

Szlovák katonai repülőgép balesete Hejcén

A Hejce község külterületén, a Borsó hegyen 2006. január 19-én lezuhant AN-24 típusú szlovák katonai repülőgép balesetéről készült tanulmány tanulságainak feldolgozása a hasonló balesetekre való felkészülést segítheti.



**NAGY SÁNDOR pv. ezredes
főtanácsos
megyei igazgató**

2006. március 15.

TARTALOMJEGYZÉK

| | | |
|--------------------|--|-----------|
| I. Fejezet | Bevezető | 3. |
| II. Fejezet | Kárelhárítás, műszaki mentés | 4. |
| 1. | A káresemény helye | 4. |
| 2. | A keletkezés és a jelzés időpontja, a jelzés módja, az esetleges késedelmes jelzés oka | 5. |
| 3. | Az észleléstől a jelzésig, illetve a beavatkozó egységek megérkezéséig tett intézkedések | 6. |
| 4. | A riasztással kapcsolatban tett intézkedések | 8. |
| 5. | Vonulási idők, vonulást akadályozó körülmények | 10. |
| 6. | Tűzoltás, mentés előkészítésére vonatkozó adatok | 11. |
| 7. | Az első felderítés által tapasztaltak, a választott stratégiai, taktikai elképzelés | 13. |
| 8. | A felderítés helyessége, folyamatossága, hiányosságai | 13. |
| 9. | Az irányítási mód helyessége, külső-belső hírösszeköttetés vonatkozására tett megállapítások | 14. |
| 10. | Az emberélet, állat- és tárgymentés szükségessége, végrehajtásának módja, a felhasznált eszközök alkalmazása | 15. |
| 11. | Visszajelzések időpontja, tartalma | 17. |
| 12. | A tűz, vészhelyzet terjedését befolyásoló körülmények, a tűz nagyságában bekövetkezett változások | 17. |
| 13. | A tűz körülhatárolása, az utómunkálatok, a helyszín lezárása, őrzése, bevonulás | 18. |
| 14. | Az oltási mód és vízszerezési helyek megválasztása, működésüket gátló körülmények | 19. |

| | |
|--|------------|
| 15. A személyi állomány biztonsága érdekében alkalmazott védelmi mód, a védőfelszerelések alkalmazása, hatékonysága | 20. |
| 16. A beavatkozó állomány tevékenysége, magatartása | 20. |
| 17. Az oltó- és egyéb anyagok alkalmassága | 21. |
| 18. Közreműködő, nem hivatásos erők közreműködése | 21. |
| 19. Az irányítást végzők tevékenysége | 22. |
| 20. Riasztási és Segítségnyújtási Terv, Együttműködési Megállapodás alkalmazása | 23. |
| 21. A tanulmány készítőinek összegző megállapításai | 25. |
| III. Fejezetet | |
| Mellékletek | 26. |

I. Fejezet

Bevezető

A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Hejce község külterületén 2006. január 19-én, az ún. Borsó hegyen repülőgép szerencsétlenség történt. Hasonló jellegű káresemény évtizedek óta nem következett be hazánkban.

A káreset felszámolása a mentésben résztvevő erőktől összehangolt és nagy erőfeszítést igénylő munkát kívánt.

A tanulmány készítése során **a rendelkezésünkre álló adatokból** megpróbáltuk rekonstruálni a helyszínen történeteket -melyek minden területre kiterjedtek-, kifejezetten azzal a segítő szándékú céllal, hogy a hasonló jellegű balesetek bekövetkezésekor az esetlegesen felmerülő hiányosságok ne forduljanak elő, illetve a különböző tervek készítésekor vagy jogszabály változáskor a tapasztalatokat fel lehessen használni.

A tanulmány a BM OKF Főigazgatójának 76/2000. számú Intézkedésében meghatározott szempontok szerint készült.

A tanulmány elkészítésére, a káresemény felszámolásával kapcsolatos tűzoltási és műszaki mentési tevékenység értékelésére, összegzésére a BM OKF Hatósági Főigazgató-helyettes Úr a Heves Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság igazgatóját, Nagy Sándor pv. ezredes Urat jelölte ki.

A tanulmány készítésének előzményei:

A Hatósági Főigazgató-helyettes Úr felkérte a B.A.Z Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság igazgatóját Rétközi Ferenc tű. ezredes Urat, hogy készítsen jelentést, melyet 2006. február 01-én 15.00 óráig juttasson el a Heves Megyei Igazgatóságra. A jelentés 2006. február 22-én érkezett meg. Ezt követően levélben 2006. február 24-én- fordultunk Rétközi Ferenc tű. ezredes Úrhoz, melyben a tanulmány elkészítéséhez további nélkülözhetetlen adatok és részjelentések beszerzésére kértük. A leadási határidőre tekintettel jeleztük, hogy a hiányzó adatokat 2006. március 02-án személyesen vesszük át a B.A.Z Megyei Igazgatóságon. Erre a találkozóra kérésükre másnap került sor. A kért adatok egy részét átvettük másik részük hiányzott, melyek megküldésére Kohánka István pv. ezredes Úr 2006. március 10-ét jelölte meg határidőként. Részjelentést küldött a Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság megbízott igazgatója, amely 2006. március 8-án érkezett meg.

A tanulmány elkészítésében a Heves Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság igazgatója az alábbi munkacsoportot hozta létre:

Mentésszervezési szakterület: Boros Attila tű. alezredes, osztályvezető
Vaszkun Attila tű. százados, k. főelőadó

Dobre Attila t. hadnagy, k. főelőadó

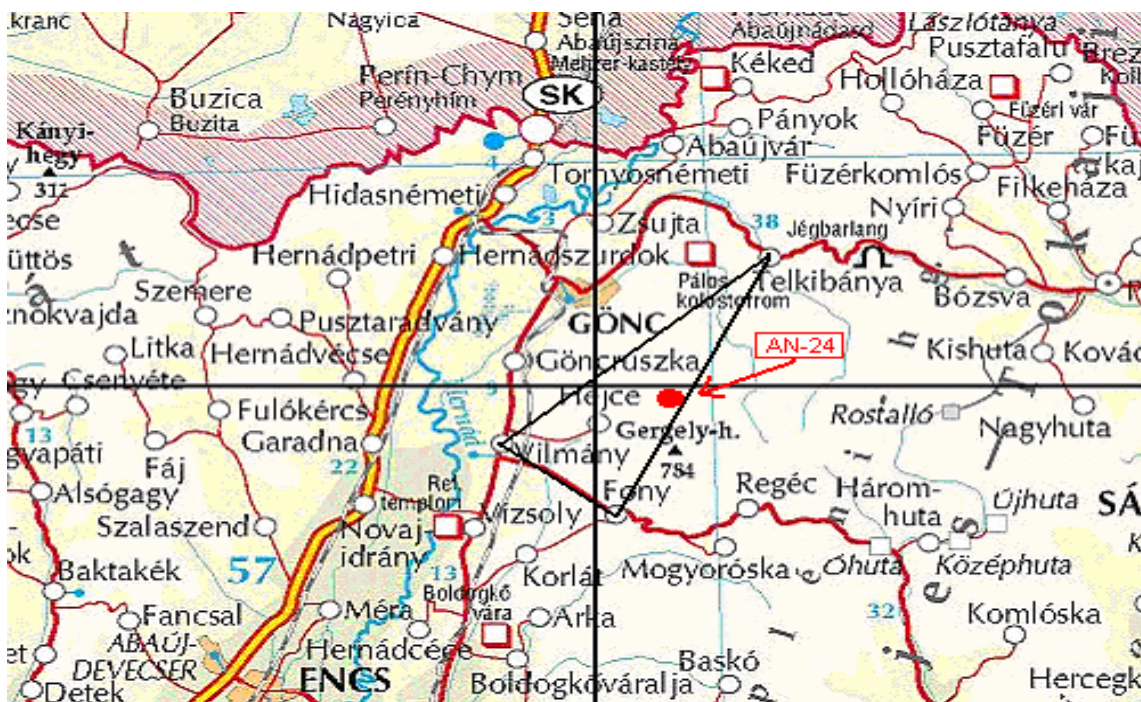
A tanulmánykészítők a részükre meghatározott feladatokat –a határidő miatt rendelkezésre álló rövid idő ellenére – elvégezték. március 15-ig. Bízunk abban, hogy a tanulmány szélesebb körben történő megismertetésével a katasztrófavédelem (polgári védelem) és a tűzoltóságok területén a tapasztalatok hasznosíthatók lesznek.

II. Fejezet

Kárelhárítás, műszaki mentés

1. A káresemény helyszíne

2006. január 19-én csütörtökön az esti órákban Pristinából Kassára tartó AN-24 típusú szlovák katonai repülőgép - helyi idő szerint 19 óra 38 perckor - tisztázatlan körülmények között, fedélzetén szlovák nemzetiségű békefenntartó katonákkal és a személyzettel, a légi irányítás radar képernyőjéről eltűnt. A baleset a szlovák-magyar határ közelében, Magyarország területén a Zemplén hegységben, Hejce és Telkibánya között, a 783 méter magas Gergely-hegytől nem messze, a Borsó-hegyen következett be. (A repülőgép szerencsétlenség helyszínét a térképszelvényen pirossal jelöltük)



A baleset lehetséges helyszínéül első jelzés alkalmával Telkibánya 5 km-es körzete került kijelölésre. Röviddel az első jelzést követően Vilmány-Fony-Telkibánya háromszögre módosították a kutatási területet.

A katasztrófa helyszínét elsősorban Hejce községen keresztül, Fehérkút felől lehetett megközelíteni. A repülőgép roncsai a településtől úton kb. 12 km, légvonalban kb. 6 km- re voltak.

Járművel a keskeny, hóval borított hegyi, erdei út csak a fehérkúti erdészházig volt járható, onnan a baleset helyszínét (kb. 3-4 km) csak gyalogosan lehetett

megközelíteni. A mentést hátráltatta, hogy a roncsot nehezen lehetett megközelíteni, mivel a gép egy hegyvidéki, erdős területen zuhant le. A hegyi utak jégbordások, nehezen járhatóak, kb. 50 cm hóval borítottak voltak. A közlekedést az egysávos erdei úton elakadt mentők, személyautók, egyéb járművek is akadályozták. A roncsok fákkal sűrűn borított területen kb. 1800 m²-en szóródtak szét.

2. A keletkezés és a jelzés időpontja, a jelzés módja, az esetleges késedelmes jelzés oka

2006. január 19-én, csütörtökön az AN-24 típusú szlovák katonai repülőgép összeköttetése megszakadt - helyi idő szerint 19 óra 38 perckor – a légügyi irányítással. Ezt követően a magyar légierő kutató-mentő szolgálata riasztást kapott és megkezdte a gép keresését.

A B.A.Z. megyei ügyeletre 2006. január 19-én 20 óra 20 perckor jelzés érkezett a BM OKF Főügyeletéről.

A jelzés tartalma a B.A.Z. Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság megyei eseménynaplója alapján :

BM OKF Főügyeletének tájékoztatása szerint az AN 24 típusú katonai szállító repülőgéppel az összeköttetés megszakadt (a Ferihegy-Veszprém légi irányítás jelzése alapján). **III. kiemelt riasztás került elrendelésre.**

OMSZ Megyei ügyeletének tájékoztatása:

Az első jelzés az Encsi mentőszolgálatra 20 óra 24 perckor érkezett. A balesethez 10 mentőkocsit riasztottak.

- Encs: 2db,
- Miskolc: 4db,
- Szerencs: 2db,
- Sátoraljaújhely: 1db,
- Gönc: 1db.

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 20 óra 34 perc:

Encs I.-es (4 fővel) felderítés céljából elindult a kárhely feltételezett helyszínére. A HÖT-ök közül a helyszínre vonult Újhely I.-es 6 fővel, Barcika I.-es 6 fővel, Szerencs I.-es 6 fővel, Szendrő I.-es 6 fővel összesen 30 fő. Továbbá Gönc ÖTE 1db AWIA tehergépkocsival, 4 fővel. A Megyei Rendőr Főkapitányság részéről 80 fő, Encs Rendőr Kapitányság 52 fő, összesen 12 gépkocsival. Hidasnémeti Határőrség Kirendeltségről 16 fő.

Encs HÖT 2006. január 19-én 20 óra 34 perc:

Encs 1-es, Encs Erdőtüzes vonul Telkibánya légibalesethez.

Encs HÖT 2006. január 19-én 20 óra 45 perc:

Újabb jelzés a káreset helyszínével kapcsolatban Hejce – Fony külterület. Encs 25 parancsára Encs erdőtüzes szénéz a jelzett helyen, Encs I-es folytatja útját Telkibánya felé.

A tanulmányt készítők észrevételei:

A tűzoltóság kutató egységeit a baleset pontos helyéről 21 óra 28 perckor tájékoztatták, viszont a mentőszolgálat az 1 fő sérültet már 21 óra 35 perckor megtalálta. Utóbb tudomásunkra jutott, hogy a mentésben nem tevékenykedő

szervezetek között a balesettel kapcsolatos információk átadása sokkal gyorsabban és előbb megtörtént, mint az operatív egységeknél. (A Budapest Airport ZRt. Kommunikációs igazgatója már tudott az esetről, amikor a katasztrófavédelemnek, illetve a Közlekedés Biztonsági Szervezetnek még nem volt információja). Tény, hogy a mentőszolgálat helyi szervezete előbb lett riasztva, mint a tűzoltóság, rendőrség, határőrség egységei, és tőlük jelzéstovábbítás nem történt az encsi HÖT felé. Az eseménynaplók (megyei, Encs városi ügyelet) adatainak összehasonlítása alapján nem lehet következtetni arra, hogy az operatív egységek irányítói közül ki koordinálta a rendvédelmi szervek kutató - mentő tevékenységét. Az egyetlen konkrét adat, hogy a BM OKF a B.A.Z. Megyei KVI ügyeletére jelzést adott, miszerint működési területükön eltűnt egy repülőgép. A riasztási fokozat III. kiemelt, amit a megyei ügyelet 20 óra 34 perckor kezdett végrehajtani a 30/1998 (VI. 24.) BM – HM – NM – PM együttes rendelet alapján elkészített „Bajba jutott légi járművek megsegítésére vonatkozó Részműveleti Terv 3.2. Megyei ügyelet műveleti sor 2. illetve 8. pontja alapján.

A jelzésre vonatkozó időpontokból, a katasztrófa helyszínének meghatározásából azt a következtetést lehet levonni, hogy a mentésbe bevont szervezetek csak részben ismerik az idevonatkozó rendeleteket, együttműködési terveket, a kölcsönös tájékoztatási rendet.

Javasoljuk, hogy a hasonló katasztrófák hatékonyabb felszámolása érdekében, a tervezett együttműködő erők rendszeres oktatás keretében ismerjék meg a Részműveleti Terveket, az Együttműködési Megállapodásokat, a híradó ügyeleti szolgálatot ellátók a kölcsönös tájékoztatási rendet. Fordítsanak nagyobb figyelmet az eseménynaplók részletesebb, pontosabb vezetésre.

Hiányosságok:

Megyei ügyelet eseménynaplójának fejléce a jelzés napján nincs kitöltve.

A B.A.Z. Megyei ügyeletre a BM OKF Főügyeletről érkező riasztást követő elsődleges intézkedései, azok időpontjai az ügyeleti eseménynaplóban nincsenek rögzítve. Pl.:

- jelzéstovábbítás,
- visszaigazolás kérése,
- megyei igazgató értesítése,
- az igazgató által meghatározott feladatok köre,
- a meghatározott feladatokra tett intézkedések.

3. Az észleléstől a jelzésig, illetve a beavatkozó egységek megérkezéséig tett intézkedések azok helyessége, hiányosságok

Az észleléstől a jelzésig tett intézkedésekről - a tanulmány elkészítéséhez a rendelkezésünkre biztosított idő folyamán - jelentést, részjelentést nem kaptunk.

A Független Hírügynökség információja szerint nem sokkal fél nyolc után a magyar irányítás átadta a gépet a kassai toronynak, akik azonban már nem érzékelték az AN-24 radarjeleit. Ezt követően a magyar légielő kutató-mentő szolgálata riasztást kapott és megkezdte a gép keresését. Mivel a tragédia a szlovák határ közelében történt a szlovák hadsereg kutató-mentői is engedélyt kaptak, hogy berepüljenek az országba.

Feltételezhető volt, hogy a repülőgép katasztrófája nem lakott területen vagy annak közelében következett be, mert lakossági részről nem történt jelzés.

Események:

Encs HÖT 2006. január 19-én 20 óra 45 perc:

A helyszínnel kapcsolatban újabb jelzés: a kutatást Hejce- Fony külterület irányában végezzék. Encs 25-ös, Encs Erdőtüzezt küldi az adott irányba, Encs I.-es folytatja vonulását az első jelzés alapján.

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 20 óra 52 perc:

Kapcsolat felvétel a Szolnoki Repülő irányítással. Mi8-as helikopter elindul a helyszínre.

Encs HÖT 2006. január 19-én 20 óra 53 perc:

Encs 21-es értesítése megtörtént

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 20 óra 55 perc:

A B.A.Z. MKVI igazgatója 3 fővel a helyszínre indul. Az encsi Polgári Védelmi Kirendeltség vezetője a helyszínre érkezett.

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 21 óra 00 perc:

A kapcsolat folyamatos a B.A.Z. MRFK-val, a határőrséggel, a mentőszolgálat ügyeletével, valamint a MH 86 számú helikopter ezred légi irányításával.

Az operatív törzs megkezdte működését.

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 21 óra 20 perc:

A mentőszolgálat tájékoztatója: A mentőszolgálat 1 roham, 3 eset, 4 szállító és két terepjáró gépjárművet indít a kárhelyszínre.

Encs 20-as elrendeli a III. riasztási fokozatot.

Encs HÖT 2006. január 19-én 21 óra 28 perc:

Mentőszolgálat ügyelet pontos helyszínt jelöl meg: Hejce, Fehérvár.

Az encsi egység értesítve.

Encs HÖT 2006. január 19-én 20 óra 53 perc:

Encs 21-es értesítve.

Encs HÖT 2006. január 19-én 21 óra 56 perc:

Encs 20-as parancsára minden egység Vilmány - Hejce útelágazáshoz irányítva.

Ott a rendőrség további útbaigazítást ad.

Encs HÖT 2006. január 19-én 22 óra 13 perc:

Szerencs I. kiérkezett Hejce településre.

22 óra 14 perckor:

Újhely I. kiérkezett Hejce településre.

Encs HÖT 2006. január 19-én 22 óra 17 perc:

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 22 óra 17 perc:

Encs Erdőtüzes a kárhelyre érkezett.

Encs HÖT 2006. január 19-én 22 óra 54 perc:

Szendrő I. kiérkezett Hejce településre.

Encs HÖT 2006. január 19-én 23 óra 03 perc:

Barcika I. kérkezett Hejce településre
Encs HÖT 2006. január 19-én 23 óra 16 perc:

Encs 20-as kérkezett a kárhelyszínre, felderít.

Encs HÖT 2006. január 20-án 00 óra 24 perckor:

Borsod 101 kérkezett Hejce településre, az irányítást átvette Encs 20-tól.

Encs HÖT 2006. január 20-án 01 óra 24 perc:

Borsod 101 kérkezett a baleset helyszínére.

01 óra 40 perc:

Dr. Tatár Attila, a BM OKF Főigazgatója a helyszínre érkezett.

Megyei ügyelet 2006. január 20-án 16.00 órakor tett jelentése:

A délelőtt során, 11.00 órakor a kárhelyszínen Dr. Tatár Attila tű. vezérőrnagy, Főigazgató Úr sajtótájékoztatót tartott.

A tanulmányt készítők észrevételei:

A rögzített események azt jelzik, hogy az elsődleges feladatok meghatározásánál a kutatás bonyolultságát nem mérlegelték kellően, nem számoltak a terep adta megközelítési nehézségekkel. A körzeti megbízottakkal, erdészettel, önkormányzatokkal a kapcsolat felvétel késett. Az encsi egységek így megfelelő információ és segítség hiányában végezték a kutató tevékenységet. Encs Erdőtüzes nem volt kellően körültekintő, de ha az időpontokat figyelembe vesszük, azt is ki kell mondani, hogy ebben az időpontban szemtanúkat felkutatni, akik megfelelő útbaigazítást is tudnak adni szinte lehetetlen. A helyszín felderítésére küldött Mi8-as helikopterrel történt kapcsolattartásról, annak módjáról, visszajelzésekről, a légi tevékenység eredményéről nincs információnk.

Részműveleti Terv „A bajba jutott légijárművek megsegítésére” 30/1998. (VI. 24.) BM – HM – NM – PM együttes rendelet 1.1. Általános rész harmadik bekezdés:

„A riasztási adatlap alapján a BM OKF Főügyeletére beérkezett jelzés alapján a BM OKF Főigazgatója dönt arról, hogy a légijármű baleset jellegének, mértékének megfelelően szükség van-e a Mentés Összehangoló Központ összehívására, vagy csak helyi Operatív Csoportot hoz létre az érintett területi szervek képviselőiből.”

Az Operatív Törzs 2006. január 19-én 21 óra 00 perckor megkezdte munkáját a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Igazgatóság igazgatójának 4-1/2006. számú intézkedése alapján.

A B.A.Z. Megyei Igazgatóság igazgatójának és az encsi HÖT parancsnokának jelentése alapján 23 óra 26 perckor csoportirányítás, majd 2006. január 20-án 01 óra 24 perckor vezetési törzs irányítás alakult.

4. A riasztással kapcsolatban tett intézkedések

A jelzés tartalma a B.A.Z. Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság megyei eseménynaplója alapján 20 óra 20 perckor :

BM OKF Főügyeletének tájékoztatása szerint az AN 24 típusú katonai szállító repülőgéppel az összeköttetés megszakadt (a Ferihegy-Veszprém légi irányítás jelzése alapján). **III. kiemelt riasztás került elrendelésre.**

Megyei ügyelet 2006. január 19-én 20 óra 34 perc:

Encs I.-es (4 fővel) felderítés céljából elindult a kárhely feltételezett helyszínére. A HÖT-ök közül a helyszínre vonult Újhely I.-es 6 fővel, Barcika I.-es 6 fővel, Szerencs I.-es 6 fővel, Szendrő I.-es 6 fővel összesen 30 fő. Továbbá Gönc ÖTE 1db AWIA tehergépkocsival, 5 fővel. A Megyei Rendőr Főkapitányság részéről 80 fő, Encs Rendőr Kapitányság 52 fő, összesen 12 gépkocsival. Hidasnémeti Határőrség Kirendeltségről 16 fő.

Encs HÖT 2006. január 19-én 20 óra 34 perc:

Encs 1-es, Encs Erdőtüzes vonul Telkibánya légibalesethez.

Sátoraljaújhely HÖT jelentése:

2006. január 19-én, **21 óra 17 perckor** Borsod 100 jelzést adott, hogy Hejce községben, Borsó hegyen repülőgép lezuhant. Az esethez az RST alapján az Újhely I.-es 6 fővel vonult.

Encs HÖT eseménynapló 2006. január 19-én, 21 óra 20 perc:

Encs 20-as elrendeli a III. kiemelt riasztási fokozatot.

Szerencs HÖT jelentése:

2006. január 19-én, **21 óra 20 perckor** érkezett a jelzés Borsod 100-tól, rádión keresztül, vonult Szerencs I.-es fecskendő.

Kazinccarcika HÖT jelentése:

III. kiemelt fokozat alapján Borsod 100 **21 óra 40 perckor** riasztotta Barcika I.-est.

Szendrő HÖT-től részjelentés, káresetfelvételi lap, eseménynapló másolat nem áll rendelkezésre.

A tanulmányt készítők észrevételei:

A jelentések, részjelentések, eseménynaplók adatai alapján egyértelműen megállapítható, hogy a riasztás az **encsi ügyeletre 14 perc** késéssel, az utolsónak riasztott **Kazinccarcika HÖT-re 1 óra 20 perc késedelemmel** jutott el. (a köztes időben tett intézkedésekre nincs adat az esemény naplóban). A jelentésekből nem tűnik ki, hogy az adatok továbbítása milyen okok miatt akadozott, illetve hogyan áramlott a különböző szervezetek között ez időben. A riasztást a 2005. december 01-én hatályba lépett 57/2005. (XI.30.) BM rendelet alapján a megyei ügyelet hajtott végre.

Érthetetlen, miért volt szükség 1 óra 20 percre a III. kiemelt riasztási fokozat végrehajtására.

Részműveleti Terv, 2.1. pont

A riasztás rendje: „A katasztrófavédelem, a tűzoltóság és a polgári védelem állományába tartozó, szolgálatban lévő, illetve szolgálaton kívüli személy köteles haladéktalanul jelenteni az illetékes megyei katasztrófavédelmi, vagy a működési terület szerinti tűzoltóság ügyeletére, ahonnan továbbítják a jelzést a BM OKF Főügyeletére. A BM OKF Főügyelete utasítja a megyei ügyeletet a káreset illetékességi területének megfelelő egységek riasztására.”

Állampolgári bejelentés hiányában a jelzés és a riasztás elrendelése egyaránt a Főügyeletről érkezett. Ez zavaróan hathatott az encsi híradó ügyeletesre, illetve az elsődleges beavatkozási állomány szolgálatparancsnokára, mivel a megyei ügyeletes leterheltsége miatt feltételezhetően nem szolgált kellő információval. Nem tisztázható

egyértelműen, hogyan jelenhetett meg a megyei ügyelet eseménynaplójában III.-as kiemelt, míg az encsi híradóügyeleten I.-es kiemelt riasztás. Az első körben leriasztott két gépjármű a megadott terület nagyságának figyelembe vétele mellett, nem volt képes hatékonyan és kellő gyorsasággal felkutatni a baleset helyszínét. A több irányból történő kutatás megindítása jó gondolat volt, de mivel segítség nélkül végezték a keresést nem volt eredményes. A légi felderítés adatai nem jutottak el a kutatást végző járművekhez.

A megyei ügyeletes egyedül nem volt képes a folyamatos kapcsolattartásra a társszervekkel, a riasztások végrehajtására, és a tett intézkedések rögzítésére. 2006. január 19-én 20 óra 45 perckor az igazgató úr a riasztási fokozatot helyben hagyta, intézkedett a megyei ügyelet megerősítéséről egy fő berendelésével. Az ügyeletre az 1 fő megerősítés és a Polgári Veszélyhelyzet Kezelési Osztály vezetője 21 óra 00 perckor érkezett meg. Az encsi híradóügyelet megerősítéséről nincs tudomásunk. A riasztási sorrend az RST tervadatlaptól eltérően lett végre hajtva, a II.-es riasztási fokozatban szereplő Sátoraljaújhely I.-es riasztása előbb megtörtént, mint az I.-es riasztási fokozatban szereplő Szerencs I.-es riasztása.

5. Vonulási idők, vonulást akadályozó körülmények

Az elsőnek riasztott egység Encs I.-es vonulási ideje percben: 32 perc a távolság 27 km. A következőnek riasztott egységek: Újhely I.-es vonulási ideje percben: 72 perc távolság 60 km, majd Szerencs I.-es vonulási ideje percben: 47 perc a távolság 39 km, ezt követte Barcika I.-es vonulási ideje percben: 106 perc a távolság 88 km és Szendrő I.-es vonulási ideje percben: 84 perc távolság 70 km. A társszervek vonulási adatairól nincs információnk. A vonulást elsősorban az - évszaknak megfelelő - időjárás lassította. A helyismeret hiánya az erdei utakon csak fokozta azt a tényt, hogy a bajbajutott légi jármű megtalálása hosszadalmas feladat volt. Komoly problémát okozott az érintetlen, hóval borított, keskeny, az első helyszínre érkezők számára járhatatlan erdei út. A tűzoltó egységeknek első körben szinte megoldhatatlan többletmunkát jelentett az elakadt járművek mentése, amik szinte lehetetlenné tették a baleset helyének megközelítését.

Az akadályozó körülmények ellenére is elmondható az időpontok alapján, hogy a káreset helyszínére vonuló tűzoltó járművek képesek voltak tartani a részükre előírt vonulási időket.



A B.A.Z megyei KVI a BM OKF által biztosított ArcView 3.2 térinformatikai rendszert és a fél évente frissített DSM-2000 térképi adatbázist használja a döntés előkészítésre. Ez a térkép nagyban elősegítheti a döntéshozatalt a lakott területet érintő katasztrófák felszámolásakor. Ebben az esetben viszont nem lakott, hanem külterületről volt szó, ahol - a leírt tapasztalatok alapján – minimális segítséget nyújtott a rendszer.

Hiányként fogalmazódott meg a magasságvonalak legalább 10 m-es pontossággal történő meghatározása, valamint a növényzet (különösképpen erdő esetében) leírása és megjelenítése.

6. Tűzoltás, mentés előkészítésére vonatkozó adatok

A megközelítés jelentette az első megoldandó feladatot, ugyanis az addig ismert egyetlen járható utat elakadt mentőautók, személyautók torlaszolták el. Az elakadt járművek mentését csak később lehetett biztosítani, első körben lehetetlen volt kezelni a technikai eszközök, illetve a létszám hiánya miatt. A Fehérkúti erdészháztól a feljutást terepjáró autókkal biztosították.



Azonnal szükséges lett volna a terület zárására intézkedni a rendőrség helyszíni vezetőjén keresztül, ami csak 2006. január 19-án 01 óra 26 perckor történt meg a vezetési törzs megalakulását követően. Így talán kezelhető lett volna a közlekedési káosz.

A katasztrófa helyszínén - szerencsére - a jelentések alapján komoly tűz nem volt. A szétszóródott roncsok között volt helyi fellángolás, amit porraloltó és habbaloltó készülékkel próbáltak eloltani. A gépjárműfecskendők a hegyi utakon a területet nem tudták megközelíteni, ezért vízzel-habbal történő oltás szóba sem jöhetett. A roncsokat ölelő vastag hótakaró oltó és hűtő hatásának kihasználása enyhítette átmenetileg az oltóanyag hiányt. A helyszín átvizsgálása előtt felhívták a kutatást végző személyek figyelmét, - az előírásoknak megfelelően - hogy a területen a helyszínelésig az eredeti helyéről elmozdítani semmit nem lehet. Nincs róla értesülésünk, hogy a felkutatott holttestek helyének megjelölése hogyan történt.

A problémák köre ezzel még korántsem oldódott meg. A helyszín lakott területtől távol van, a baleset éjszaka következett be, ezért a terület megvilágításának megoldása okozott komoly feladatot. A kutatáshoz kézilámpákat használtak, ami átmenetileg megoldást jelentett. Hiányoltuk, hogy a jelentésekben nem utalnak rá, hogyan sikerült kiküszöbölni ezt a nehezítő körülményt.

Véleményünk szerint megoldást jelenthetett volna a megyei VFCS jármű helyszínre riasztásával az abban málházott aggregátor, illetve a tűzoltóságok aggregátorainak, elektromos világító berendezéseinek akár gyalogosan történő helyszínre juttatása, működtetése. Így a kutatást, a mentési és helyszínelési munkálatokat éjszaka sem kellett volna felfüggeszteni.

7. Az első felderítés által tapasztaltak, a választott stratégiai, taktikai elképzelés

Az encsi Hivatásos Önkormányzati Tűzoltóság 2006. január 19-én 20 óra 34 perckor kapta a jelzést a megyei ügyeletről, miszerint Telkibánya külterületén légi baleset történt.

A tűzoltóságtól elsőként kikerkező Encs Erdőtüzes szerparancsnoka felderítést követően 22 óra 17 perckor adta az első értékelhető visszajelzést, mely során jelenti, hogy a helyszínen több halott van, a mentősök túlélők után kutatnak. Ekkor került a káreset helye pontosításra. A szerparancsnok a kisebb fellángolások oltására kézi tűzoltó készülékeket kért a helyszínre.

22 óra 33 perc: Encs Erdőtüzes szerparancsnoka jelenti, hogy túlélőket még nem találtak, kb. 25 fő vesz részt folyamatosan a kutatásban

22 óra 45 perc: A mentősök 1 fő sérültet elsősegélyben részesítettek és elszállítottak a helyszínről. Mivel a szerparancsnok taktikai elképzelése szerint a fellángolásokat el kell oltani, de tudta, hogy fecskendővel nem lehet feljutni a helyszínre, így folyamatosan kézi tűzoltó készülékeket kért a tűz oltására.

A folyamatosan, gyalogosan érkező tűzoltók egy része a tűz végleges eloltása után, a terület átvizsgálását, fáktól való megtisztítását, a halott személyek felkutatását végezték egészen a helyszínelés befejezéséig. Néhány raj pedig az erdei úton elakadt járművek mentését hajtotta végre.

8. A felderítés helyessége, folyamatossága, hiányosságai

Véleményünk szerint Encs Erdőtüzes vonulás közben történő felderítése a baleset megközelíthetőségére vonatkozóan nem volt elég körültekintő, hiszen csupán arra alapozott, hogy a településen nem tudtak az eseményről. A szerparancsnoknak tisztában kellett volna lennie azzal, hogy ez az információ kevés ahhoz, hogy a környező erdős terület átkutatása nélkül visszaforduljon. A megközelítési útvonalak nem kerültek kellő alapossggal felmérésre, hiszen a később kiérkező sátoraljaújhelyi egység parancsnoka talált más lehetőséget a feljutáshoz. Első körben nem történt intézkedés helyismerettel rendelkező erdész szakember helyszínre rendelésére. Később megtörtént az erdőt ismerő személyek részbeni bevonása, de hatékonyságuk jelentősen csökkent a sokszor félreérthető, félrevezető rádióforgalmazások miatt. A megyei ügyelet jelentése tartalmazza, hogy 20 óra 52 perckor felvették a kapcsolatot a MH 86 számú szolnoki helikopter ezred légi irányításával, akik útnak indítottak egy Mi8 típusú helikoptert, amely a szerencsétlenség által határolt terület légi felderítését volt hivatott végrehajtani. A légi felderítés eredményéről, a tapasztaltakról azonban egyik részjelentésben, illetve eseménynaplóban sem találtunk visszajelzéseket. A földi felderítést kiérkezőt követően nagyban nehezítette a sötétség, a meglehetősen hideg időjárás, a kb. 50 cm vastag hótakaró, és a megfelelő mennyiségű és teljesítményű világító eszköz hiánya.

9. Az irányítási mód helyessége, külső-belső hírösszeköttetés vonatkozására tett megállapítások

A baleset helyszínére vonulás közben a kapott információk alapján Encs 20-as átveszi a kárhely irányítását. A káresemény felszámolásának kezdeti időszakában, az encsi parancsnok utasítására, kiérkezését követően csoportirányítással történik a feladat végrehajtás. Beosztások:

Kárhely parancsnok: Encs 20

Háttérparancsnok: Encs 21

Kutatószakasz parancsnoka: Encs: 25

2006. január 20-án, 00 óra 24 perckor érkezett Hejce községbe a megyei igazgató, aki azonnal átvette az irányítást, majd a helyszínre való kiérkezést követően, 01 óra 24 perckor vezetési törzs irányítási módot határozott meg. Beosztások:

Kárhely parancsnok: Borsod 101

Kárhely parancsnok-helyettes: Encs 20

Háttérparancsnok: Encs 21

Szakaszparancsnokok: Encs 25, Szerencs 24,
Újhely 24, Szendrő 24

Törzstiszt, mentési csoport parancsnok, eligazító, esetleg hírvivő kijelölésére nem történt intézkedés, pedig véleményünk szerint ezekre a beosztásokra elengedhetetlen szükség lett volna. A megyei ügyelet és az encsi eseménynaplóban rögzített visszajelzésekben nem szerepel az irányítási módok elrendelésének, és az egyes beosztások meghatározásának ténye.

Annak ellenére, hogy a kiérkezés időpontjában még nem volt biztos, hogy jelen vannak megfelelő számban az egyéb szervezetek képviselői, a vezetési törzs megalakítása elengedhetetlen lett volna. A vezetési pont kijelölése, a feladatok

felosztásával kapcsolatos megbeszélések elmaradtak. A később megalakított vezetési törzs a már kialakult hibák kijavítását nem tudta hatékonyan kezelni.

A KBSZ szerint a vezetési törzs vándorlása miatt kétszer is kialakult olyan helyzet, amikor vagy a helyszínen vagy a településen nem volt döntéshozó, megfelelő irányítási jogosultsággal rendelkező vezető. A „törzs” eltávozásával céltalan, feladat nélküli emberek maradtak az esemény helyszínén.

A kommunikáció nem minden esetben érte el a megfelelő célt. A KBSZ főigazgatójának tapasztalata szerint a helyszíni feladatokkal megbízott szervezetek képviselőit sem engedték fel az időközben kialakított zárási ponton.

A jelentésekből kiderül, hogy a belső kommunikációra a 3-as kárhelycsatornát, míg a külső információáramoltatásra az 5-ös tűzoltó csatornát használták, holott a Részműveleti Terv az együttműködési csatorna alkalmazását írja elő minden szervezet részére.

A kijelölt csatornákon a forgalmazás folyamatos volt, a vezetési pontot Encs Erdőtüzes jelentette, amely a megyei ügyelet felé továbbította az információkat. A vezetési pont kijelölésének ténye nem szerepel az eseménynaplók visszajelzéseiben.

A hideg időjárás miatt a kárhely rádiók hamar lemerültek és a mobiltelefonos térerő sem volt tökéletes, így az előjáró szervektől kért jelentések sokszor késéssel jutottak el az érintettekhez. Némileg javított a helyzeten a megyei tartalékkészlet helyszínre rendelése. A munkaterület belátható volt, így a nappali kárhelyi forgalmazás kiesése nem jelentett gondot, éjszakára pedig a beavatkozók felfüggesztették a halottak és a roncsok összegyűjtését.

Nem egyértelmű számunkra a hívónevek használata. A vezetési törzs irányítás megalakításával egyidőben át kellett volna állni a Rádióforgalmi Adatok Könyvében meghatározott, kárelhárításban alkalmazandó hívószámok használatára.

A külső hírösszeköttetésről elmondható, hogy nem minden esetben volt gördülékeny, teljeskörű. A lezuhant légi járművel kapcsolatos balesetek kommunikálása, a média kezelése igen komoly és szerteágazó feladat, melyet ebben az esetben nem sikerült megfelelő módon kezelni többek között azért, mert nem volt rendszeres média tájékoztatás meghirdetett helyen és időpontban csupán egy alkalommal (2006. január 20-án, 11.00 órakor), az újságírók szabad mozgása megengedett volt mind a településen, mind pedig a kárhelyszínen, ahol viszont semmi keresnivalójuk nem lett volna. Ennek elkerülése végett javasoljuk a hasonló események felszámolásakor kommunikációs pont, illetve sajtóreferens kijelölését, akinek feladata a média teljeskörű tájékoztatása.

10. Az emberélet, állat- és tárgymentés szükségessége, végrehajtásának módja, a felhasznált eszközök alkalmazása

Az első mentő egységek helyszínre érkezésekor (mentők, rendőrség) a repülőgép roncsában 1 fő túlélőt találtak. Őt a rendőrség terepjárójával vitték le a községbe, ahonnan mentőautóval szállították a kassai kórházba.

A tűzoltók - további túlélők hiányában – életmentést nem végeztek, a holttestek összegyűjtését, illetve a roncsból való kiemelését hajtották végre. Nincs információnk arra vonatkozóan, hogy miként történt a felkutatott holttestek helyének a helyszínelés végéig történő rögzítése, jelölése.

Nincs arról információnk, hogy a földi maradványokat hogyan gyűjtötték össze, milyen szállító edénybe, zsákba helyezték. A halottak elszállítását katonai járművek igénybevételel a szlovák honvédség végezte.

A repülőgép utasainak létszámára vonatkozó adatok ellentmondásosak a jelentésekben és a média, illetve a szlovák követség információi alapján. A pontos létszámot az egyik esetben 48 főben, máskor 43 főben határozták meg. Ezekben az esetekben különös figyelmet kell fordítani arra, hogy a megtalált személyek és a keresett személyek száma egyezzen. Halottak esetében annyi hullazsáknak kell lennie, amennyi a rendelkezésre álló információk szerint szükséges.

A holttestek elmozdítása (Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság jelentése alapján) elhibázott lépés volt, hiszen ezzel azon felül, hogy nem szabályosan jártak el (1/2003. (I.9.) BM rendelet VIII. fejezet 222. pont), a vizsgálat végzését is nehezítették. Több jelentés is tartalmazza, hogy a tűzoltók a halottak maradványainak összegyűjtését végezték a gép körül, a helyszínelés kezdetének és befejezésének konkrét időpontja viszont sehol sem szerepel. A rendőrség sajtóközleményéből kiderült, hogy a helyszínelés a baleset másnapján is folytatódott.

A tárgymentes végrehajtása döntő jelentőségű volt a balesetet előidéző okok vizsgálatában. A repülőgép fekete dobozát és a gépen utazó katonák megmaradt személyes tárgyait a helyszínen dolgozó tűzoltók gyűjtötték össze és adták át a helyszínelést végző hatóságnak.





Az esemény felszámolásához, a roncsok darabolásához a tűzoltó egységek motoros roncsvágókat, a terület megtisztítására motoros láncfűrészeket használtak. Feszítővágó berendezés készenlétbe helyezése megtörtént, de alkalmazására nem került sor. A bevetett szakfelszerelések végig kifogástalanul működtek, a kezelő személyzet betartotta a munkavédelmi rendszabályokat.



11. Visszajelzések időpontja, tartalma

A visszajelzések időpontjai, illetve azok részletezése a tanulmány több pontjában kifejtésre kerültek, így azok megismétlését indokolatlannak tartjuk.

Észrevételként megállapítható, hogy több visszajelzés ellentmondásos úgy az időpontot, mint tartalmát illetően. Megítélésünk szerint lényeges információk nem kerültek rögzítésre, (például az irányításban szereplő beosztások meghatározása, a helyszínre rendelt helikopter légi felderítésének eredményei, kapcsolattartás stb.)

12. A tűz, vészhelyzet terjedését befolyásoló körülmények, a tűz nagyságában bekövetkezett változások

A baleset következtében jelentősebb, a környezetet is károsító tűz nem keletkezett, az időjárás szélcsendes volt, a területet kb. 50 cm-es hótakaró borította, így tűzterjedés megakadályozására tett intézkedésre nem volt szükség. A kisebb fellángolásokat a tűzoltók kézi tűzoltó készülékekkel próbálták eloltani. A helyszín rossz megközelítéséből adódóan, illetve a visszajelzésekből sejthető, hogy a tényleges tűzoltás a kifolyt üzemanyag elégésével történt meg, így a környezet mentésével kapcsolatos intézkedés nem történt.

13. A tűz körülhatárolása, az utómunkálatok, a helyszín lezárása, őrzése, bevonulás

A szerencsétlenség bekövetkezése után a roncsok között kisebb tüzek alakultak ki, melyeket az elsőként kiérkezett tűzoltó egység kézi porral-, illetve habbaloltó tűzoltó készülékekkel próbálták oltani. A terepviszonyok miatt az oltáshoz szükséges mennyiségű tűzoltó készülék helyszínre szállítása késedelmes volt, ezért az oltást hóval kezdték meg.

A helyileg fellángoló tüzek eloltását, illetve az 1 fő túlélő és a halottak elszállítását követően a repülőgép roncsainak szállítható méretre való darabolása miatt elhúzódó utómunkálatokra kellett berendezkedni. Ezt motoros gyorsdarabolóval végezték.

A helyszín lezárása, illetve őrzése a rendőrség, illetve a határőrség feladata volt, mely több esetben kívánni valót hagyott maga után. A terület nem megfelelő zárása miatt fordulhatott elő, hogy illetéktelenek is tartózkodhattak a roncs közvetlen közelében, erre a tényre a jelentések több esetben is utalást tesznek.



Konkrét időpont hiányában, a nem egyértelmű visszajelzések alapján az feltételezhető, hogy január 21-én reggel visszaminősítésre került a káresemény, így a II. kiemelt riasztásban szereplő erők folytatták a roncsok darabolását.

Az egymásnak ellentmondó részjelentésekből nem derül ki egyértelműen, hogy az esemény mikor került I. kiemelt fokozatra visszaminősítve, több városi jelentés január 21-én 14 óra 10 percre teszi ezt az időpontot, a megyei mentésszervezési

osztályvezető jelentése alapján viszont 16.00 órától kezdik meg az utómunkálatokat végző egységek a bevonulást.

14. Az oltási mód és vízszerezési helyek megválasztása, működésüket gátló körülmények

A keletkezett helyi tüzeket az elsőnek kikerkező tűzoltó egységek kézi tűzoltó készülékekkel próbálták eloltani. Oltóvizet a helyszínre a terepviszonyok miatt nem tudtak feljuttatni. Több részjelentés utal rá, hogy a kézi tűzoltó készülékekkel történő tűzoltás nem járt eredménnyel, újabb és újabb készülékeket kellett a kárhelyre juttatni. A helyi lehetőségeket kihasználva az oltáshoz havat, hóval való takarást is alkalmaztak. A jelentésekből nem derült ki, hogy milyen kézi szerszámok álltak a beavatkozók rendelkezésére.

Hasonló esetekben célszerű intézkedni arra, hogy egy terepjáró jármű kézi szerszámokkal, kézi tűzoltó készülékekkel kerüljön felmálházásra.

15. A személyi állomány biztonsága érdekében alkalmazott védelmi mód, a védőfelszerelések alkalmazása, hatékonysága

A személyi állomány munkafeltételeinek javítása érdekében tett intézkedések bizonyos fázisukban, különböző okokból adódóan (információ áramlás, technikai, közlekedési akadály) elakadtak. Jó példa erre, hogy a sátrak, melegedő eszközök a kirendelést követően a helyszín és Hejce község között félúton, a vadászháznál teljesen elhagyatva heverték több órán keresztül a földön, miközben ezekre az eszközökre égetően szükség volt a beavatkozó állománynak.

Az alkalmazott védőeszközök: bevetési ruha, védősisak, védőkesztyű, gumikesztyű és védőcsizma voltak.

A mentő egységek beavatkozásának hatékonyságát nagy mértékben befolyásolta az olykor -20°C -os hideg, illetve az éles roncsdarabok. Utóbbi miatt több védőruha elszakadt, valamint néhány védőcsizma talpa levált a kerozinhoz adalékként adott igen agresszív anyagtól, továbbá a helyszínen dolgozó mentősök ruházata kritikán aluli volt, nem rendelkeztek semmiféle meleg öltözettel. (Repülőtéri KVI jelentése alapján)

A hideg elviselése érdekében a váltás ideje alatt melegedő sátrakban forró teát és élelmet fogyasztottak a beavatkozók.

A jelentésekből nem állapítható meg, hogy ki és mikor intézkedett a melegedő sátrak kirendelésre, felállítására.



16. A beavatkozó állomány tevékenysége, magatartása

A részjelentésekben leírtakra hagyatkozva megállapítható, hogy a szerencsétlenség helyszínén dolgozó tűzoltók és az együttműködő szervezetek szakemberei maximális odaadással, fegyelmezetten, kölcsönös egymásra figyeléssel, hatékony munkavégzéssel oldották meg a mentési feladatot, amely mind fizikailag, mind pszichikailag nagy megpróbáltatás elé állította a beavatkozókat. 3 napon keresztül emberfeletti, megfeszített munka folyt esetenként -20 C° -os hidegben. Mindenki végrehajtotta a kapott feladatokat, vitás kérdés nem merült fel, személyi sérülés nem történt.

17. Az oltó- és egyéb anyagok alkalmassága

A repülőgépen sem a lezuhanás előtt, sem a földbecsapódást követően nem keletkezett kiterjedt tűz. A roncsok között itt-ott fellángolásokat észleltek az helyszínre elsőként kiérkező mentő, tűzoltóegységek. A kisebb helyi tüzeket a baleset helyszínére szállított porral, illetve habbal oltó kézi tűzoltó készülékekkel, illetve hóval próbálták eloltani. Tűzoltásra összesen 6 db 12 kg-os porral oltó és 7 db 12 kg-os habbal oltó került felhasználásra. A készülékek számának megállapításakor ellentmondás tapasztalható az egyes részjelentések között.

18. Közreműködő társszervek, nem hivatásos erők tevékenysége

A rendelkezésre álló dokumentációk adatai alapján a mentőszolgálat területi szervezetei közül elsőként az encsi mentőállomásra érkezett a repülőgép balesetéről szóló jelzés 2006. január 19-én 20 óra 24 perckor, 10 perccel korábban mint, ahogy a katasztrófavédelem megyei ügyeletes riasztotta az encsi tűzoltókat. A szerencsétlenség helyszínére összesen 10 mentő gépjármű vonult Encs, Miskolc,

Szerencs, Sátoraljaújhely, Gönc településekről. Az 1 db roham, 3 db eset, 4 db szállító kocsiból és 2 db terepjáró gépjárműből, összesen 14 főből álló konvoj a rossz időjárási és útviszonyok miatt elakadt a fehérkúti vadászház felé vezető úton, így a mentősök is csak gyalogosan, illetve terepjáró járművel tudták megközelíteni a helyszínt. A szerencsétlenség egyedüli túlélőjét a gönci mentős egység találta meg a gép roncsai között 21 óra 35 perckor. Őt a rendőrség terepjárójával szállították le a hegyről a szerencsi esetkocsiig, amivel a sérültet a kassai kórházba vitték. Az erdészházhoz vezető úton több mentőautó elakadt, ezzel kisebb káoszt okozva a további kiérkező mentő egységek feljutásában. Hóláncok hiányában ezen járművek mentése meglehetősen sok időt vett igénybe. Miután egyértelművé vált, hogy további túlélő nincs, a mentőszolgálat részéről 1 db gépjármű 2 fővel maradt a helyszínen a mentés, kutatás, beavatkozás biztosítására. A balesethez Szlovákiából is érkezett mentős egység.

A rendőrség feladata a baleset helyszínének közvetlen biztosítása, a terület teljes körű lezárása, az átvizsgálásában való közreműködés, valamint Hejce településen belül a forgalomirányítás volt. Ezt a megyei főkapitányság állományából kirendelt 95 fő végezte, akik váltását a megyei rendőrfőkapitány által kijelölt parancsnok koordinálta fél óránként. A váltás állományát a REBISZ biztosította 60 fővel az ORFK-n keresztül.

Véleményünk szerint a rendelkezésre álló anyagok alapján a terület teljeskörű zárása nem volt megfelelően végrehajtva, hiszen a részjelentésekből és a megküldött fényképekből kiderül, hogy a repülőgép roncsának közvetlen közelében illetéktelen, civil polgárok is tartózkodtak. Nem került kijelölésre áteresztési pont, illetve külső és belső kör. Ezek kijelölésével egyértelművé vált volna a beavatkozók munkaterületének határvonala, illetve a média képviselőinek tartózkodási pontja. Emiatt javasoljuk a Részműveleti Terv kiegészítését a terület lezárásával kapcsolatos konkrét elképzelések beépítésével.

A létszámok tekintetében ellentmondás tapasztalható az encsi parancsnok, a BAZ megyei igazgató részjelentésében, valamint az encsi eseménynaplóban rögzítettek egyeztetésekor. A részjelentésekből kitűnik, hogy Hejce településen a nagyszámú rendőri és határőri létszám ellenére csak egy bizonyos ideig és nem az egységek bevonulásáig voltak „eligazító” rendőrök a megközelítési útvonalon, vélhetően a nagy hidegre való tekintettel idő előtt visszavonták őket a forgalomirányító posztokról.

A határőrség részéről az esemény felszámolásának kezdeti szakaszában a hidasnémeti határőr kirendeltségről érkezett 16 fő, majd 2006. január 20-án további 40 fő a balassagyarmati határőr igazgatóság állományából. Tevékenységük a rendőrséggel közösen történt, hasonló váltásos rendszerben.

A magyar honvédség a halottak elszállítását, annak szervezési feladatait végezte, míg a helyszínre érkező szlovák katonai egységek a tűzoltók által feldarabolt repülőgép roncsok elszállításával segítették az esemény felszámolását, melyet 2006. január 22-én a délutáni órákban hajtottak végre. A bekért részjelentésekből nem derül ki, hogy a halottak összeszedése milyen módon történt meg, milyen módon gyűjtötték össze a földi maradványokat.

A Szabolcs – Szatmár – Bereg megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság által értesített 11 fős mentőcsoport (3 keresőkutyával, 3 terepjáróval) elindult a helyszínre, de kiérkezésük előtt visszafordításra kerültek, mivel addigra tisztázódott, hogy túlélők

hiányában élő személyek felkutatására már nem lesz szükség, így civil mentőszervezetek bevetése nem vált indokolttá.

Hejce község önkormányzatának dolgozói, a polgármester irányításával folyamatosan biztosították a beavatkozó állomány meleg étkeztetését, védőitallal való ellátását. A KBSZ (Közlekedés Biztonsági Szervezet) főigazgatójának észrevételei és a részjelentések alapján megállapítható, hogy a polgármester a mentőegységek ellátását nagyon jó szinten szervezte meg.

19. Az irányítást végzők tevékenysége

A tűzoltóság részéről az elsőnek kiérkező encsi egység csoportirányítási módot alkalmazott, majd a B.A.Z megyei KVI igazgatójának 2006. január 20-án, 01 óra 24 perckor történt kiérkezését követően alakítottak vezetési törzset. A tűzoltó egységek irányítására ezen vezetési formák alkalmasak voltak.

A vonatkozó együttes rendelet 4.§ alapján a MÖK létrehozása a társszervek szorosabb együttműködését eredményezte volna. Tovább bonyolította a helyzetet, hogy külföldi katonai gépről lévén szó magas rangú, szlovák katonai szakértők is megjelentek a helyszínen.

A részjelentésekből csupán az derül ki, hogy a társszervekkel az együttműködés jó volt, de a vezetés során szerzett tapasztalatokról egyetlen jelentés sem szól. Nem állapítható meg, hogy a HM és a Katasztrófavédelem, illetve a többi szerv képviselője között hogyan oszlott meg az irányítás, felmerültek-e hatásköri viták.

Az alábbi elöljárók tartózkodtak a katasztrófa helyszínén:

BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság:

Dr. Tatár Attila t. vezérőrnagy, főigazgató

BAZ megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság:

Rétközi Ferenc t. ezredes, megyei igazgató

Kohánka István pv. alezredes, megyei igazgató-helyettes

Honvédség:

Havril András vezérezredes, vezérkari főnök

Rendőrség:

Dr. Berta László r. dandártábornok, országos főkapitány-helyettes

Megyei igazgatás:

Dr. Gyárfás Ildikó, a MVB elnöke, országgyűlési képviselő

Nyakó Zoltán országgyűlési képviselő

Szlovák Köztársaság:

Juraj Migas, a Szlovák Köztársaság nagykövete

Takacs Ottokar, a Szlovák Nagykövetség Véderő attaséja

Bulik altábornagy, a Szlovák Véderő vezérkari helyettese

20. A Riasztási és Segítségnyújtási Terv, az Együttműködési Megállapodások, a Részműveleti Terv alkalmazása

Riasztási sorrend:

Hejce

| Riasztási fokozat | A raj megnevezése | Létszáma | Felszerelés típusa | Vonulás távolsága, ideje | |
|-------------------|--------------------|----------|---------------------|--------------------------|---------|
| | | | | km-ben | percben |
| I. | Encs I. | 6 | Mercedes B RB 4000 | 27 | 32 |
| | Szerencs I. | 6 | Renault Saurus 2000 | 39 | 47 |
| II. | Sátoraljaújhely I. | 6 | Mercedes B RB 4000 | 60 | 72 |
| III. | Miskolc II. | 6 | Mercedes B RB 2000 | 67 | 80 |
| IV. | Diósgyőr I. | 6 | Mercedes B RB 2000 | 67 | 80 |
| | Szendrő I. | 5 | Mercedes B RB 2000 | 70 | 84 |
| V. | Kazincbarcika I. | 6 | Mercedes B RB 4000 | 88 | 106 |
| | Tiszaújváros I. | 6 | Mercedes B RB 2000 | 103 | 124 |
| Kiemelt „K” | Encs/Mentő | 1 | Ford Transit | | |
| | Encs/Vízszállító | 1 | Mercedes B RB 2000 | 27 | 32 |
| | Encs/Erdőtüzes | 1 | Mitsubishi | | |

A 2/2003. (I. 14.) BM rendelet szerint elkészített és használt RST tervadatlap került alkalmazásra. 20 óra 34 perckor az encsi szolgálatparancsnok-helyettes I. kiemelt fokozatot rendelt el a Borsod 100-tól kapott jelzés alapján. A megyei ügyeleti eseménynapló bejegyzése szerint ugyanebben az időpontban III-as riasztási fokozat végrehajtására került sor a BM OKF Főügyelet utasítására. Encs I. 4 fővel (RST szerint előírt létszáma: 6 fő), Encs Erdőtüzes 2 fővel (RST szerint előírt létszáma: 1 fő) vonult a kárhelyszínre. A beküldött részjelentésekből nem derül ki, hogy pontosan mi lehetett a létszám átszervezésének, csökkentésének oka, illetve módja. Az említett rendelet 2. számú függelék 3.8 pontjában kerültek rögzítésre a különböző szervezési kategóriába tartozó hivatásos önkormányzati tűzoltóságok rajai. Ezek szerint az I. kategóriájú encsi parancsnokság fecskendője csak segítségnyújtásra vonulhat csökkentett (1+4 fő) létszámmal. Hejce település az elsődleges működési körzeten belül található. Nem volt túl szerencsés, hogy ilyen kis számú erőt riasztottak a kutatáshoz tekintettel arra, hogy egyértelmű volt, hogy nem településen belül, hanem annak környezetében, nehezen megközelíthető helyen történt a szerencsétlenség.

A BM OKF Főügyelete 2006. január 19-én, 20 óra 20 perckor III. riasztási fokozatot rendelt el, amit a BAZ megyei ügyelet 21 óra 40 percre hajtott végre. Az RST-ben III. fokozatba tervezett miskolci és diósgyőri egységek helyett Barcika I. és Szendrő I. került riasztásra, mivel az előbbi egységek káresetnél tevékenykedtek. Így a riasztott erők és eszközök a következők voltak: Encs I. 4 fővel, Encs Erdőtüzes 2 fővel, Szerencs I. 6 fővel, Szerencs Műszaki 2 fővel, Sátoraljaújhely I. 6 fővel, Sátoraljaújhely Műszaki 2 fővel, Szendrő I. 5 fővel, Kazincbarcika I. 6 fővel. A baleset helyszínének könnyebb megközelítése érdekében később több Lada Niva gépjármű is riasztásra került a parancsnokságokról. Gönc ÖTE is megkezdte a vonulást 5 fővel, de őket visszafordították.

A másodlagos RST életbe léptetésére nem került sor, szabadnapos tűzoltók nem lettek berendelve, a híradóügyi szolgálat megerősítésére vonatkozó visszajelzést a városi és a megyei ügyelet eseménynaplójában nem találtunk.

Együttműködési Megállapodások nem állnak rendelkezésünkre, ezért alkalmazásukkal kapcsolatban nincs megjegyzésünk.

A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság és a megyében működő tűzoltóságok rendelkeznek a 30/1998. (VI.24.)BM-HM-NM-PM együttes rendelet alapján, légi jármű balesetére készített Részműveleti Tervvel, melynek alkalmazása, az abban leírtak nem minden esetben lettek terv szerint végrehajtva. Az együttes rendelet 4.§ (1) bekezdés szerint: „A kutatással-mentéssel kapcsolatos feladatok koordinálására és vezetésére Mentés Összehangoló Központot (MÖK) kell létrehozni és szükség szerint működtetni”. A MÖK felállítása nem történt meg. Az irányítók a megyei feladatterv szerint jártak el, mivel a kárhelyparancsnok úgy ítélte meg, hogy a baleset viszonylag pontosan behatárolt helyszíne nem feltétlenül igényli a MÖK alkalmazását. Az események folyamán kiderült tények kezelésében viszont már segítséget jelenthetett volna. Alapvetően a helyszínen tevékenykedő kárhelyparancsnoknak kezdeményezési jogköre volt ebben a tekintetben, de ezzel a jogával nem élt. Helyszínre érkezését követően a főigazgató úr már nem tartotta indokoltnak a központ felállítását.

Javasoljuk kiegészíteni az együttműködők körét további szervezetekkel (pl. Vám és Pénzügyőrség), melyek segítséget nyújthatnak a hasonló balesetek alkalmával. Pontosabban meg kell határozni a terület zárásának szabályait, belső és külső kör kialakítását, áteresztő pont kijelölését kell előírni.

21.A tanulmány készítőinek összegző megállapításai

A tanulmány összeállítása komoly feladat elé állította igazgatóságunkat, amely a jelentések, részjelentések késedelmes beérkezéséből, a tartalmi pontatlanságokból, az esetenkénti ellentmondásokból, a tanulmány elkészítésére biztosított szűkös határidőből és abból adódott, hogy a Heves megyei KVI képviselői nem vettek részt a kárfelszámolásban.

A beavatkozó állománynak először az átvizsgálendő terület nagysága és a jelzés pontatlansága, a helyszín beazonosítását követően a megközelítés okozott gondot. Másodszor, az évszaknak megfelelő mostoha időjárási viszonyokra történő felkészülés. Harmadszor, az ilyen jellegű katasztrófák alacsony száma, ebből adódik a tapasztalat hiánya, ami megmutatkozott a különböző szervezetek munkájának összehangolásában és a háttér tevékenység megszervezésében.

A hasonló események gyorsabb, rugalmasabb felszámolása, a vezetésre jogosult személyek szervező, irányító tevékenységének javítása érdekében, javasoljuk az irányítást végző személyek és a társ- szervezetek vezetőinek bevonása mellett, az együttműködés szabályait legalább két évente katasztrófa-felszámolási együttműködési gyakorlat keretében gyakorolni.

A HÖT és ÖT személyi állományának felkészültségi szintjét emelni kell, vagy olyan elérhető segítséget kell biztosítani számukra, amely munkájukat megkönnyíti, a szükséges tevékenységek elvégzéséhez támpontokat nyújt. Fontos, hogy ez a segítség elérhető és igényelt legyen a tűzoltásvezető, illetve kárhelyparancsnok részéről.

Javasoljuk a téli időszakban a tűzoltásba és mentésbe bevonható járművek hólánccal való felszerelésének előírását, valamint a járművekre beosztott állomány éves továbbképzési képzési tervben meghatározott oktatását a hólánc alkalmazására vonatkozóan.

A hasonló, összetett események felszámolásakor javasoljuk a híradóügyeletek megerősítését 1 fővel, valamint a létszám-szervezés szempontjából 1 fő irodai dolgozóval, aki a visszajelzések rögzítését végzi külön füzetben, illetve a parancsoki intézkedések előkészítését is végrehajtja, az Operatív Törzs megalakításakor annak tagjává válik.

Értesüléseink szerint a káreset felszámolásában résztvevő tűzoltó állomány pár nappal a tragédiát követően kérte pszichológus szakember segítségét az esemény során tapasztaltak feldolgozásában. Erről, illetve ennek megvalósulásának tényéről a jelentések nem tájékoztatnak.

A Részműveleti Tervben előírt MÖK minden esetben alakuljon meg annak érdekében, hogy – amennyiben arra szükség van – ne szenvedjen késedelmet bizonyos feladatok megoldása, az elhárításban hathatós segítséget tudjon nyújtani.

Célszerű lenne gondoskodni használható térképek beszerzéséről, málházásáról, hiszen az országos térinformatikai rendszer egyenlőre fejlesztés alatt van, alkalmazásuk a megfelelő technikai háttér, illetve az ismerethiány miatt nem kielégítő.

A terület mentésére nem történt intézkedés, vélhetően azért, mert a repülőgépből kifolyt üzemanyag teljesen elégett, így környezetet károsító tényező nem maradt a helyszínen.

A káresemény felszámolása során felmerülő problémák hasznos tapasztalatokkal szolgáltak mind a tanulmány készítői és vélhetően a tanulmányt feldolgozók számára egyaránt.

A tanulmány készítése során az alább felsorolt kérdésekre nem kaptunk választ:

1. Milyen pozitív, illetve negatív tapasztalatokat szereztek a HÖT-ök és a társszervek?
2. A vezetés során szerzett tapasztalatok. Felmerültek-e vitás kérdések?
3. Mik voltak a vezetési törzsbe, valamint az operatív törzsbe beosztottak konkrét feladatai?
4. Hogyan érvényesültek a 30/1998. (VI.24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelet előírásai?
5. Hogyan valósult meg a kapcsolattartás a társszervek között?
6. Milyen intézkedéseket fogantatosítottak a Munkavédelmi Szabályzat előírásai alapján a biztonságos munkavégzésre?
7. Tettek-e intézkedéseket a mentésben résztvevő tűzoltóságokon állomány berendelésére, a Másodlagos RST életbe léptetésére?

8. Hogyan történt a terület mentesítése, a környezet helyreállítása?
9. Hogyan történt a szükséges logisztika biztosítása?
10. Hogyan történt a szakmai és állami vezetők felé a jelentés? Hogyan történt a sajtókommunikáció?

A tanulmány készítése során az alábbi dokumentációkra lett volna még szükségünk:

- Szendrő HÖT részjelentése
- A társszervek részjelentései
- A HÖT-ök káreset-felvételi lapjainak másolatai

III. Fejezet

Mellékletek

1. A B.A.Z megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság igazgatójának jelentése
2. Encs HÖT részjelentése
3. Szerencs HÖT részjelentése
4. Sátoraljaújhely HÖT részjelentése
5. Kazincbarcika HÖT részjelentése
6. A KVI eseménynaplójának másolata
7. Az encsi HÖT eseménynaplójának másolata
8. A Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság jelentése
9. A B.A.Z megyei KVI Részműveleti Terve
10. A B.A.Z megyei Mentésszervezési Osztályvezető részjelentése
11. A megyei ügyeletesek részjelentései a Főigazgató, illetve a BM OKF Főügyelet felé
12. Megyei intézkedés az Operatív Törzs megalakításáról
13. Megyei intézkedés az Operatív Törzs megszüntetéséről
14. A B.A.Z megyei KVI igazgatójának jelentése (2006. március 8.)