

A HAZAI LÉGI KUTATÓ-MENTŐ RENDSZER MEGÚJÍTÁSÁNAK SZÜKSÉGESSÉGE

A szlovák AN-24-es katonai szállító gép (1.sz. kép) katasztrófája (2. sz. kép) mélyen érintette nemcsak a szlovák, hanem a magyar embereket is, így közös a gyász azokkal a családokkal, akik elvesztették hozzátartozójukat.

A 2006. január 19-i repülő katasztrófa megerősítette ennek a korábban született írásműnek az időszzerűségét. A katasztrófa helyszínén a mentést irányító tűzoltó parancsnok szerint: "úgy alakult a helyzet, hogy mindenki tőle kért feladatot: a katonák a rendőrök és mások A szlovák tűzoltók parancsnoka szintén. A megyei rendőrfőkapitány sem presztizs- vagy hatásköri kérdésként fogta fel a dolgot: hasznossá akarta tenni magát, s tűzoltói kérésre gyorsan megoldotta a terület lezárását. Annak persze senki sem örült, amikor a terület fölé repülő szolnoki mentőegység, majd a rendőrség helikoptere felkavarta a havat ...A magyar vezérkari főnök is azt kérdezte ... mire van szükség. Teherkocsikat kért. Nemsokára ott volt kilenc.(Tűzvonalban 4. évfolyam 3. szám.6. oldal.)

A tanulmányban szó van a katasztrófa helyzetben nélkülözhetetlen – de ennek a szomorú eseménynek a következményeit felszámoló tevékenység során is tapasztalható sokoldalú – együttműködés szükségességéről. Az írásmű igyekszik feltárni a hazai légi kutató-mentő rendszer működésében és működtetésében meglévő gondokat, felveti a rendszer megújításának szükségességét.

Alaposan átgondolva a kutatás-mentés, és a légi kutatás-mentés, mint tevékenység (akció) tartalmát, azok nem fedik egymást. A katonai szakirodalom ennek ellenére a szűkebb értelmű légi kutatás-mentést a kutatás-mentés szóval illeti. Feltehetően nem véletlenül, mert a légi-kutató mentő készülségi szolgálat jelenlegi feladatrendszere az általános kutató-mentő feladatrendszer több elemét is tartalmazza. (Később erről még lesz szó.)

Hazánkban (légi) kutató-mentő készülségi szolgálatot, a hozzá tartozó erővel és eszközökkel, a Légierő tartja fenn, és látja el. Az OKF Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság a polgári légi közlekedésben előforduló veszélyhelyzetekben, légi események (kényszerleszállás, baleset, katasztrófa) bekövetkezésekor, valamint a ferihegyi (Budapest airport) repülőtéri veszélyhelyzetekben adódó helyzetekre kidolgozott eljárási rend szerint végzi feladatait. A két szervezet feladatrendszere – érthető okok miatt - nem épül egymásra, sokkal inkább független tevékenységeket takar, csak „halványan” fedezhető fel bennük az együttműködésre való törekvés. (Az együttműködés egészen alacsony szintje a jószerevel csak formálisan létező, és dolgozó Mentés Koordináló Központtal /RCC – Rescue Coordination Center/ függhet össze.) A gyakorlatban azonban együttműködés mégis létezik, csak sokkal körülményesebben valósul meg, mintha az egy koordináló szerv közreműködésével történne.

Az előzőekkel kapcsolatban kérdések merülnek fel. Hazánkban miért csak formálisan létezik, és miért nem működik országos hatáskörű kutató-mentő koordinációs szervezet? Miért nincsenek – az ország területén célszerűen létrehozott, racionálisan szervezett, komplex feladatrendszert – több szakterület feladatait - megoldó helikoptereket is alkalmazó kutató-mentő szervezetek? Miért gondoljuk azt, hogy a hadsereg légi kutató-mentő szervezete ma is betölti azt a funkciót, amit több évtizeddel ezelőtti létrehozásakor? El vagyunk-e szánva arra, hogy korszerűsítsük azt a gyakorlatot, ami láthatóan nem felel meg a kor követelményeinek? Az anyagi, pénzügyi lehetőségeink korlátozhatják-e az időbeni, szakszerű beavatkozást a „forró helyzetekben”?

A kérdések sora folytatható. Az élet nem hagy túl sok időt a válaszra. Talán megérett a helyzet a mai gyakorlatot kritikus felülvizsgálatára, elemzésére, ennek nyomán annak

megítélésére, hogy a szűkös gazdasági, pénzügyi lehetőségek közepette a kutatás-mentés eddigi gyakorlata meddig tartható fenn a korábban kidolgozott és gyakorolt eljárási rend megfelel-e a kor követelményeinek.

A KUTATÁS-MENTÉS ÉRTELMEZÉSE

A kutatás-mentés szakirodalombeli értelmezésére érdemes kissé részletesebben kitérni. Ez adalékokkal szolgálhat a korábbi és jelenlegi hazai gyakorlat megértéséhez.

A kutatás az általános értelmezésben¹ olyan akció(cselekvés, tevékenység), „amelyet meghatározott területen (körzetben) eltűnt személyek, tárgyak felkutatása, ... céljából alkalmaznak. Magában foglalja a természetes és mesterséges tereptárgyak átvizsgálását, a figyelést, a fűlélést, a kikérdezést, ... Módját tekintve végrehajtható a terep teljes és részleges átvizsgálásával, formáját tekintve kutatólánccal, kutatócsoportokkal és a kettő kombinációjával. Az irányát tekintve lehet egyirányú, két-, vagy többirányú és centrikus.” Ebben az értelmezésben vett kutatás-mentés sok hivatalos, vagy nem hivatalos szervezet, sőt emberek, alkalmi csoportosulások, stb. feladata. Nincs meghatározva milyen erőkkel és eszközökkel, mennyi ideig kell végezni. [6]

A mentés olyan akció (cselekvés, tevékenység), amikor a kutatás során megtalált személyek, vagy a vészhelyzetben megsérültek segítséget kapnak (szorult helyzetükből kiszabadulnak, elsősegélyben részesülnek, a sérülteket orvosi ellátásra egészségügyi intézménybe szállítják, a rászorulókat vizet, élelmet kapnak, stb.), a még arra érdemes egyéb tárgyi és anyagi értékeket biztonságba helyezik.

A kutatás-mentés egy különleges formájában a katonai (légi, szárazföldi, tengeri) eszközök alkalmazása játszik főszerepet. „Kutatás-mentés² (search and rescue) – helikopterek, repülőgépek, felszíni hajók, tengeralattjárók, különleges mentőosztagok és eszközök alkalmazása a szárazföldön, vagy tengeren veszélybe került személyek felkutatására és kimentésére.” Itt technikai eszközök, anyagi és tárgyi értékek mentéséről nincs szó, ebben az akcióban az élőerő felkutatása és kimentése a legfontosabb, valószínűbből kiindulva, hogy legfőbb dolog az életmentés. A megfogalmazás azt sugallja, hogy ez kimondottan katonai tevékenység, a katonaszemélyek felkutatása, mentése érdekében, mivel katonai eszközök alkalmazásával oldják meg a feladatot. Ugyanakkor a befejező rész egészen nyitottá teszi a dolgot, mert az a szárazföldön és tengeren veszélybe került személyek felkutatásáról és kimentéséről szól. (Vagy talán a titok nyitja az, hogy aki ezt fogalmazta „katonaszemmel” látja a dolgokat.)[4]

NATO katonai elmélet felosztása szerint a harcbiztosító légi hadműveletek egyike a kutató-mentő művelet (SAR - search and rescue). „A kutató-mentő műveletek³ (SAR - search and rescue) forgó-, vagy merevszárnyú repülőeszközök, speciális személyzet és felszerelés felhasználását foglalja magába, tengeren vagy földön veszélyhelyzetbe került személyek felkutatása és kimentése céljából. A kutató-mentő tevékenységnek két alapvető formája ismert: az egyik a nem harci viszonyok között végzett kutatás-mentés (SAR – search and rescue), a másik pedig a harci kutatás-mentés (CSAR – combat search and rescue). Az utóbbi az ellenséges területen elszigetelt személyi állomány – gyakran nemzeti határokon át – történő mentését foglalja magában.” Itt is legfőbb dolog az élőerő mentése, kimenekítése a szorult helyzetből, de az akcióban csak repülőeszközök és a fedélzetükön szállított erők és eszközök kerülnek alkalmazásra. (A NATO gyakorlatában sem mindig csak az élőerő kimenekítése a cél. Gondoljunk csak a koszovói konfliktus idején lelőtt F-117 lopakodó repülőgép esetére, amikor a személyzet mentése mellett komoly erőfeszítések történtek a lelőtt – különleges technológiával készült - repülőgép - a

¹ Hadtudományi Lexikon A-L. (Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest 1995.) 750. oldal.

² Katonai Kislexikon. (Honvéd Vezérkar Tudományszervező Osztály Budapest 2000. 74. oldal.)

³ Intercept Controller's NATO Operationa /NATO hadműveletei ismeretek kézikönyve. (Szolnok 2000.)/ 1256. pont.

„lopakodó” - kimenekítésére a gyártásakor alkalmazott technológia titkosságának megtartása céljából. Ez az akció a harci kutatás-mentés körébe tartozik, mert hadműveleti területen hajtották végre.) A nem harci viszonyok között végzett kutató-mentő műveletek az értelmezés szerint a katonai tevékenységek körébe tartoznak, de a tengeren vagy földön veszélybe került (katona, és polgári?) személyek felkutatását és kimentését foglalja magába.

A kutatás-mentés - a légi kutatás-mentés is - mindig szakértelmet igénylő feladat volt, és marad. A földi, a légi kutatás - speciális módszerekkel - egy terület teljes, vagy részleges átfésülését szolgálja, miközben a szakemberek az árulkodó jelekből „olvasva” előbb-utóbb a bajba jutottak közelébe kerülnek, végül rájuk találnak. Ezt követően a segítségre szorulókat szakszerű ellátásba részesülnek, szükség esetén további ápolásra szállítják őket. A technikai eszközöket állapotuktól függően ugyancsak biztonságba helyezik.

A kutatás-mentés komplex – több szakma feladatait magába foglaló - feladatrendszer, amely a (légi, földi) mentők, tűzoltók, a rendet fenntartó rendőrök, esetenként a kutatási feladatot is végző légi rendészek, (a légi balesetek esetén) a katonák együttműködésével oldható meg.

Repülőeszközök balesete esetén a tűz megelőzése, vagy tűz oltása is szakemberek közreműködését igényli. Az előzőek alapján egy légi kutató-mentő csoportban nélkülözhetetlen személyek: a felderítő szakember, az orvos (felcser, betegápoló), tűzoltó (tűzvédelmi szakember, vagy e feladat végzésére felkészített személy), járművezető (helikoptervezető). A kutatás-mentésnek sem az általános, sem a katonai értelmezése nem zárja ki, hogy - akár katonai, akár polgári tevékenység során bajba jutottak kutatás-mentésről legyen szó - azt egy szervezet égisze alatt végezzék. (A harci kutatás-mentés külön terület, mert az speciális katonai feladat, amellyel a tanulmány nem foglalkozik, de mindenképpen a hadsereg feladata.) [5]

A hazai területen működő, integrált kutató-mentő, komplex feladatrendszert megoldó szolgálatnak az egész országot kell szolgálni. Ez az elv nem ismeretlen a jelenlegi hazai gyakorlatban, annak ellenére sem, hogy a légi kutatás-mentés látványosabban a repülés, - elsősorban a katonai repülések, légi tevékenységek közben bajba jutott repülőeszközök és személyzetek felkutatásához, és kimenekítéséhez kötődött, kötődik. A korábban leírtak ezt ugyancsak megerősítik, mert a katonaszerzők - *a kutatás-mentés, a nem harci viszonyok között végzett kutatás-mentés* - értelmezése sem zárják ki a bajba jutott polgári eszközök és személyek felkutatását és kimentését.

A mai nehéz pénzügyi, és anyagi lehetőségek szinte kikényszerítik a jelenlegi helyzet felülvizsgálatát. Ez azt jelenti, hogy érdemes górcső alá venni, és végeredményként megítélni, hogy a honvédségnél fenntartott kutató-mentő szolgálat mennyiben képes – nemcsak a katonai területre vonatkozó - feladatait a kor követelményeinek megfelelően teljesíteni, - *és itt jön a dolog lényege*, hogy ahhoz kellő erővel, eszközzel, technikai felszereltséggel, rugalmassággal, anyagi háttérrel, stb. rendelkezik-e. Úgy tűnik, hogy a jövőben csak egy járható út lehet, azaz egy új eljárási rend kidolgozása, majd egy országos hatáskörű – katonai, és polgári területet is szolgáló, integrált kutató-mentő, több szakma feladatait megoldani képes rendszer kialakítása. (Ez nem zárja ki a földi erők és eszközök alkalmazását, közreműködését a bajba jutottak megsegítésében, a mentésben.)

A KUTATÓ-MENTŐ RENDSZER KIALAKULÁSÁNAK ELŐZMÉNYEI

A repülés általános, és magyarországi története is azt bizonyítja, hogy a repülőeszközöknek legkorábban a „galamb” szerepet szánták. Kezdetben az emberek a levegőbe emelkedve élvezték, hogy azt hasonlóképpen uralják, mint a madarak. [1]

A kedvtelésből végzett repülés során voltak, akik szerencsétlenül jártak, bajba jutottak. Ekkor egyesek önszántukból, vagy utasításra a nyomukba eredtek, kutatták, keresték az eltűnteket. Az eredményesebb munka érdekében újításokat vezettek be a felderítésre, stb., a fejlesztés azt szolgálta, hogy egy-egy újabb feladat megoldására is alkalmas legyen a repülőgép. [1]

A nem kimondottan békés célú - katonai - felhasználás gondolta – ebben az esetben a „galamb” „sassa” változtatása – nem váratott sokáig magára, az első világháborút megelőzően a repülőgép bekerült a hadseregbe. Sajnos a géprepülés - több mint százéves - történetében sok fejezet foglalkozik a „sasok” nem éppen áldásos tevékenységével. A katonai gyakorlatban - békében és háborúban - sokan kerültek, kerülnek veszélybe. A háborús cselekmények során, a légi harcban nemcsak a véletlen áll a veszélyhelyzetek mögött, mert ekkor éppen az ellenfél megsemmisítése, vagy harcképtelenné tétele a cél. A repülőgép személyzetek „balesete” így törvényszerűen következik be. A bajba jutottak felkutatása, mentése sok energiáját kötötte, köti le a katonai repülőknél. Ki kellett dolgozni a kutatás-mentés elméletét, majd gyakorlattá tenni, hogy a szárazföldön, vagy vízen bajba jutottak a katonai repülőktől köteleesszerszerűen is segítséget kapjanak. Azt is meg kell említeni, hogy elég gyakran a bajba jutott repülőgép személyzetnek nem volt más lehetősége, mint önállóan menekülni a veszélyből. (Erre vonatkozóan sok adalékkal szolgál a háborús irodalom.)[1]

A repülőgépek sokoldalú - nem katonai – alkalmazása az első világháború után viszonylag tág teret kapott. Ennek a folyamatnak többek között a mezőgazdasági repülés; a természeti csapások, erdőtüzek felderítése; a légi fényképezés; meteorológiai felderítő repülés; légi mentés, stb. a jelentős állomásai. A kutatás-mentési feladat megoldására is fel kellett készülni, mert a polgári repülők sem kerülhették el a veszélyhelyzeteket, velük is történhettek balesetek, katasztrófák.[1]

A helikopterek (forgószárnyasok) alkalmazásával kapcsolatban is ugyanez mondható el, mint a merevszárnyúaknál. A repülésnek ezek a csodái egyszerűbbé tették bizonyos feladatok megoldását, ugyanis a helikopterek a „beavatkozás” helyén leszállhatnak, mivel a leszállóter igényük kicsi. Sőt a levegőben oldalt is tudnak mozogni, nem is lényegtelen, hogy lebegni is képesek. Vannak feladatok, amelyeket - a levegőben egyhelyben álló (lebegő) helikopterből - függésből is végrehajthatók. A lebegő forgószárnyasból - csörlő segítségével - kötél az ember leereszkehet a földre, de a leeresztett kötéllel személyek, tárgyak a fedélzetre emelhetők, szükség esetén függésben szállíthatók. Az előzőekből következik, hogy a helikopter alkalmas eszköz a légi kutató-mentő feladat megoldására. [1]

A magyar hadseregnél már az első világháborút megelőzően rendszeresítették a repülőgépeket, a helikopterek csak ötven éve 1955-ben kerültek a kötelékébe.⁴ A légi kutatás-mentésre kezdetben repülőgépeket, majd az 50-es évek közepétől már szinte kizárólag csak helikoptereket alkalmaztak.[2]

A repülőeszközök alkalmazásának hazai, és nemzetközi gyakorlata „összecseng”, ugyanis a sportrepülőktől – a hőlégballonoktól, a motoros-, a sárkány, és vitorlázórepülőktől - eltekintve a repülőeszközök többsége hosszú időn keresztül a hadsereg állományában volt, (de nem kevés ideig a Magyar Honvédelmi Szövetség, mint félkatonai szervezet, felügyelete alatt repülhettek.) Ezért nem is véletlen, hogy a légi kutatás-mentés a katonai szervezet (repülőalakulatok) kötelessége lett.

A jelenlegi helyzet – a nemzetközi trendet követve - már más képet mutat, ugyanis a repülőeszközök száma a nem katonai szervezeteknél lényegesen több, mint a katonai

⁴ „A 16. önálló vegyes repülőezrednél a beszerzett két darab Mi-4 helikopteren Kaszás Imre őrnagy Hável Pál, Vass Rudolf főhadnagyok és Kovács László hadnagyok megkezdtek átképzésüket helikopterre.”
Iván Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály, Budapest 1999. 160. oldal.

repülő alakulatoknál. Ez némiképpen a – légi - kutató-mentő feladat megoldására is rá kell hogy nyomja a bélyegét.

Repülőeszközöket alkalmazó nem katonai szervezetek nálunk mindig is voltak. „Hazánkban a legjelentősebb - nem katonai feladatokat megoldó - különleges repülőszolgálatok a „Mezőgazdasági Repülőszolgálat, Légi Mentőszolgálat, Vízügyi Repülőszolgálat, Légi Rendészet⁵”. Állományukban vegyesen repülőgépek és helikopterek, vagy csak repülőgépek teljesítettek szolgálatot. Egy ideig a Határőrség is rendelkezett helikopterekkel. A bajba jutottak kutatására, mentésére – külön utasításra, vagy szükség helyzetben - a felsorolt szervezetek is bevonásra kerülhettek. A feladat megoldásában elsősorban a honvédség – esetenként a légi rendészet – helikopterei működtek közre. Miközben a szárazföldön, vízen - sok esetben - a jó szándékú, tettere kész emberek személyesen, vagy segítséget kérve mentettek meg életeket. [3]

Hazánkban a korábban szóba hozottakon kívül közforgalmú repülőgépek is voltak szolgálatban. A polgári légi forgalmat – a saját repülőgépeivel - 1928–1943 között a MALERT (Magyar Légiforgalmi Rt.), 1946–1955 között a MASZOVLET (Magyar-Szovjet Légiforgalmi Társaság), 1955-től a MALÉV (Magyar Légiforgalmi Vállalat) bonyolította. A polgári és katonai légiforgalom-irányítás mindig koordinálta az ország feletti repüléseket, ezért a honvédség légi kutató-mentő szolgálata első kézből értesülhetett, ha bajba jutottak polgári repülőgépek.

A továbbiakban – a múltba is visszatekintve - először a kutatásban, és mentésben legfontosabb együttműködőkről – a mentőkről, a légi mentőszolgálatról (ma az Országos Mentő Szolgálat Légimentő Szervezet), valamint a légi rendészetről (ma az Országos Rendőrfőkapitányság Biztonsági Rendészeti Szolgálat Légirendészeti Parancsnokság) - lesz szó. Ezt követően a légi kutatás-mentés múltjával, és jelenlegi gyakorlatával, illetve a tűzoltók légi úton történő bevetésével, a szükséghelyzeti beavatkozással, befejezésként a kutatás-mentés jövőjével foglalkozik az írásmű.

A KUTATÁS-MENTÉSBEN KÖZREMŰKÖDŐ MENTŐSZOLGÁLAT, ÉS LÉGI RENDÉSZET

Az Országos Mentőszolgálat (OMSZ) teendőinek túlnyomó részét a földi erők és eszközök oldják meg, de napjainkban bizonyos feladatokat a Légi Mentőszervezet teljesít. A mentők igénybevétele hívásra, igénylésre történik, kutatási feladatuk nincs. A légi mentők egy integrált kutató-mentő szervezetben fontos szerepet töltenének be, a mentésben és segítségnyújtásban a szakértelmük nélkülözhetetlen lenne. (A légi mentők a jövőben – a mai önállóság megtartása mellett - szükség esetén helikoptereit mentési feladatra irányítaná. De körzetenként az állományába - vagy a tűzoltósághoz - tartozó egy-egy orvosát (mentő tisztjét) pedig állandó jelleggel - készségi szolgálatba - a komplex feladatot megoldó kutató-mentő szervezethez vezényelhetné. Járható út ez, mert az orvosok, mentőtisztek hasonló jellegű feladatokban való részvétele nem idegen a mai gyakorlattól, hiszen a tűzoltók munkáját ma is segíti egy a budapesti Tűzoltóság állományába szervezett – készségi szolgálatot adó - csoportjuk.

Légi mentőszolgálat

A mentőrepülést⁶ az I. és II. világháború alatt a hadviselő felek katonai repülőgépekkel végezték. Magyarországon 1937-ben merült fel a légi betegszállítás gondolata, az elméleti megfontolást gyakorlati lépések azonban nem követték. [3]

⁵ Winkler László: Magyar repülők, repülő magyarok. Pallas stúdió. Kossuth nyomda, Budapest 2001. 159-163. oldal.

⁶ U.o. 160-161. oldal.

1950-től katonai és polgári repülőgépekkel (**Po-2**) alkalmoszerűen történt betegszállítás. 1957-től a Magyar Repülő Szövetség karolta fel a légi mentés ügyét. Ettől az időponttól a mezőgazdasági csoporttal együtt közös irányítás alatt végezték ezt a tevékenységet. 1958-tól az Országos Mentő Szolgálat (OMSZ) égisze alatt működik. Kezdetben **Jak-12** repülőgépek voltak az állományában, amellyel egy beteget és egy kísérőt lehetett szállítani. 1957-ben a tomboló gyermekbénulási járvány idején már **Aero-45** repülőgépekkel szállították a betegeket Debrecenbe és Budapestre. Ezt követően az OMSZ új repülőgépeket vásárol. 1964-ben a Szolgálat már 4 db **Supre Aero**, 3 db **L-200 D Morava** repülőgéppel végezte betegszállítási feladatait. [3]

1963-tól helikoptereket is szolgálatba állítottak. Először a lengyel **Mi-2**-t, amelyek ma is Szolgálat állományában vannak. [3]

1972-ben és 1974-ben svájci **Pilatus Turbo Porter** speciális mentőrepülőgépeket is vásároltak.

Jelenleg az Országos Mentő Szolgálat Légimentő Szervezete egy budapesti és négy vidéki (Pécs, Pápa, Miskolc, Debrecen) helikopteres légibázisról látja el feladatát, végzi a sürgősségi betegszállítást, az erre a feladatra speciálisan átalakított **Mi-2** helikopterekkel. A Szolgálat szakemberei szerint a légibázisok számát növelni kellene, mert azok 70 km-es „hatósugarával” (20 perces repülési idejével) számolva az ország területe nincs fedve, fehér foltok vannak Dél-Dunántúlon, a Nagyalföld Déli részén, Mátészalka környékén. [8]

Az **ALARM CENTER AS 350B** (Ecureuil) helikopterrel, valamint **L410 UVPE** (Ambulance plane) repülőgéppel oldja meg a nemzetközi betegszállítást.⁷ [7]

A Légimentő Szervezet nehéz helyzetét jelzi⁸, hogy napjainkban a helikoptereinek több mint fele nem üzemképes, egy a közelmúltban zuhant le, a géppark öreg - a Mi-2 lengyel helikopterek az 1980-as években készültek, a francia gyártmányú 12 éves. A géppark frissítésre szorul. (Egy korszerű helikopter ára 1 milliárd forint körül van. Van-e anyagi alap a megújításra?)

A légi mentők szükség esetén a bajba jutott repülőgép személyzetek mentésében is közreműködnek, habár őket elsősorban karambolokhoz, robbanásokhoz, újraélesztéshez vezénylik. [8]

Az elmondottak alapján a légi mentőszervezet nem kötődik erős szálakkal a kutatás-mentéshez, de a rendszer megújításakor rájuk, mint egy biztos közreműködőre építeni lehet. A kutatás-mentés komplex feladatrendszerében - az elsősegélynyújtásban, az orvosi ellátásban, a betegszállításban a közreműködésüket, szakértelmüket pótolni csak nehezen lehet.

Légi rendészet

Az 1920-as évek elején a csendőrséget hatalmazták fel a légi közlekedés rendészeti és közbiztonsági feladatainak ellátásával.⁹ A mátyásföldi és a budaörsi repülőtér őrzése, a le-, és felszállási díjak beszedése, a pilóták és utasok okmányainak ellenőrzése is kötelességük volt. [9]

A polgári, a motoros és a sportrepülés rendszeres ellenőrzése tette szükségessé, hogy a rendőrségnek¹⁰ is legyenek repülőgépei (helikopterei). Először **Sokol M1 D** repülőgéppel végezték ezt a feladatot. A közúti közlekedés fejlődése, rendjének megtartása, az álló és folyó vizek szabályos igénybevétele is igényli a légi ellenőrök jelenlétét, a rendőri

⁷ www.orszagosmentoszolgalat.hu

⁸ Öt légi mentő tízmillió lakosra. (Budapesti Reggel, 2005. május 04. 8. oldal.)

⁹ Magyar légi rendészet. Szárnyas fejedelmek. Top Gun. XIII. évfolyam, 2002/3. szám. 37. oldal.

¹⁰ U.o. 163. oldal

felügyelet biztosítja, hogy szükség esetén - operatív módon - be lehessen avatkozni az eseményekbe, vagy a rendkívüli eseményeket meg lehessen előzni. [9]

Egyéb más feladataik mellett - szükség esetén - a légi rendészet helikopterei kutató-mentő feladatot – ezzel összefüggésben légi felderítést, fényképezést hajtanak végre.

Ez a szervezet a Belügyminisztérium alárendeltségében végezte feladatát, többszöri névváltoztatás után, ma a BM Országos Rendőrfőkapitányság Biztonsági Rendészeti Szolgálat Légirendészeti Parancsnokságként teljesíti küldetését. [9] [10]

A Légi Rendészet különféle típusú repülőgépeket üzemeltetett (**Sokol M1 D**, **Aero-45**, **Super Aero-45**, **L-200 D Morava**, **PZL-104**, **ZLIN-43**). Helikoptereket¹¹ eleinte a Határőrségtől kapott kölcsön (**Mi-1**), később ezek az állományába kerültek, 1970-től **K-26**-al, 1977-től **Mi-2**-vel bővül a „flotta” állománya, közülük négy Mi-2 szolgálatteljesítés közben megsemmisült. 1989-1991 között öt darab **MD-500** amerikai gyors helikoptert állítottak szolgálatba. [9] [10]

A szolgálat folyamatosan egy helikoptert 15-20 perces felszállási készenlétben tart Ferihegyen, nyáron egy gép Balatonkilitin áll készen a tó fölötti repülésre, valamint az autópálya forgalom ellenőrzésre. A készségi helikopterek feladatrendszerébe szervesen beépül a kutatás-mentés, csak természetesen célirányosan a folyók és síkvizek, közlekedési útvonalak felett, és környezetükben repülve végzik ezt a tevékenységet. A rendőrség helikopterei az (éppen a mentési feladatban részes) tűzoltók, a határőrök, a polgári védelem részére is végeznek repüléseket, de magas rangú állami vezetőket is szállítanak. [9] [10]

LÉGI KUTATÁS-MENTÉS MÚLTJA, ÉS JELENLEGI GYAKORLATA

Az előzőekből kiderült, hogy a bajba jutott repülőgépek, repülőgép-személyzetek kutatása-mentése nem mai keletű gondolat, a légi járművek alkalmazásával egyidős. A kezdeti időszakban a felderítést repülőgépek végezték, sokszor eredménytelenül. Az élet - az esetek többségében - azt bizonyította, hogy a repülők igencsak keveset tudtak tenni a bajba jutottak érdekében. Legtöbbször a földön, a vízen megelőzték őket, ugyanis a polgári szervekhez a balesetre, katasztrófára vonatkozó lakossági bejelentések nyomán tett intézkedések, mentési akciók sokszor szükségtelenné tették közreműködésüket. A korabeli híradás egyébként is csak kivételesen biztosította a kölcsönös összeköttetést a légi (katonai), és földi (polgári) kutatók, mentők között. A mentési feladatok megoldása szinte kizárólag (katonai, polgári) földi erőkre és eszközökre, vízi járművekre hárult. A repülőgépekről a felderítés ugyan könnyebben hajtották végre, de a bajba jutottak megsegítéséhez, a mentéséhez, elszállításához a terep – az esetek többségében – alkalmatlan volt, nem lehetett le-, és felszállni. A terep alkalmassága esetén rossz időjárási viszonyok között a levegőből történő „beavatkozásra” ugyancsak nem volt mód.

A zömében nehezen megközelíthető helyeken az ejtőernyővel kidobott segítőkre ugyan lehetett építeni, de a bajba jutottak szállításához más eszközöket (földi, vízi járműveket) kellett igénybe venni.

A II. világháború után hazánkban kutatás-mentési feladatra légi járművet csak ritkán és korlátozott jogosítványokkal vontak be. A hadsereg állományába kerülő forgószárnyasok növekvő száma teljesen új helyzetet teremtett. Légi kutató-mentő személyzet, és helikopterek készségi szolgálatot a Magyar Honvédségnél az 1970-es évek közepétől látnak el. A helikopterek az alkalmazott kutatási, és felderítési módszerrel, a helyszín megközelítésével – leszállással, vagy függéssel, a bajbajutottak elszállításával, stb. - sokkal eredményesebben oldják meg ezt a feladatot, az ebbéli tevékenységet korlátozó tényező – elsősorban - az időjárás.

¹¹ Magyar légi rendészet. Szárnyas fejevadászok. Top Gun. XIII. évfolyam, 2002/3. szám. 37. oldal.

A 1976-ban a légi kutatás-mentés végrehajtását elrendelő intézkedés a hazánk légterében balesetet szenvedett katonai és polgári légi járművek személyzetének és utasainak felkutatására és mentésére határozott meg teendőket. A szovjet repülőgépekre vonatkozóan ezt a feladatot a Déli Hadseregcsoport végezte.

A Légi Kutató-mentő Szolgálat¹² feladata: a bajba jutott (katonai, polgári, magán) repülőgépek, helikopterek személyzetének és utasainak megkeresése, segítése, életének és egészségének megóvása, továbbá a veszélybe kerültek elszállítása egy különlegesen kiképzett csoporttal. A légi kutató-mentő csoport 24 órás váltásban dolgozik, tevékenységét kutató-mentő operatív csoport támogatja. [11]

A légi kutatás-mentés a rendszerváltás után ismét szabályozásra került, mégpedig: a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó mentő szolgálatokra vonatkozó 30/1998 (VI. 24) BM-HM-NM-PM rendeletben. A légi kutató-mentő szervezetek megalakítása, működtetése a HM feladata, de más országos főhatóságok részére e tekintetben kötelezettségeket nem ír elő. (Ez a rendszer- egy komplex katonai, polgári kutató-mentő szervezet, feladatrendszer, és eljárási rend megalkotása érdekében megújításra szorul.)

A rendeletet aláíró miniszterek a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszterrel egyetértésben a 141/1995 (XI. 30) kormányrendelet 26§ (1) alapján meghatározzák a bajba jutott légi járművek megsegítésében (kutatásban, mentésben) résztvevő szolgálatok szervezetét, működését, fenntartását, riasztását, a mentéssel járó költségek elszámolásának rendjét.

Az együttes rendelet szerint a bajba jutott légi járművek megsegítése (a kutatás, mentés) több – más-más minisztériumhoz tartozó - szervezet szoros együttműködésére épül. A Magyar Honvédség feladata, hogy a légi felderítés és kutatás megoldására, a mentésre napi váltási rendszerben az ország két repülőterén (ma Szolnokon, és Pápán) kutató-mentő csoportot, azaz egy-egy helikoptert (egy-egy Mi-8, vagy Mi-17), illetve tartalékot a hozzátartozó személyzettel¹³ tartson készenléti szolgálatban (**3. sz. kép**). A riasztás után a készenléti helikopter orvossal, és a tűzoltási és mentési feladatokra speciálisan kiképzett személyekkel (akik egyébként ejtőernyővel is rendelkeznek) a fedélzetén azonnal indul, hogy megkeresse a szerencsétlenség helyszínét, és megkezdje a lehetséges mentési és elsősegély-nyújtási munkákat. A bajba jutottak felkutatása, mentése, a tűz oltásának megkezdése - tehát, ha azt az időjárás lehetővé teszi, a katonai helikopterek fedélzetén érkező csoport feladata. Ha a helikopter nem szállhat fel, akkor közúton egy ún. földi részleg indul útba, speciálisan felkészített és felszerelt állománnyal. Ha közben a helikopter is szerephez jut, akkor a földi részleg biztosítási feladatot old meg.¹⁴ [12]

A lakossági, vagy más szervektől érkező bejelentések a felderítést megkönnyíthetik. A hírközlés mai állapota azt is lehetővé teszi, hogy a szükséges információk a kutatás-mentés minden szereplőjéhez időben, és szükséges tartalommal eljussanak. Az érvényes szabályozás szerint a Mentés Koordináló Központ (RCC – Rescue Coordination Center) feladata (lenne, ha működne) a riasztás, és a feladatok összehangolása. A segélykérő - 112 - szám hívásakor lehet bejelentést tenni, mert a légierő kutató-mentő szolgálatok hívószámai nem közismertek.

A Rendőrség, az Országos Mentő Szolgálat, a Tűzoltóság területileg illetékes „egységei” riasztás után – közúti eszközeikkel, szükség esetén helikopterekkel - a repülő baleset, katasztrófa helyszínére mennek, ahol a mentésvezető utasításai szerint végzik szakfeladataikat.

A közúti eszközökkel nehezen megközelíthető helyen a helikopterek, és az általuk szállított csoportok kapnak kitüntetett szerepet a mentésben (a tűz oltásában, a sérültek

¹² Katonai Lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest, 1985. 365. oldal.

¹³ A készenléti helikopteren hat fő: helikoptervezető (parancsnok), másodpilóta, fedélzeti technikus, kutató-mentő személy (2 fő), orvos (tiszt), vagy felcser (tiszthelyettes).

¹⁴ www.altonova.hu/forszazs/kutato.html

felkutatásában, kimentésében, elsősegélynyújtásban, elszállításban), természetesen nagyobb sikerrel, ha ez az együttműködéssel karöltve történik.

Napjainkban – a korszerű híradásnak köszönhetően - a Rendőrség, a Mentők, és a Tűzoltóság területileg illetékes egységei lényegesen hamarabb megjelennek a katasztrófa, baleset színhelyén, mint a honvédség helikopterei, illetve földi erői. Ezek az erők a beavatkozásban megelőzik a katonai helikoptereket, sőt ebbéli tevékenységük szakszerűbb is.

Egyébként az utóbbiak is indokolják a mai gyakorlat felülvizsgálatát, az u.n. légi kutató-mentő rendszer reformját.

A status quo fenntartása, a történelmi előzmények állnak annak a háttérben, hogy miért lett és maradt a légi kutatás-mentés – vagy csak kutatás-mentésnek nevezett tevékenység, akció megoldásának – felelős „gazdája” a hadsereg. De, miért is van ez még mindig így? A válasz egyszerű. A korábban ismertettek szerint a légi kutatás-mentést másra lehetett ráruházni, mint a honvédségre. Ezen túl, hosszú időn keresztül a hazánk területe feletti katonai repüléseknek prioritása volt, a nem katonai repülésekkel szemben. Az ország légtérének felügyelete, védelme a honvédség kötelezettsége volt, ebből eredően a légtérvédelem mögé sok mindent – ezt is - „be lehetett seperi”. Az ICAO egyezmények hazai ratifikálása után némiképpen változott a helyzet, mert a közforgalmú repülések az egyezmények szellemében a nyugati normák szerinti rangra emelkedtek. De a (légi) kutatás-mentés feladata továbbra is a katonáké maradt.

Napjainkban hazánkban magánszemélyek és vállalkozások (társaságok) tulajdonában is jelentős számban vannak repülőeszközök. A törvényi felhatalmazás szerint mégis – ugyancsak formálisan - a Honvédség maradt a feladat „gazdája”, annak ellenére, hogy a honvédség légi kutató-mentő feladatra igénybe vehető (készültségben tartható) helikoptereinek a száma is jóval kevesebb, mint korábban, azok hadrafoghatósága is – elsősorban az életkoruk miatt – nehezen biztosítható. Tehát lehet, hogy a rendszer – erről az oldalról nézve is – megújításra szorul.

A Rendőrségnek, a Mentőknek, a Honvédségnek a kutatás-mentésben való szerepvállalásáról, lehetőségeiről – ha röviden is, de – szó volt. Érdemes áttekinteni a Tűzoltóság ebbéli tevékenységét, kis történelmi kitekintéssel is fűszerezve.

A TŰZOLTÓSÁG LÉGI ÚTON TÖRTÉNŐ BEVETÉSE

A BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság állományában levő **K-26** (Kamov) helikopterek korábban a Magyar Honvédségnél teljesítettek szolgálatot, az új szervezetben még szolgálati feladatot nem láttak el. (Lekonzervált állapotban várják „sorsuk beteljesedését.”) Egyébként érvényes hatósági vizsga birtokában alkalmasak lettek volna, vagy ma is lennének a tűzoltók légi úton történő bevetésére.

Repülőeszközök a tűzoltás, mint a kutatás-mentés egyik lehetséges elemének a - szolgálatában.

Repülőeszközök tűzoltás szolgálatába állítása nem mai keletű gondolat. Az ilyen jellegű feladat a kutatás-mentés több elemét is felöleli. A XX. század eleji folyóiratokban tallózva olvashatjuk, hogy: „Első ízben valószínűleg 1918-ban alkalmaztak repülőgépet tűzoltásra az Egyesült Államokban levő Morgan városban.¹⁵ Egy súlyos robbanást követően tűzvész keletkezett, amelynek oltását rendkívül megnehezítette a további robbanások sorozata. A szétszóródó romok újabb tűzfészkeket hoztak létre. A gyors

¹⁵ A Fire Engineering 1957 májusi számára hivatkozva írta a Magyar Tűzoltó nevű folyóirat (1959. 1. szám, 15. oldal).

felderítés oltás érdekében repülőgépet használtak a tüzeset helyének megfigyelésére. A repülőgép lényegesen megkönnyítette a katasztrófa elhárítását.” [13]

„A tűzoltóság minden technikai újítást magáévé téve halad a fejlődés útján¹⁶, egyedül a repülés volt az, amit késett szolgálatba állítani. Orosz méretek kellettek ahhoz, hogy a repülőgép is beálljon a tűzoltószerek közé. A szovjet erdészeti hivatal állított be először és mindjárt egyszerre tíz repülőgépet az erdőtüzek leküzdésére.” [14]

„A repülésnek nagy szerepe van az erdő és tőzegtüzek elleni harcban.¹⁷ Rendszeres őrjáratok a kalinyini kerületben, napi őrjárat a kijelölt útvonalakon és a repülőgépek ejtőernyős tűzoltókat visznek, akik - ha tüzet észlelnek - kiugranak a gépből és hozzálátnak a tűz oltásához.” [16]

A repülőgépeket, helikoptereket már régóta alkalmazzák kiterjedt (erdő, tőzeg, nádas, stb.) tüzek oltására. [15]

Nagy városokban, üzemekben az épületek tetején létesített helikopter leszállóhelyek sok esetben megkönnyítették már a tűzoltást, az emberek mentését.

Helikopterek alkalmazása a hazai tűzoltók gyakorlati munkáját is sok esetben egyszerűbbé tenné. Az elején le kell szögezni: a magyar Tűzoltóság jelenleg helikopterekkel nem rendelkezik, de képes arra, hogy szükség esetén – a személyzetével együtt a rendelkezésére bocsátott helikopterekkel – levegőből is megoldja tűzoltási, mentési feladatait. Ehhez hathatós segítséget nyújtanak az ORFK Biztonsági (korábban Készenléti) Rendőrség Légirendészeti Parancsnokság esetenként kölcsönadott helikopterei.

Az 1990-es évek elején vetődött fel az a gondolat, hogy hazánkban is bizonyos esetekben célszerű lenne a tűzoltóknak is helikoptereket alkalmazni. Ehhez két adalék: a magas épületek¹⁸ esetleges tüzeinél, ahol a sérültek, a tetőre vagy a legfelső emeletekre menekülők emelőkosaras mentése - egy adott magasság fölött - nem lehetséges; vagy ha a bajba jutott repülőgépek, sportrepülők közúton, vízen nehezen megközelíthető helyen érnek földet, szenvednek katasztrófát, akkor a helikopter jó megoldást kínál a beavatkozásra (tűzoltásra, mentésre).

Az elgondolást felkarolva a Budapesti Tűzoltó Parancsnokság vállalta az úttörő szerepet és megalakította Különleges Helikopteres Mentési Csoportot. A 2. sz. Tűzoltási Csoport (TCS-2) mindhárom váltásában egy-egy „rajt” képeztek ki. Az állomány két perc alatt kész helikopterre szállni a szükséges tűzoltó és mentőeszközökkel.

A csoport tevékenységének támogatására a rendőrség Mi-2, és MD-500 (4., és 5. kép) helikopterei a legalkalmasabbak. Voltak kísérletek az MH Mi-17 helikoptereinek alkalmazására is, de azok 30 méter magasan lebegve olyan légörvényt keltenek, hogy a személyek mentését – főleg magas épületek tetejéről - nem lehet megoldani. Álomnak tűnő gondolat, de a tűzoltóság ebbéli tevékenységét korszerű nyugati gyártmányú helikopterek (EUROCOPTER /6.kép/, MD-500, vagy más típus) eredményesen szolgálná.

A különlegesen kiképzett csoport állománya képes:

- Rövid időn belül helikopterre szállni.
- Magas épületek tüzeinél a beavatkozásra (tűzoltásra, mentésre).
- Légi felderítő és mentő csoportként tevékenykedni.
- Erdő-, nádas-, bozóttűz, árvíz esetén, stb. oltási és/vagy mentési feladat megoldására.

¹⁶ Tűzrendészeti Közlöny XXXIV. évfolyam 12. szám (1936. december), 13. oldal.

¹⁷ Magyar Tűzoltó VIII. évfolyam (1956) 10. szám, 7. oldal.

¹⁸ Hazánk néhány nagyvárosban – Budapesten, Szolnokon, Gyöngyösön, Debrecenben, stb. – készültek olyan lakóházak, hivatali épületek, tanintézetek, és más építmények, amelyek húsz emeletnél magasabbak.

— Közúton nehezen megközelíthető balesetek helyszínén a beavatkozásra (tűzoltásra, mentésre).

A Különleges Helikopteres Mentési Csoport eddigi tevékenységét jelzik:

— A MH kutató-mentő részlegeivel való közös kiképzés.

— Komplex gyakorlások a MH légi kutató-mentő feladatokat ellátó állományával, és más erőkkel.

— Jubileumi rendezvényeken, (bemutatókon) való közreműködés.

A Magyarországi Mentőcsoportok Szövetsége együttműködő partner lehetne a HM légi kutató-mentő csoportjainak a kutatási-mentési rendszer megreformálásában, majd ezt követően is a közös feladatok megoldásában.

A Különleges Helikopteres Mentési Csoport felkészültségét jól szemlélteti egy újságcikkből vett részlet: „A ... csoport ... piros ruhás tűzoltói csaknem 100 méter magasan kötelekkel kötötték ki magukat, majd speciális fogásokkal ereszkedtek le. Négyen érkeztek a talajra és egy lángoló házat oltottak el, majd a lakókat hordágyhoz kötötték és a magasba emelték. Így mentették meg a máshogy ki nem szabadítható rabokat.”¹⁹ [15]

SZÜKSÉGHELYZETI BEAVATKOZÁS - A KUTATÁS- MENTÉS SAJÁTOS FORMÁJA

Nemzetközi kitekintés. A sürgősségi helyzetben való önzetlen segítségnyújtást, a világ jóakaratói, a károsultakkal szolidáris erőinek együttműködését számtalan példa bizonyítja. Az időben érkező segítség némileg enyhíti a bajba jutottak gondjait. Az élelmiszer, gyógyszer küldemények, a gyors orvosi segítség a járványok és az éhínség megelőzését szolgálják, a kutató-mentő csoportok szakszerű tevékenysége életet ment. Ebben a szerepben Magyarország küldöttei, vagy önkéntesei is sok esetben derekas munkát végezve jelentek meg a világ különböző részein. Emlékezzünk csak a miskolci mentők – földrendést követő - karabahi, törökországi, vagy a közelmúltban a szökőár sújtotta területen való tevékenységére, ugyanitt a magyar orvos csoportok nélkülözhetetlen gyógyító munkájára, a légi szállításban részt vevők helytállására. De említésre érdemes az évekkel ezelőtti szlovákiai erdőtüznél a magyar katonai helikopterek bambi-backettes (függő víztartályos) oltó tevékenysége.

A hegyi mentők Ausztriában, Svájcban, Franciaországban, de a világ számos más helyén feladatukat helikopterek alkalmazása nélkül csak jelentős idővesztéssel tudják teljesíteni. A nyugat-európai, az oroszországi, az ausztrál, az amerikai, stb. erdőtüzek oltásában a repülőgépek, helikopterek alkalmazása teljesen természetes.

Hazai helyzetkép.

Hazánkban - az utóbbi mintegy tizenöt évben - számtalan olyan esemény történt, amelyben a segítségnyújtás – ha úgy tetszik a kutatás-mentés -ugyancsak főszerepet kapott

A jelzett időszakban szinte alig múlt el év a hazánkat fenyegető, vagy sújtó árvíz nélkül. A vízkárok elkerülése a fenyegetett települések lakosaitól emberfeletti helytállást követelt. Ezt a csatát hivatalból segítették a vízügyi, a polgárvédelmi, önkormányzati szervek, jutott tennivaló a tűzoltóknak, rendőröknek, de a katonáknak is. A katonák rendszeresen helikopterekkel is (pl. a vízszivárgások felderítésével, az árvízvédelmi szakemberek kritikus helyekre szállításával, homokzsák-hordással, életmentéssel, személyszállítással, stb.) nyújtottak segítséget. A honvédség helikopterei az 1970-es

¹⁹ Várkonyi: Pázmándi önkéntesek. Tűzvédelem. CXXI. évfolyam 8. szám (1998 augusztus). 36. oldal.

árvízvédelmi munkákban megfeszített ütemben 520 óra repült időt teljesítettek²⁰; ugyanakkor együttműködve másokkal az élet és vagyonmentés során 4100 főt evakuáltak, 126 főt pedig lebegésben (függésben) csörlőkkel emeltek a fedélzetre.²¹ „A Hernád menti árvíz helyzetben... 2-3 nap alatt a légierő azonnal végrehajtotta a katasztrófavédelem és a lakosság által kért feladatokat. Két helikopter nem sok, de képes volt ötpercenként 1,7 tonna homokzsákokat rakni a gátra”²².... A tűzoltók a rendőrökkel karöltve - Mi-2 helikopterekkel - személyek mentésében jeleskedtek.

A - LÉGI - KUTATÁS-MENTÉS JÖVŐJE

Alkotmányos kötelesség, hogy sürgősségi helyzetben (elemi csapások, közlekedési és egyéb balesetek, robbanások, erőművek balesete, terrorista cselekmények, stb. esetén) a legsürgősebb, és legfontosabb feladatokat (az életmentés, az anyagi javak védelme, a kárelhárítás, a következmények felszámolása, stb.) a szakfeladatok megoldására szervezett erők közös erőfeszítéssel, együttműködésben oldják meg. A közös teendők esetenként igénylik repülőeszközök (repülőgépek, helikopterek) alkalmazását.

Az ország jelenlegi gazdasági helyzete, de a takarékoság is indokolhatja, hogy a nevezett feladatok megoldásában résztvevő szervezetek - szállító helikopteren - egy légi úton mozgósítható erőt közös bázisról indítsanak útba beavatkozásra. A takarékoság a fő motívuma a közös repülőbázisok, javító-szerelő egységek, közös géppark fenntartásának. Az egy bázison lévő mozgósítható erőben állományába: légi mentő, tűzoltó, légi kutató-mentő, légi rendész, katona is tartozhat.²³

A - légi - kutatás-mentés reformjának alap gondolata, hogy adott feladatot egy olyan készületszintben tartott erő oldjon meg, amelynek állománya nagy szakértelemmel, korszerű eszközökkel, a komplex kutatás-mentési feladat megoldásához szükséges személyi feltételekkel, kellő gyakorlati tapasztalattal rendelkezik, az európai normáknak megfelelő idő alatt a helyszínre szállítható, hatékonyan alkalmazható. Másik fontos motívum az erőforrások leggazdaságosabb felhasználása.

A reform szükségességét - többek között – az alábbiak támasztják alá:

- A légierő helikopter állománya – anyagi eszközök hiányában - belátható időn belül a kutató-mentő feladat megoldásának jobban megfelelő típusokkal nem fog bővülni. Erre a feladatra új, korszerűen felszerelt helikopterek beszerzése célszerű.
- A bajba jutott katonai repülőeszközök vészjelzései, a szerencsétlenül járt személyzet segélykérő közleményei, amelyek csak a katonai hírszerzésen vehetők mindenképpen szükségessé teszik a katonai részvételt a kutató-mentő feladatok ellátásában. Egy országot szolgáló rendszerben lehetővé kell tenni ezeknek a közleményeknek a vételét a Mentés Koordináló Központban, vagy annak feladatait ideiglenesen ellátó készületszint szolgálatnál.
- A harci kutatás-mentés (CSAR) a katonák feladata marad, de nagy valószínűséggel hazai területen erre belátható időn belül nem lesz szükség.
- A hadsereg egyetlen helikopter ezrede (Szolnok) úgy tudja biztosítani a törvényben előírt két helyen – a Dunától keletre, és a Dunától nyugatra - a légi

²⁰ Kiss Tibor: A vegyes repülőosztálytól – a helikopter ezredig. (Magyar Szárnyak. XXXI. évfolyam 2003. 31. szám. 107. oldal.)

²¹ Iván Dezső: A magyar katonai repülés rövid története VI. rész. (Magyar Szárnyak. XXVIII. évfolyam 2000. 28. szám. 124. oldal.)

²² Bemutatjuk Sági János vezérőrnagyot. (Magyar Szárnyak. XXXII. évfolyam 2004. 32. szám. 89-90. oldal.)

²³ A tanulmánynak ebben a részében leírt, a – légi - kutató-mentő rendszer reformjára vonatkozó gondolatok nem tekinthetők sem a HM, sem az OKF, sem az ORFK, sem egyéb országos szerv, vagy hatóság hivatalos véleményének, azok a szerző önálló elképzelését tükrözik.

kutató-mentő szolgálat fenntartását, hogy a feladat megoldásához Pápa repülőtéren is készülségi szolgálatot adó személyeket, helikoptert (és tartalékot) állomásoztat. (Ez többletköltségekkel jár.)

- A MH repülőgép és helikopter állománya ma lényegesen kevesebbet repül, mint egy évtizeddel korábban. Jelentősen csökkent a gyakorlatokhoz, az egyéb eseményekhez kapcsolódó igénybevételek mennyisége, ugyanez igaz a kiképzési repülésekre is. A kutató-mentő szolgálat riasztására is ritkán kerül sor, (évente nem éri el a tizedet). Ilyen körülmények között a helikopter-vezetők vezetési technikájának a szinten tartása van veszélyben.
- Hosszabb távon megérné korszerű helikopterek beszerzése, amelyek kellő mérlegelés után egy arra hivatott országos hatáskörű szervezet készülségi rendszerében látnák el a légi kutató-mentő feladatot, olyan formán, hogy a kutató-mentő csoport állományába rendőr, orvos, katona is tartozna, vagy szükség esetén azokkal kiegészülne.
- A jelenlegi légi kutató-mentő csoportok tevékenysége alapján a kutatásra összpontosít. A tűz megfékezése, a robbanásveszély elhárítása, a személyek kimentése – sokkal inkább a tűzoltók feladata, mint a katonáké, a sebesültek ellátását, elszállítását a mentők ugyancsak szakszerűbben végzik.
- Nagy a valószínűsége, hogy katasztrófa, baleset helyszínén a tűzoltók beavatkozása (tűzoltás, robbanás veszély elhárítása, mentés) nélkül érdemleges feladatot senki sem tud végezni.
- Az ország területén a tűzoltók bármely esemény helyszínére az érvényben levő vonulási időn belül megérkeznek. Ha a tűzoltóság állományába lennének helikopterek, és azok körzetileg illetékes csoportjának igénybevételére kerülne sor, akkor a kezdeti beavatkozásig eltelt idő nem lenne nagyobb, mint amit a honvédség légi kutató-mentő szolgálata jelenleg biztosítani tud.
- Napjainkban a hírközlés (a mobil telefonok, a polgári és nem polgári vezetékes telefonhálózatok, a rádiótelefonok világa) gyors információáramlást tesz lehetővé. A HM illetékes szervei ugyan a hírendszerükön először kapnak (kaphatnak) jelzést, jelentést a bekövetkezett repülőeseményről. A lakossági bejelentések azonban csak ritkán kerülnek közvetlenül a katonai szervekhez. A 112-es telefonszámon közölt információ rövid időn belül (gyakorlatilag ugyanabban az időben) azokra a helyekre (mentők, tűzoltók, rendőrség) jut, ahol a bekövetkezett eseményhez kapcsolódóan feladatokat kell végrehajtani.
- Az erőforrások hatékonyabb felhasználása céljából érdemes átgondolni, hogy a légi mentők jelenleg meglévő öt, a légi rendészet kettő, a katonai légi kutató-mentők két meglévő bázisát a kutató-mentő szervezetek együttesen miképpen használhatnák. Ha az ország lefedettsége így nem biztosítható, akkor kézenfekvő néhány bázissal a meglévőket kiegészíteni.
- A kutató-mentő szervezetek tevékenységét könnyíti, hogy a tűzoltóság munkáját váltásos rendszerben jól felkészült orvosok, mentő tisztek is segítik. Budapesten a kijelölt helyen (IX. kerületben) ügyeletben lévő (tűzoltó) orvos a riasztási központ döntése alapján, és jelzésére - a rendelkezésére álló gépjárművel - a káreset színhelyére megy.

A megújított légi kutató-mentő szervezet működését a következőképpen képzelem el:

- 15 perces repülési idővel (mintegy 50-55 km repülési távolsággal) számolva az országban kilenc helyen kellene helikoptert készülségben tartani (Budapesten, Pápan, Nagykanizsán, Balatonkilitin, Pécsen, Szolnok, Szegeden, Miskolcon, Debrecenben – több helyen együtt a katonai, légi rendész, légi mentő szervezetekkel a már meglévő bázison, illetve újonnan kialakított leszállóhelyen. Erre a feladatra megfelelnek a már meglévő **MD-500**, **Mi-2**, **Mi-8**, **Mi-17** helikopterek, illetve a feladat megoldására beszerzett más eszközök. Ilyen feltételekkel, és pontos helyzetinformáció alapján a helikopteres mentési csoport

– az ország területének mintegy 90%-án - a káreset helyszínére érkezhete 20 perc alatt.

- 6-7 bázisról induló helikopterek 20 perces repülési idejével (70-75 km-es repülési távolság) számolva a kiérkezési idő 25 percre növekedne, de Nagykanizsa, és Mátészalka körzetében ez az idő további egy perccel több lenne.

A Rendőrségnél jelenleg is szolgálatban levő MD-500 (MD – McDonnell Douglas) - helikopterekről – amelyek a kutató-mentő szervezetek repülőeszközei is lehetnének - néhány szót. Ez a forgószárnyas a repülés egyik nagy „típusa”, megbízhatóságáról, gazdaságos üzemeltetéséről és teljesítményéről közismert. Könnyű többfeladatú helikopter, magas vagy alacsony csúszótalppal gyártják. Eredetileg megfigyelő helikopternek tervezték a hadsereg számára, ezért a kabinból kitűnő a kilátás. Hajtóműve egy 236 kW-os Allison 250-C18A típusú szabadtengetű gázturbina. Sebessége 305 m-en 244 km/h, kezdeti emelkedőképesség 518 m/sec, csúcsmagasság 4390 m, tömege üresen 493 kg, max. felszálló tömeg 1361 kg, hasznos teher 1-2 pilóta, max. 4-6 utas (800kg). Szolgálatba állítása esetén reálisan lehet számolni: a pilótán kívül 5 személy és a szükséges tűzoltó és mentőeszközök szállításával.

A Tűzoltóság a korábban már leírtak szerint Budapesten már rendelkezik speciálisan kiképzett helikopteres kutató-mentő „rajokkal”. A vidéki tűzoltóságok készségi szolgálatának állománya erre a feladatra rövid időn belül kiképezhető. A rövid idejű kiképzés alapja, hogy a tűzoltónak nincs tériszonya, mert a felszereléséhez tartozó 30 méteres kötélén naponta gyakorol, illetve vonuláskor azt éles helyzetben is használja; a fizikai felkészültségét a kötelező gyakorlások alapozzák meg.

A kutató-mentő szolgálatban alkalmazott és alkalmazható helikopterek. A világon szolgálatban volt és még jelenleg is szolgáló helikopterek között tallózza²⁴ megállapítható, hogy közülük elég sok alkalmas kutató-mentő feladat ellátására. A teljesség igénye nélkül a(z):

- ALOUETTE-III („bernáthegyi kutya forgószárnyakkal”), a franciák alkalmazzák hegyi – nagymagasságú kutató- és mentőfeladatra.
- A-109 HIRUNDO, rendőrségi, hegyi mentő, tűzoltó, kutató-mentő helikopter.
- UH-1D/H IROQUOIS, Dél-Amerikában kutató-mentő helikopter.
- BELVEDERE, teherszállító, és kutató-mentő.
- AS-565 DAUPHINA/PANTHER, kutató-mentő szolgálatban is.
- BK-117, mentő, betegszállító, hegyimentő, VIP szállítás, „repülő tűzoltó” Skóciában.
- 300/TH-55 OSAGE, rendőrségi szolgálatban.
- H-43 HUSKIE, tűzoltó, mentő, repülőtéri tűzoltó feladat.
- KA-27/29/32 „HELIX”, az oroszoknál kutató-mentő.
- BO-105, rendőri szolgálatban is, mentő, betegszállító, kutató-mentő.
- MD-500 (lásd előbb.)
- Mi-17, minden feladatra alkalmas helikopter – kutatás-mentés, légi kórház.
- Mi-2, kutató-mentő, rendőri feladat.
- 330 (SCHWEIZER), tűzoltó és rendőri feladat.
- S-62/ HH-5 SEAGUARD, kutató-mentő.
- WESTLAND WESSEX, kutató-mentő.
- WESTLAND WHIRWIND, kutató-mentő. [17]

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] A tanulmány szerzője: Repülőeszközök a tűzoltás szolgálatában (kézirat).

[2] IVÁN Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956. (Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudománysszervező Főosztály, Budapest 1999.)

²⁴ A Mester kiadó kártyái. (Mester kiadó. Budapest.)

- [3] WINKLER László: Magyar repülők, repülő magyarok. (Pallas stúdió. Kossuth nyomda, Budapest 2001.)
- [4] Katonai Kislexikon. (Honvéd Vezérkar Tudományos Szervező Osztály Budapest 2000. 74. oldal.)
- [5] Intercept Controller's NATO Operation /NATO hadműveletei ismeretek kézikönyve. (ZMNE. Szolnok 2000.)
- [6] Hadtudományi Lexikon A-L. (Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest 1995.)
- [7] www.orszagosmentoszolgalat.hu
- [8] Öt légi mentő tízmillió lakosra. (Budapesti Reggel, 2005. május 04.)
- [9] Magyar légi rendészet. Szárnyas fejedelmek. (Top Gun. XIII. évfolyam, 2002/3. szám.)
- [10] FÖLDI Attila: Légi zsaruk. (Magyar Szárnyak. XXVII. évfolyam 2000. 27. szám.)
- [11] Katonai Lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest, 1985
- [12] www.altonova.hu/forszasz/kutato.html
- [13] Tűzrendészeti Közlöny XXXIV. évfolyam 12. szám (1936. december)
- [14] Magyar Tűzoltó VIII. évfolyam (1956) 10. szám
- [15] VÁRKONYI: Pázmándi önkéntesek. Tűzvédelem. CXXI. évfolyam 8. szám (1998 augusztus)
- [16] Magyar Tűzoltó VIII. évfolyam (1956) 10. szám, 7. oldal.
- [17] A Mester kiadó kártyái. (Mester kiadó. Budapest. 2002-2005

KÉPEK JEGYZÉKE:

1. AN-24 szállító repülőgép. Forrás: Mester Kiadó kártyái 5. csomag 11.kép.



2. Dráma a Borsó-hegyen (2006. január 19. Hejce). Forrás: Katasztrófavédelem 2007. február 14. oldal.



3. Mi-8 légi kutató-mentő helikopter. Forrás: Mester Kiadó kártyái 3. csomag 57.kép.



4. Mi-2 helikopter. Forrás: Mester Kiadó kártyái 3. csomag 68.kép.



5. MD-500 rendőrségi helikopter. Forrás: Mester Kiadó kártyái 3. csomag 53.kép.



6. EUROCOPTER. Forrás: Mester Kiadó kártyái 3. csomag 34.kép.



A tanulmány szerkesztett, rövidített változata **megjelent** a Hadtudomány 2006/1-2 számában (111-124. oldal).