



Pántya Péter¹

LÉGI JÁRMŰVEK BALESETÉNÉL TÖRTÉNŐ TŰZOLTÓI BEAVATKOZÁSOK SZAKMAI SZABÁLYOZÁSA²

A Magyarország területén történő, a katasztrófavédelem és azon belül a tűzoltósági szervezet által végrehajtott tűzoltási és műszaki mentési feladatok részletes szabályozása belső, szakmai joganyagok által került keretekbe foglalásra. A különféle beavatkozási területek között a légi járművek balesetei is kidolgozásra kerültek. Ebben a cikkben a hivatásos katasztrófavédelmi szervezet általi szabályozás kerül ismertetésre a honvédelmi szervezet nélkül. A honvédségi területen, különösen a honvédség tűzoltó alegységei általi beavatkozások külön felelősségi és szabályozási területet képviselnek.

PROFESSIONAL REGULATION OF FIREFIGHTING INTERVENTIONS IN AIRCRAFT ACCIDENTS

Firefighting and technical rescue activities in Hungary conducted by disaster management, more specifically by its department of fire services are regulated by internal professional directives. Among various fields of interventions, those involving aircraft accidents were elaborated as well. In this paper the legislation in the professional disaster management organisation is presented, excluding national defence. Interventions within national defence, especially those carried out by the firefighting units of the army, fall under different responsibilities and legislation.

BEVEZETÉS

A katasztrófavédelem átszervezése és a hivatásos tűzoltóságok integrációja során létrejött hivatásos katasztrófavédelmi szervezet széleskörű feladatai közé tartozik a tűzoltások és műszaki mentések végrehajtása is. Ennek a tevékenységnek az elsődleges beavatkozási részét a tűzoltóság szervezete látja el. A tűzoltások és műszaki mentések helyszíne Magyarország területén igen változatosan alakulhat. Történhet mélyben, barlangokban, épített környezetben, vízben és közlekedésben részt vevő járműveket érintően is. Ez utóbbi azaz a közlekedésben részt vevő járművek köre szintén igen változatos lehet a közutat, vasutat, vízi szállítást is ide értve, azonban a jelen cikk címének és a témának megfelelően most a légi járművek és különösen az azokat érintő tűzoltói beavatkozó tevékenység kerül vizsgálatra. A polgári és katonai repülés során az ország eltérő földrajzi területein lehet számítani légi járművel kapcsolatos beavatkozásra. A honvédség létesítményeiben, területén, különösen katonai gépet érintő tűzoltói – a honvédség tűzoltói egységei általi – beavatkozások a honvédség saját, belső előírásai szerint történnek.

¹ tűzoltó százados, egyetemi adjunktus, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katasztrófavédelmi Intézet, Tűzvédelmi és Mentésirányítási Tanszék, pantya.peter@uni-nke.hu

² Lektorálta: Dr. Restás Ágoston ny. tűzoltó alezredes, tanszékvezető egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katasztrófavédelmi Intézet, Tűzvédelmi és Mentésirányítási Tanszék, restas.agoston@uni-nke.hu

Ezek nem képezik ezen cikk tartalmát. A nemzetközi légitársaságokban használt ICAO³ előírások alapján a repülőtereken is speciális szabályozásokat találhatunk, melyeknek a civil és katonai területen is megfelelnek a feladatot ellátó szervezetek. Katonai létesítményekben, repülőtereken a honvédség tűzoltó egységei gondoskodnak a tűzoltási és műszaki mentési feladatokról, míg a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén a hivatásos katasztrófavédelmi szervezet látja el ezt a feladatot Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság néven.



1. ábra a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér irányítótornya és Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság épületének hátsó oldala. saját fotó, 2013.

A LÉGI JÁRMŰVEKET ÉRINTŐ TŰZOLTÁSOK SZABÁLYOZÁSA

Elsőként célszerű tisztázni, hogy a magyar nem katonai szabályozás hogyan definiálja a légi közlekedés káreseteivel összefüggésbe hozható főbb fogalmakat. Ezek fontosak lehetnek azok számára is, akik nem közvetlenül a vonatkozó szakmai területeken végzik munkájukat.

A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatójának 5/2014. (II.27.) számú utasítása alapján, mely a Tűzoltás-taktikai Szabályzat kiadásáról szól (félkövérrel a konkrétan a légi közlekedést érintőek):

- közlekedési baleset: a közúti, kötöttpályás, vízi és **légi** közlekedés forgalmi hálózatában, útvonalán bekövetkezett esemény (eseménysor), amely veszélyezteti az élet-, testi épség- és vagyonbiztonságot, vagy ennek következtében haláleset, személyi sérülés történt vagy anyagi kár keletkezett;
- szer: a tűzoltóság olyan készenlétben tartott gépjárműve, amely a beépített és máházott szakfelszerelésekkel, oltó és segédanyagokkal együtt áll rendelkezésre a tűzoltási és műszaki mentési feladatok végrehajtására;

³ International Civil Aviation Organization, Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet. Az ENSZ repüléssel foglalkozó szerve.

Szolnoki Tudományos Közlemények XVIII.

- veszélyes anyagok: a külön jogszabályban meghatározott anyagok, melyek-hatásukat kifejtve- halált, egészségkárosodást okoznak, vagy a környezetet és az anyagi javakat jelentősen károsítják;
- veszélyes áruk: olyan anyagok és tárgyak, amelyek szállítását külön jogszabály (ADR/RID/ADN/ICAO) tiltja, vagy csak feltételekkel engedi meg;
- jármű: járműnek nevezünk minden olyan eszközt, amely a **közlekedésben részt vesz**, emberi erőtől független hatások következtében helyváltoztatásra képes irányítható és szabályozható módon;
- légi jármű: bármely **szerkezet**, amelynek **légkörben maradása** a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása (kivéve a repülőgép modellek);
- életmentés: a közvetett vagy a közvetlen életveszélyben lévő személyek veszélyeztetett helyről történő mentése;
- külső felderítés: az épületbe (itt érthető: légi járműbe, a szerző) történő behatolási pontok és az épület körüli veszélyek felderítése;
- taktika: a tűzoltás, műszaki mentés azon útjai, eszközei és formái, amelyek az adott pillanatban a leginkább megfelelnek a konkrét helyzetnek, valamint a leghatékonyabban és legcélravezetőbben biztosítják a tűzoltási, műszaki mentési feladatok elvégzését;
- mentési csoport: a mentésvezető által élet, állat, vagy tárgy mentési feladatok végrehajtására kijelölt tűzoltókból álló csoport, melynek létszáma legalább 2 fő.

„A tűz frontvonalához érkezve a tűzoltók elsődleges feladata a felderítés, amely a hagyományos módszerek alapján gyalogosan történik.” [1]

A fenti fogalmak alkalmazása az alábbi fő cél, azaz a tűzoltás, műszaki mentés és életmentés érdekében történik, melynek a vonatkozó témát érintő fogalmi kifejtése a fenti szabályozó alapján: [2]

- **kárelhárítás**: mindazon műszaki és nem műszaki feladatok összessége, melyek magukba foglalják a természeti csapás, baleset, káreset, rendellenes technológiai folyamat műszaki meghibásodás, veszélyes anyag szabadba jutása vagy egyéb cselekmény által előidézett veszélyhelyzet során az emberélet, a testi épség és az anyagi javak védelme érdekében végzett műszaki beavatkozó tevékenységeket, melyek az alábbiak:
 - műszaki felderítés, megközelítési útvonalak megállapítása;
 - tűzoltás, emberek kimentése;
 - mentőerők által használt utak-átjárók hidak megnyitása, biztosítása, ideiglenes létesítése;
 - beomlott pincék, egyéb helyiségek, életvédelmi létesítmények, felnyitása;
 - feltárása, a sérültek felkutatása a romok alatt, kimentésük;
 - szükség esetén karantén létrehozás, kárterület körülkerítése;
 - közművekhez kapcsolódó azonnali munkák elvégzése (sérült közművek felderítése, elzárás – kizárás; ideiglenes közműellátás kiépítése);
 - omlásveszélyes szerkezetek felülvizsgálata, megtámasztás, leomlasztás, bontás [3].

Szolnoki Tudományos Közlemények XVIII.

A fogalmak tisztázását követően a tűzoltási szabályzat meglehetősen részletesen ismerteti a hivatásos katasztrófavédelmi szervek, az önkormányzati és létesítményi tűzoltóságok valamint az önkéntes tűzoltó egyesületek (amelyek alapszabályukban vállalták a tűzoltási és a műszaki mentési tevékenységet) által követendő szabályokat a légi járműveket tüzeinek oltása során. Tekintve azt, hogy egy légi jármű az ország bármely területére érkezhetsen, a katonai gépek repülésére és káresetére is készülni kell, ez szintén megjelenik a szabályozásban:

Általánosan

A repülőtéri tűzoltóságoknak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) vonatkozó előírásait is figyelembe kell venni. Az állandóan üzemelő repülőtéren, illetve közvetlen környezetében bekövetkező rendkívüli esemény felszámolása érdekében a repülőtérnek a jogszabályok, ajánlások alapján készített kényszerhelyzeti tervvel kell rendelkeznie.

Fontos! A balesetet szenvedett légi jármű utasait – még abban az esetben is, ha a légi jármű nem ég – közvetlen életveszélyben lévőknek kell tekinteni. Kimentésük érdekében mentési csoportokat kell szervezni, amely csoportok egyenkénti létszáma, amint a fogalmak meghatározásánál olvasható, legalább két fő.

A káreset helyszínén, valamint a felállítási helyeken a megkülönböztető fényjelzés használata kötelező. Repülőtereken a guruló-utakat, kifutópályát érintő vonulás során, hangjelzés nem használható. Gondoljunk ilyenkor a károsodott gépben, annak környezetében tartózkodó sérültek, érintettek stressz-szintjére.

A baleset, rendkívüli esemény következtében elhunytakat, a roncsokat, csomagokat, a fekete dobozt a feltalálás helyéről elmozdítani, a helyszínt megváltoztatni, csak időlegesen és különösen indokolt esetben - életmentés, tűzoltás érdekében - szabad. A megtalált fedélzeti dokumentumokat meg kell őrizni és a hatóságoknak át kell adni.

A káreset jelzésére vonatkozó szabályok

A tűzjelzés fogadása, értékelése, valamint az információgyűjtés (valamint a további tűzoltói tevékenységekre vonatkozólag) a tűzoltóság tűzoltási és műszaki mentési tevékenységének általános szabályairól szóló 39/2011. (XI. 15.) BM rendelet (továbbiakban: tűzoltási és műszaki mentési szabályzat) előírásai mellett lehetőség szerint terjedjen ki az alábbiakra:

- a jármű repülés tervében leadott előzetes útvonalára;
- a várható vagy bekövetkezett légi jármű esemény esetén a földet érés helyére, koordinátájára, a lehetséges megközelítési útvonalakra;
- légi jármű repülőtéri földi eseménye esetén a jármű tartózkodási helyére;
- légi jármű esemény okára;
- a légi jármű fajtájára, típusára;
- az üzemanyag fajtájára, tonnában kifejezett mennyiségére;
- a fedélzeten tartózkodók pontos számáról;
- a rakományra, különös tekintettel a veszélyes és sugárzó anyagokra, annak becsült mennyiségére;
- katonai légi jármű esetén a fedélzeten lévő fegyverzetre, robbanóanyagokra;
- a légi jármű műveleti folyamatára (leszálláshoz készülődik vagy már leszállt).

A riasztás módja

A légi jármű rendkívüli eseményéről a beérkezett jelzés értékelését követően a riasztást, a műveletirányító tervek alapján kell végrehajtani. A riasztási fokozat meghatározása az alábbiak szerint történjen:

- készenléti tűzoltó szolgálattal rendelkező, ICAO előírásoknak megfelelő repülőterek esetén, a repülőgépen tartózkodó személyek száma, amennyiben erre vonatkozó adat nincs, az érintett légi jármű kategóriája alapján;
- készenléti tűzoltó szolgálattal nem rendelkező, illetve ICAO hatálya alá nem tartozó, használaton kívüli repülőtereken, valamint azok területén kívül várható, vagy bekövetkezett légi jármű esemény esetén az érintett légi jármű kategóriája alapján;
- ismeretlen légi jármű, ismeretlen utas szám, rakomány esetén, legalább IV-es kiemelt riasztási fokozatot kell elrendelni, a kiemelt fokozathoz vízszállító gépjárművet és műszaki mentő gépjárművet kötelezően vonultatni kell;
- repülőtereken „készenléti állapot” esetén legalább I-es kiemelt riasztási fokozatot kell elrendelni, a várható vagy bekövetkezett légi jármű esemény esetén szükséges riasztási fokozathoz rendelt, riasztást és segítségnyújtást meghatározó tervek szerinti tűzoltóságok egyidejű tájékoztatása mellett;
- ha a légi jármű még nem szállt le, meg kell tudni a várható földet érés helyét, idejét és a leszállás irányát.

A tűzoltási és műszaki mentési szabályzat alapján Magyarországon a tűzoltás vezetése és szervezete a következőképpen áll fel: A tűzoltás szervezetét a tűzoltásvezető vezeti. A tűzoltási szervezet a tűz oltásával kapcsolatos feladatok végrehajtása érdekében a tűzoltóság tagjaiból létrehozott vezetőkől és végrehajtókból áll. A tűzoltási szervezetbe – a feladatok jellegétől függően – más szervezetek és személyek is bevonhatók, akiket a helyszínen lévő vezetőjükön keresztül a tűzoltásvezető irányít. Ahol a rendelet tűzoltásvezetőt említ, ott műszaki mentés esetén a mentésvezető beosztását kell érteni.

A repülőtéren belüli vonulás, annak sorrendje és a helyszín megközelítése a Tűzoltási Műszaki Mentési Terv figyelembevételével, a tűzoltásvezető által meghatározott módon történjen. A felderítés az alábbiakra terjedjen ki (félkövérrel a katonai specifikus részletek):

- vonulás közben a légi jármű megközelítésekor fokozott figyelmet kell fordítani a szél irányának, erősségének megállapítására;
- a légi jármű minden esetben légzőkészülék használata mellett közelíthető meg;
- a veszélyes zónák figyelembevételére a jármű megközelítésekor;
- az életveszélyben levők helyzetének megismerésére;
- a mentésre, beavatkozásra használható kijáratok, vészkijáratok és vágási felületek felderítésére;
- a veszélytelen és szabaddá tehető mentési útvonalak kijelölésére;
- a tűz határvonalára, terjedési irányára;
- a lehetséges vagy meglévő tűzfelület meghatározására;
- a jármű utastér, raktér, szerkezeti részek, üzemanyagtartályok, palackok veszélyeztetettségére;
- a veszélyes anyagok elhelyezkedésére, tulajdonságaira;

Szolnoki Tudományos Közlemények XVIII.

- a fedélzeten levő fel nem robbant robbanóeszközökre, lőszerekre;
- arra, hogy a légi jármű polgári vagy **katonai**-e;
- **fegyverzetére** (robbanásveszély);
- a hajtóművek működnek-e;
- szárnyak állapotára;
- a futóművek állapotára

Katonai rendeltetésű, valamint veszélyes anyagot, vegyszereket szállító légi járművek esetében a helyszínt fokozott gondossággal, fegyverzettel rendelkező légi járművet pedig csak oldalról szabad megközelíteni (gondolva az esetlegesen jelenlévő robbanásveszélyes, ellenőrizetlenül működő fegyverzetekre, melyek jellemzően a légi jármű menetirányának megfelelően állhatnak). Ezzel együtt is számítani kell a fegyverzet általi, bármely irányba történő veszélyeztetésével.



2. ábra A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren található Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság egyik hivatásos tűzoltója egy tűzoltásra és fémfelületek átvágására is alkalmas eszközzel (Coldcut Cobra), saját fotó, 2013.

Az elsőnek helyszínre érkező raj parancsnoka haladéktalanul közölje a káreset helyszínére vonuló rajokkal, valamint az ügyelettel a légijármű tartózkodási helyét, koordinátáit.

A beavatkozás előkészítése során

A várható légi jármű esemény (káreset) során a várt leszállás helyszínén a tűzoltásvezető a leszállási iránynak megfelelően két csoportot szervezzen, amelyek felállítási helyét a taktikai, illetve a repülő leszállásánál bekövetkező körülmények figyelembevételével kell meghatározni. Az első csoport a légi járművet támadó főerők (speciális habbal oltók, nagy oltóteljesítményű és tartálykapacitású szerek, porral oltók). A második csoport a légi járművet kísérő, hátulról támadó, követő egységek (kisebb kapacitású, oltóanyaggal rendelkező szerek).

A tűzoltásvezetőnek intézkednie szükséges a taktikai csoportok felállítási helyeinek pontos meghatározására. A követő csoport egységei a felállítási helyük mellett elhaladó (jelzett, mentendő)

repülőgép elhaladása után azonnal kezdjék meg a gép követését. A pálya szélességének kihasználásával ügyelni kell arra, hogy a hajtómű hatáskörzetén belül ne tartózkodjon gépjármű.

A szerek működési helyét úgy kell meghatározni, hogy a beavatkozás során szükségszerű helyváltoztatás lehetősége biztosított legyen. A tűzoltásvezető tartson folyamatos kapcsolatot a légi irányítással, valamint a repülőtér ügyeletes vezetőjével.

Életmentés

A tűzoltásvezető intézkedjen a sérült személyek mentésére és az égő roncsok oltására. Szárny fölött elhelyezett vészkijáratokon történő behatolás esetén megközelítésük a szárny belépőél irányából történjen. A tűzoltásvezető elsődleges feladatai közé tartozik továbbá a veszélyes zóna kijelölése, a repülőgép esetlegesen kibocsátott vészcsúszdáinak védelme, illetve a menekülésre, mentésre használható nyílások, útvonalak megközelíthetőségéről történő gondoskodás, valamint annak a területnek a kijelölése, ahol a kimenekített személyek átadásra kerülnek a közreműködő mentő erőknek. Biztosítja a repülőesemény vizsgálóinak tevékenységét.

A beavatkozás

Az egységek felállítási helyét úgy kell meghatározni, hogy a viszonylag nagy sebességgel történő leszálláskor számítani kell arra is, hogy a gép oldalra kitörhet.

A beavatkozás során továbbá számítani kell, hogy:

- megváltozhat a szél iránya;
- a szétfolyó üzemanyag meggyulladhat;
- vissza kell vonni az erőket, eszközöket a tűz visszagyulladásá miatt;
- **katonai légijármű** fegyverzetét elérheti a tűz és azt aktiválhatja, valamint
- a beavatkozást lehetőség szerint szél felőli oldalról kell végezni.

A beavatkozás során koncentráltan a géptörzs védelmére kell törekedni. Több darabra szakadt géptörzs esetén az erőket meg kell osztani. A tűz oltásával egy időben meg kell kezdeni az életmentést, biztosítani a menekülési útvonalakat.

A tűzoltásvezető a beavatkozás eredményessége érdekében fokozott figyelemmel legyen a légi jármű alábbi szerkezeti sajátosságokra:

- alkáli fémötvözetekből készült félhégja, önhordó szerkezetekre;
- különböző helyeken nagymennyiségű éghető folyadékok jelenlétére;
- nagy nyomás alatt lévő (20–200 bar) hidraulikus csővezetékekre;
- oxigén és légkondicionáló rendszerre;
- forgó, csukló, mozgó alkatrészekre;
- a gép teljes terjedelmében bárhol előforduló feszültség alatt lévő elektromos vezetékekre.

A légi jármű tüzeinek eloltása érdekében törekedni kell a tűz lehető legrövidebb időn belüli körülhatárolására, a tűzterjedés megakadályozására. Az épületre, építményre zuhant vagy repülés közben felrobbant légi jármű földre hulló részeit lehetőség szerint az adott terület, létesítmény tüzével együtt kell oltani.

Szolnoki Tudományos Közlemények XVIII.

A géptörzsbe történő behatolás előtt a légi jármű sajátosságokat figyelembe véve fel kell becslülni annak állapotát, állékonyságát. Vizsgálni kell a törzs és a burkolat roncsolódásának mértékét, a tűz hatása által előidézett elszíneződést. A behatolásra lehetőség szerint a szélfelőli oldalon lévő természetes nyílásokat kell használni, nyitni. Amennyiben bontást kell alkalmazni, törekedni kell a megjelölt vészvágati helyeken történő vágásra. Ha nincs jelölés, lehetőség szerint a törzs felsőrész középvezetékénél, az ablakoknál vagy ezek között, a szék karfa szint és a kalaptartó szint közötti területen kell a behatolást végrehajtani. A törzsbe behatoló mentő személyek minden esetben kötelesek légzőkészüléket használni, szükséges a füsteltávolítást haladéktalanul megkezdeni. A törzsbe történő behatolás sugárvédelem mellett történjen. Az ajtók nyitása esetén a nyitást végző tájékozódjon a vészcsúszda állapotáról, valamint a géptörzsben meglévő túlnyomásról. Túlnyomás során a kifelé nyíló ajtók, vészkijárat nyílások nyitásakor fokozott figyelemmel kell eljárni.



3. ábra a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság gyakorlata, saját fotó, 2013.

A futómű túlmelegedéskor annak megközelítése a géptörzs hosszirányához viszonyítva lehetőség szerint 45° -ban történjen. A futóművek hűtését ventilátorral haladéktalanul meg kell kezdeni, amennyiben nem áll rendelkezésre ventilátor akkor porlasztott vízszugár szakaszos alkalmazásával kell végrehajtani. A hűtés ideje alatt sugárvédelmet kell biztosítani. Tűz esetén a lánggal égést haladéktalanul meg kell szüntetni a környező alkatrészek egyidejű hűtése mellett.

A KATONAI LÉGI JÁRMŰVEK TŰZOLTÁSI SZABÁLYAI

A hivatásos katasztrófavédelmi szervezetekre, különböző tűzoltósági szervezetekre vonatkozó szabályozás alapján a tűzoltásvezető tájékozódjon:

- a fegyverzet állapotáról;
- a katapultrendszer állapotáról;
- a szétszóródott robbanószerekről, veszélyeztetettségük mértékéről;
- a fedélzeten található speciális anyagokról.

Szolnoki Tudományos Közlemények XVIII.

A beavatkozás biztonsági előírásai: a tűzoltásvezető intézkedjen a gép elgurulásának megakadályozására és a terület lezárására olyan mértékben, hogy a mentés és tűzoltás végrehajtható legyen. Veszélyes zóna kijelölése a repülőgép előtt és mögött kb. 1000 méter, elforgatható csöves fegyverzet esetén a veszélyes zónát a fegyverzet irányvonalában kell kialakítani. Személy a repülőgép 15 m-es körzetén belül csak indokolt esetben tartózkodhat.

A tűzoltásvezető a körülmények mérlegelése alapján intézkedjen a területet lezárásáról a légi jármű első földet érési helyétől a teljes megállásig tartó terület által meghatározott körzetben és határozza meg a lezárt területen tartózkodók, belépésre jogosultak körét.

A LÉGI JÁRMŰVEKET ÉRINTŐ MŰSZAKI MENTÉSEK SZABÁLYOZÁSA

A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatójának 124/2011. számú intézkedése Műszaki Mentési Műveleti Szakutasításként a már említett két szabályozót egészíti ki. A légi járműveket érintő műszaki mentések során a két szabályozó előírásain túl az alábbiakra is figyelemmel kell lenni.

Közlekedési balesetknél történő beavatkozás általános szabályai

A közlekedési balesetről beérkezett jelzés vételét követően értesíteni kell a rendőrséget, a mentőket, a szükséges közreműködő szervezeteket, és ha az indokolt, szakértő(k) kirendelésére kell intézkedni. A biztonságos tűzoltói beavatkozáshoz szükséges a kárhely - a rendőri, polgárőri erők által végrehajtott - részleges, vagy teljes lezárása, amennyiben lehetséges a forgalom elterelése. A beavatkozási állomány a kárhely részleges, vagy teljes lezárását tűzoltó gépjárművel, és/vagy jelzőeszközök segítségével a helyszínre érkezés után kezdje meg.

Légi járművek káresetét is érintő további általános vonatkozó szabályok

Az alábbiakra terjedjen ki a jelzés fogadása, illetve annak értékelése, valamint az információgyűjtés:

- milyen típusú jármű – járművek érintettek;
- melyek a szállító jármű, illetve a rakomány legfőbb jellemzői (pl.: tartányos, konténer);
- látható-e veszélyt jelző tábla, vagy bárca, ha igen mit tartalmaz;
- történt-e anyagkifolyás és ha igen, melyek a veszélyes anyag látható jellemzői;
- milyen volt a balesetet szenvedett jármű(vek) haladási iránya;
- milyen a járművek baleset utáni elhelyezkedése (felborult, keresztbe fordult);
- vannak-e beszorult személyek;
- képez-e forgalmi akadályt;
- milyenek a megközelítési lehetőségek (pl.: torlódás);
- milyenek a helyszínen tapasztalható meteorológiai viszonyok (pl.: szélirány, csapadék).

A vonulás során a helyszín megközelítésével kapcsolatban további információkat kell kérni (torlódás, útlezárás), szükség szerint a vonuló egységek parancsnoka határozza meg másik vonulási útvonalat. A forgalom várható torlódása miatt lehetőleg a sérült jármű által elfoglalt iránnyal ellentétes irányból, illetve a legközelebbi keresztező útról kell megközelíteni a hely-

szint. A veszélyes anyag szállítása során bekövetkezett káresetnél a meteorológiai- és terepviszonyok, valamint a szakutasítás veszélyes anyagokkal kapcsolatos beavatkozások előírásainak fokozott figyelembe vételével történjen a vonulás.

A felderítés az alábbiakra terjedjen ki:

- az elhelyezett veszélyt jelző táblák, bárcák, illetve az okmányból információszerzés a szállítmányra vonatkozólag;
- elektromos és más légvezeték, híd, közúti felüljáró, aluljáró védelme szükséges-e;
- biztonságos megközelítési, ill. működési távolság lehetőségeinek felderítése;
- jármű, rakomány elmozdulásának lehetősége;
- időjárási viszonyok befolyásoló hatása.

Egy kárhelyszínen több sérült járműnél, illetve több kárhelyszínen történő egyidejű beavatkozás esetén intézkedni kell, hogy lehetőleg az összes kárhelyszínen folyamatosan történjenek a mentési munkálatok. Különös figyelemmel és körültekintéssel kell eljárni a sérült jármű(vek)ben a roncsok között lévő személyek felkutatásánál, mentésénél, figyelembe kell venni az orvos, illetőleg a mentők véleményét. Több sérült esetén meg kell határozni a mentés végrehajtásának sorrendjét, gondoskodni kell a balesetet szenvedettek segítségnyújtási, ellátási helyének kijelöléséről.

Meg kell akadályozni az anyagok további kifolyását, szétszóródását. A már kifolyt, kiszóródott anyagok továbbterjedését, csatornába, közműalagútba, aknába való jutását körülhatárolással, árkolással, letakarással kell megakadályozni. A felborult járművek felállítását, biztonságba helyezését a bevont szakemberek véleményének figyelembevételével, illetve közreműködésükkel kell végrehajtani.

A sérült közúti járművek áramtalanítását és elmozdulás elleni rögzítését haladéktalanul el kell végezni. Intézkedni kell a kifolyt üzemanyag eltávolítására, a jármű(vek) teljes feszültségmentesítéséről, az akkumulátorok biztonságba helyezéséről.

A beavatkozás biztonsági előírásai során fontos a jármű motorjának leállítása, az áramtalanítás. A jármű stabilizálása, mert a deformálódás miatt a súlypont megváltozhat, baleset illetve borulásveszély következhet be. Fokozott figyelmet kell fordítani a járművekben elhelyezett biztonsági berendezésekre és azokat működtető rendszerekre, melyek hő, vagy mechanikai hatásra üzemszerű, vagy attól eltérő folyamatokat idézhetnek elő.

Az utómunkálat során nagy figyelmet kell fordítani a további környezeti károk megakadályozására, a tűzoltási, kárelhárítási tevékenység befejeztével gondoskodni kell a forgalmi akadály megszüntetéséről, további veszélyhelyzeteket okozó körülmények elhárításáról.

Beavatkozások légi jármű baleseténél

A légi járművekre készített Tűzoltási Műszaki Mentési Terveket az állandóan üzemelő repülőterek tűzoltóságain, a Főügyeleten, a Megyei Ügyeleten és a tűzoltóságokon egyaránt el kell helyezni. Amennyiben a jelzés során, vagy a későbbiekben a tűzoltóság tudomására jut, hogy a balesetben érintett légi jármű veszélyes árut szállít, a baleset okának és körülményeinek kivizsgálása érdekében a tűzoltóságok ügyeletei minden esetben jelentsék a baleset helye szerint illetékes megyei katasztrófavédelmi igazgatóság ügyeletének. A vonulás során fel kell készíteni az

állományt egy esetlegesen bekövetkező robbanásra, tűzoltási feladatok végrehajtására is.

Amennyiben repülőtéren következik be a káreset, akkor a repülőtéri kényszerhelyzeti terv alapján történjen a beavatkozás. Ha repülőtéren kívül van az esemény, akkor az érintett hatóság és a társszervek véleményének figyelembevételével kell a beavatkozást végrehajtani. A mentésvezető tartson folyamatos kapcsolatot a légi irányítással (amennyiben van ilyen feladatot ellátó személy, illetve erre a lehetőség adott), valamint az ügyeletes repülőtéri vezetővel.

A kutatás, felderítés mentés során további, más típusú megoldások lehetnek szükségesek. „Az összadat forrású felderítés adatfúziós technológiája biztosítja a különböző érzékelési tartományú szenzorok által szerzett adatok összegyűjtését, feldolgozását, összegzését és az eredmények szétosztását. Ezáltal a felderítési információk hitelesebbé válnak...” [4]

A bajba jutott légi járművek kutatásával - mentésével összefüggő további feladatokat a 267/2011. (XII. 13.) kormányrendelet, a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokról tartalmazza.

ÖSSZEFOGLALÁS

Jelen írásban a légi járművek tűzoltását és műszaki mentését szabályozó, jelenleg hatályos, nem katonai előírások vonatkozó ismertetésére került sor. A szövegek jelentős mértékben és lényegi részében megegyeznek a pontosan feltüntetett szabályozók tartalmával így bátran használható a vonatkozó kutatások során, ismeretbővítésre vagy az oktatás területén.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Restás Ágoston, Dudás Zoltán: Az UAV katasztrófavédelmi alkalmazásának sajátosságai és humán feltételei. Repüléstudományi Közlemények XXV:(1) pp. 23-45. (2013)
- [2] Cziva Oszkár: A Biztonsági Tiszt, mint a beavatkozók védelmezője, Védelem - Katasztrófa- Tűz- És Polgári Védelmi Szemle online:(Tanulmányok) pp. 1-3. (2010)
- [3] Kanyó Ferenc: Telemetriai rendszer alkalmazási lehetősége a tűzoltók egészségvédelmének érdekében, Védelem - Katasztrófa- Tűz- És Polgári Védelmi Szemle pp. 1-5. (2011)
- [4] Kóródi Gyula: Szívdobbanás-mérő eszköz mint a nukleáris objektumok katonai létesítmények, börtönök és határátkelőhelyek biztonságának szolgálatába állítható módszer. Lehetőség a katasztrófavédelmi alkalmazásra, Bolyai Szemle XXIII.: pp. 1-8. (2014)
- [5] 39/2011. (XI. 15.) BM rendelet, a tűzoltóság tűzoltási és műszaki mentési tevékenységének általános szabályairól
- [6] A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatójának 5/2014. (II.27.) számú utasítása a Tűzoltás-taktikai Szabályzat kiadásáról
- [7] A Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatójának 124/2011. számú intézkedése a Műszaki Mentési Műveleti Szakutasítás kiadásáról