéktelen személy-, valamint járműmozgást. Az ellenőrző-átengedő pontok állományát részletesen el kell igazítani, és meg kell számukra határozni a kárterületre beléptethetők körét. Meghatározzák a mentésben részt vevő, a kárelhárító, a vizsgálatot folytató, valamint a biztosító feladatokat ellátó szervezetek járműveinek parkolási rendjét. A parkolóhelyet a kárhelyszíni vezetési törzs vezetője jelöli ki, és a rendőrség gondoskodik az őrzéséről.

A kárhelyszín területén vagy attól távolabb, egy elkülönített helyen célszerű kijelölni az áldozatok és a csomagok gyűjtőhelyét, valamint az elsősegélynyújtó helyeket. Fontos szempont, hogy az áldozatok és a csomagok gyűjtőhelye a lehetőségek figyelembevételével elkerített helyen legyen, teljesen kizárva ezzel illetéktelen személyek bejutását a területre.

Lakott területet érintő baleset esetén a mentési és kárenyhítési feladatok hatványozottan jelentkeznek. A rendőrségnek a helyszíni tevékenység biztosítása mellett komoly feladatot jelenthet az esetlegesen kitelepítendő lakosságot elszállító menetoszlopok biztosítása. A

kialakított közlekedési rend fenntartása érdekében a menetoszlopok közlekedése minden esetben rendőrségi felvezetéssel történik. Ezt követően a visszamaradt értékek biztonságos megóvásáról kell gondoskodnia a rendfenntartóknak. Ebben jelentős segítséget nyújthatnak a fegyveres szervek, valamint a polgárőrök.

A rendőrség csapaterőbe szervezett alegységeivel kell végrehajtani a kárhelyszín környezetének átkutatását. A kutatás célja további sérültek, áldozatok, továbbá a szerencsétlenség bekövetkezésének körülményeire utaló nyomok (roncsdarabok) felderítése.

A légi- és földi kutatás nehézségei

A légi kutató-mentő szolgálat alkalmazásának több nehézséggel kell szembenézni, amely adódik:

- ❖ a jogszabályi háttérből,
- ❖ a riasztási rendszerből,
- ❖ a közös kommunikáció használatának hiányosságaiból,
- ❖ adatok vétele, továbbítása a kutatásban résztvevők felé (időbeni tájékoztatás)
- ❖ mikor induljon a földi- és légi kutatás (megfelelő koordináták, cím biztosítása előtt/után?)
- ❖ a légi- és földi kutatók közötti együttműködés nehézségei (ki, kivel kommunikál?)
- ❖ hiányos kutatási eszközök (lámpa, csörlő, éjszakai kutatási eszközök, stb.)
- ❖ kutatási költségek.

Összegzés

Magyarországon a bajba jutott légi járművek megsegítése biztos alapokon nyugszik. Megfelelő a jogszabályi háttér, amely meghatározza a tevékenység ellátásának kereteit, továbbá rendelkezésre állnak mindazon szervezetek, amelyek képesek ellátni a jelentkező feladatokat.

Azonban továbbra is szükség van a különböző gyakorlatokra a szervezetek közötti együttműködés csiszolására.

Sürgős feladatként meg kell oldani:

- a jogszabályi háttér - gyakorlati élethez történő - igazítását, módosítását;
- a szervezetek közötti kommunikációs problémákat;
- a riasztás rendszerét egyszerűsíteni szükséges, a riasztási idejét tovább rövidíteni;
- kutatási eszközök, technikák korszerűsítése;

A polgári légi- és más katasztrófák esetén bevethető honvédségi erők igénybevételeének nehézségei – *amint erre az előadás címe is utal* – nem egyértelmű.

A mentés megkezdéséhez sok a felkészülési idő, ehhez adódik még a riasztás ideje, valamint a kutatásra fordított idő. Legfőbb problémát a kis gépek (*sport, hobbi helikopterek, kisrepülő, stb.*) okozzák. Jogszabályi szigor szükséges (*pl. akkor szállhat fel, ha van vészjelzője, stb.*).

Megállapítható, hogy nem a honvédség által nyújtott kutatással vannak nehézségek. A rendszer az, amely nehezen működik. A fent elmondottak szerint látható –a rendszer az – amely sok kapcsolódási ponton, több helyről várt információ és több szervezet által összehangolt kutatás „szervezetlenségétől” nem rugalmas. A több sebtől vérző 30/1998 rendeletet mielőbb módosítani szükséges. Változtatni a riasztás rendszerén és az információk szervezetek közötti átadását fel kell gyorsítani.

Jogosan vetődik fel a kérdés, hogy más katasztrófák esetén (pl. tűz, stb.) kérjük-e a légi (mentést) oltást. A gyakorlati megvalósítás során a gép felszállása min. 30 perc, + kiérkezési

idő, valamint a mentéshez szükséges speciális eszközök megléte. Látható, hogy az eltelt idő alatt már nincs szükség, feleslegessé válik a bevetés. Itt megemlíthetnénk a kiképzettséget az adott feladatra, stb.

Hiba mindig bekövetkezhet, mert az emberi mulasztás és a technika ördöge nem alszik, és ehhez még hozzájárul a természet kiszámíthatatlansága.

Nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy tragédia esetén embertársaink azon vannak, hogy mielőbb segítsenek a bajbajutottakon.

Az elmondottak alapján célszerű végrehajtani a szükséges módosításokat és a változások, hatékonyabb légi kutatást tesznek lehetővé a jövőben.

Budapest, 2004-03-30.

Az anyagot készítették:

Dr. Papp Antal pv alezredes

Kertész László mk. tű őrnagy

BM OKF