



*Szolnoki Tudományos Közlemények XIV.  
Szolnok, 2010.*

**Kun Szabó István<sup>1</sup>**

## **A LÉGI KUTATÁS-MENTÉS, A HARCIS KUTATÁS-MENTÉS ÉS A LÉGI EGÉSZSÉGÜGYI KIÜRÍTÉS BEMUTATÁSA, MAGYARORSZÁGON ALKALMAZHATÓ LÉGI JÁRMŰVEK**

*Szövetségi feladatainkból fakadóan a Magyar Honvédség katonái is részt vesznek olyan műveleti feladatok végrehajtásában ahol harci kutató-mentő és légi egészségügyi kiürítés feladat alkalmazására kerülhet sor. Ezért fontos, hogy tisztában legyünk a légi kutatás-mentés, harci kutató-mentő és légi egészségügyi kiürítés műveletek jellemzőivel, végrehajtásuk sajátosságaival, feltételeivel*

*Az írás elkészítésénél témaválasztásom tudatosságát a téma aktualitása támaszthatja alá a legjobban. Napirenden van az afganisztáni szerepvállalás keretein belül a helikopterek alkalmazása, és ezen belül természetesen a kutatás-mentés, a harci kutatás-mentés és a légi egészségügyi kiürítés feladatrendszere is. Alaposan átgondolva e három feladatrendszert egyből kitűnik, hogy három önállóan kezelhető műveletről beszélhetünk. Elkülönülnek térben és időben, az adott térség-terület kockázati szintjének megfelelően. Beszélhetünk háborús és nem háborús műveletekről.*

### **KUTATÁS- MENTÉS ÉRTELMEZÉSE**

A kutatás az általános értelmezésben 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 fűlést, 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.”<sup>2</sup> Ebben az értelmezésben vett kutatás-mentés sok hivatalos, vagy nem hivatalos szervezet, sőt emberek, alkalmi csoportosulások stb. feladata.

„A légi kutatás-mentés a rendszerváltás után ismét szabályozásra került, mégpedig: a bajbajutott 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. A rendeletet aláíró miniszterek a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszterrel egyetértésben

<sup>1</sup> MH 86. Szolnok Helikopter Bázis, törzsfőnök, ezredes, [kunszaboistvan@gmail.com](mailto:kunszaboistvan@gmail.com)

A cikket lektorálta: Dr. Dudás Zoltán ZMNE egyetemi docens, PhD.

<sup>2</sup> Hadtudományi Lexikon A-L Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 1995( 750. oldal)

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 rendben az ország két repülő terén (Szolnokon és Pápán) kutató-mentő csoportot, azaz egy-egy helikoptert (egy-egy MI-8 vagy MI-17), illetve tartalékot a hozzátartozó személyzettel tartson készenléti szolgálatban.”<sup>3</sup>

Magyarország területén légi kutató-mentő készenléti szolgálatot, a hozzá tartozó erővel és eszközökkel, az Összhaderőnemi Parancsnokság (ÖHP) alárendelt alakulata a MH 86. Szolnok Helikopter Bázis látja el. Az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (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 mentés legősibb alakja ösztönös tevékenység, melynek elsődleges célja, hogy elhárítsa a balesetet szenvedett életét, vagy testi épségét veszélyeztető tényezőt.<sup>4</sup>

A mentés köznapi értelemben olyan akció (cselekvés, tevékenység), amikor a bajba jutott 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 kutatás-mentés egy különleges formájában a katonai (légi, szárazföldi, tengeri) eszközök alkalmazása játszik főszerepet. „*Kutatás-mentés* <sup>5</sup> (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. 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. A kutatás-mentés feladatrendszer polgári relációban is teljes mértékben értelmezhető, ugyanakkor minden állam gazdasági megfontolásokból adódóan hadereje feladatrendszerébe építi be.

NATO katonai elmélet felosztása szerint a harcbiztosító légi hadműveletek egyike a kutató-mentő művelet (SAR – search and rescue). „*A kutató-mentő műveletek* <sup>6</sup> forgó-, vagy merevszárnyú repülőeszközök, speciális személyzet és felszerelés felhasználását foglalja magába, tengeren vagy földön veszélyhelyzetbe (baleset, sérülés vagy körülzárás) került személyek felkutatása és kimentése céljából.

<sup>3</sup> Dr. Hadnagy Imre József: A hazai katasztrófavédelem neuralgikus pontjai  
<http://www.vedelem.hu/letoltes/tanulmany/tan87.pdf>

<sup>4</sup> <http://hu.wikipedia.org/wiki/Ment>

<sup>5</sup> Katonai Kislexikon. Honvéd Vezérkar Tudományszervező Osztály, Budapest, 2000.(74.oldal)

<sup>6</sup> Intercept Controller's NATO Operationa NATO hadműveletei ismeretek kézikönyve, Szolnok, 2000. (1256.pont)

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 „olvassa” előbb-utóbb a bajba jutottak közelébe kerülnek, végül rájuk találnak. Ezt követően a segítségre szorulóknak szakszerű ellátásba részesülnek, szükség esetén további ápolásra szállítják őket. A technikai eszközöket 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. A kolontári „vörösiszap-katasztrófa” mentési munkálatainál ez a megállapítás bizonyosságot nyert.

Magyarország területén légi kutató-mentő készülségi szolgálatot, a hozzá tartozó erővel és eszközökkel, az Összhaderőnemi Parancsnokság (ÖHP) alárendelt alakulata a MH 86. Szolnok Helikopter Bázis látja el. Az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (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.<sup>7</sup>

## **KUTATÁS-MENTÉSBEN RÉSZTVEVŐ ÁLLAMOK NEMZETKÖZI KÖTELEZETTSÉG VÁLLALÁSA**

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa törvényerejű rendelettel kihirdette szándékát miszerint: A Szerződő Államok vállalják, hogy a területükön veszélybe került légi járműnek megadják a lehetséges segítséget és engedélyezik, hogy a légi jármű tulajdonosa vagy a lajstromozó Állam hatósága – ha ezt a körülmények szükségessé teszik – saját hatóságaik ellenőrzése mellett segítséget nyújtson. Elveszett légi jármű felkutatásával kapcsolatban a Szerződő Államok kötelezik magukat, hogy egymással összhangban együttműködnek és megteszik azokat az intézkedéseket, amelyeket az Egyezmény alapján időközönként ajánlanak.<sup>8</sup> Ennek a rendeletnek a megszületése hazánk teljes jogú ICAO tagságának a következménye.

### **Kutató-mentő szolgálat létesítése és fenntartása**

Területükön belül a szerződő államok intézkedni kötelesek a kutató-mentő szolgálatok létesítéséről és fenntartásáról. Ezeknek 24 órás szolgálatot kell ellátniuk.<sup>9</sup>

Körzeti légi navigációs egyezmény alapján kell kijelölni a nyílt tengerek vagy meghatározatlan felségjogú területek azon részeit, amelyeken kutató-mentő szolgálatokat létesítenek. Az ilyen területeken kutató-mentő szolgálatok fenntartására felelősséget vállaló szerződő állam a felelősség vállalást követően intézkedni köteles, hogy a szolgálat létrehozása és fenntartása jelen Annex rendelkezéseivel egyezésben történjen.

---

<sup>7</sup> 10/1999. HM utasítás a légi kutató-mentő szolgálat megalakításáról, riasztásáról, alkalmazásáról

<sup>8</sup> 1971. évi 25. törvényerejű rendelet

<sup>9</sup> Kutatás és Mentés a Nemzetközi Polgári repülésről szóló egyezményhez (12. ANNEX). Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, 1950 38. cikkely

A szerződő államok a veszélyben lévő légi járműnek és a légi jármű balesetek túlélőinek nyújtandó segítséget az ilyen légi jármű illetve a túlélők nemzetiségi hovatartozására tekintet nélkül kötelesek nyújtani.

### **Kutató-mentő körzetek létesítése<sup>10</sup>**

A szerződő államok felségterületükön belül kötelesek meghatározni azokat a kutató-mentő körzeteket, amelyekben a kutató-mentő szolgálatot biztosítanak. Ezek a körzetek egymást nem fedhetik át.

### **Ajánlás**

A kutató-mentő körzetek határai – amennyire lehet – egyezzenek meg a megfelelő repüléstájékoztató körzetek határaival.

### **Kutató-mentő szolgálati egységek létesítése és kijelölése<sup>11</sup>**

A szerződő államok minden kutató-mentő körzetben kötelesek mentést, összehangoló központot létesíteni.

### **Ajánlás**

A szerződő államok minden esetben létesítsenek mentési alközpontot, amikor az a kutató-mentő szolgálat hatékonyságát fokozza.

Olyan területeken, ahol nyilvános távközlési berendezés nem teszi lehetővé azt, hogy egy vészhelyzetben lévő légi járművet észlelő személy erről a mentést összehangoló központ számára azonnal és közvetlenül bejelentést tegyen, a szerződő államnak megfelelő, közcélú vagy magán berendezést kell kijelölnie riasztási őrhelyként.

### **Kutató-mentő szolgálati egységek összeköttetései<sup>12</sup>**

Minden egyes mentést összehangoló központnak közvetlen kétoldalú összeköttetést biztosító eszközzel kell rendelkeznie:

- a) a kapcsolódó légiforgalmi szolgálat egységgel;
- b) a kapcsolódó mentő alközpontokkal;
- c) a körzetben lévő megfelelő iránymérő és helyzet-meghatározó állomásokkal;
- d) ahol szükséges, azokkal a partmenti rádióállomásokkal, amelyek képesek a felszíni hajókat riasztani és velük összeköttetésbe lépni.

„A kutatás-mentés rendszerét a Riasztó Légiforgalmi Szolgálat látja, mely a Mentési Koordináló Egységgel közösen végzi tevékenységét. A repülésirányításban másodlagos fedélzeti válasz jeladó (transponder) segítségével követik nyomon a légi járművek útvonalát, felügyelik térbeli mozgásukat, és ez alapján végzik az elkülönítéseket. Abban az esetben, ha a

---

<sup>10</sup> Kutatás és Mentés a Nemzetközi Polgári repülésről szóló egyezményhez (12. ANNEX). Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, 1950 38. cikkely

<sup>11</sup> Kutatás és Mentés a Nemzetközi Polgári repülésről szóló egyezményhez (12. ANNEX). Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, 1950 38. cikkely

<sup>12</sup> Kutatás és Mentés a Nemzetközi Polgári repülésről szóló egyezményhez (12. ANNEX). Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, 1950 38. cikkely

légi jármű fedélzetéről semmilyen azonosító jel vagy helyzetjelentés nem érkezik, akkor kényszerhelyzet állapotát hirdeti ki az irányítás.”<sup>13</sup>

## **HARCI KUTATÁS-MENTÉS ÉRTELMEZÉSE**

„A harci kutatás-mentés (HKM) krízis helyzetben, vagy háború időszakában ellenséges területen lelőtt, vagy kényszerleszállást végrehajtott gépszemélyzet, vagy más megfelelő kiképzettséggel és felszereléssel rendelkező katona felderítése, helyzetének meghatározása, kilétének azonosítása, ellenséges területről való kimenekítése. Különleges feladat, melyet a mentésre szakosodott erők hajtanak végre, a veszélyhelyzetben lévő egyén megmentésére háborúban, vagy egyéb nem háborús katonai hadműveletek során.”<sup>14</sup>

Harci kutató mentő (HKM) műveletek előfordulhatnak a katonai hadműveletek teljes skálájában, azonban leggyakrabban a légierő hadműveleteinek támogatásaként kerülnek végrehajtásra. A művelet tipikusan kényszerleszállt, lelőtt gépszemélyzet tag kiemelésére épül, de végre lehet hajtani, bármely baráti, vagy szövetséges haderőhöz tartozó személy megmentésére.

### **HKM műveletek szükségességét igazoló okok meghatározása**

A HKM műveletek végrehajtása közben több tíz, esetleg több száz ember életét tesszük kockára, annak érdekében, hogy egyetlen katonát, vagy gépszemélyzetet megmentünk. Joggal vetődik fel a kérdés, milyen okok teszik szükségessé a harci kutató-mentő műveleteket?

- A kormányzat, honvédség kötelessége a katonák életének lehetőségek szerinti megmentése, a lehetséges kockázatok csökkentése.
- A jövőben valószínű, rövid időtartalmú, nagy intenzitású hadműveletek összevetve a kiképzéshez szükséges hosszú idővel, emelik a jól kiképzett szakemberek megmentésének szükségességét. A harc megvívása szempontjából kulcsfontosságú katonák visszakerülnek saját alárendeltségbe, ezáltal ismét bevethetővé válnak.
- Az érintett egységek morálja, ezzel együtt a katonák teljesítménye nagymértékben javul, mivel érzik, hogy értékesek, fontosak és tudják, hogy nem lesznek elfelejtve, parancsnokaik nem mondanak le róluk.
- Az ellenséget megakadályozzuk abban, hogy az elfogott katonát, lelőtt, vagy kényszerleszállt gép személyzetét hírszerzési forrásként, propaganda célokra, vagy emberi pajzsként használja fel.

## **KUTATÁS-MENTÉS (KM) ÉS HARCI KUTATÁS-MENTÉS (HKM) KÖZÖTTI KÜLÖNBSÉGEK**

A HKM alapvetően különbözik a KM műveletektől, mégis könnyen összetéveszthetők. A kutatás-mentés definíció szerint: „Repülőgépek, felszíni hajók, tengeralattjárók, különleges mentőosztagok és eszközök alkalmazása, a szárazföldön vagy a tengeren veszélybe került

<sup>13</sup> Tunyogi Dóra-Farkas Csaba: A repülőtechnika alkalmazásának lehetőségei a katasztrófavédelemben, különös tekintettel; terület-megfigyelés, árvízvédelem, vegyi- és sugárvédelmi feladatok, [http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2010\\_cikkek/Farkas\\_Csaba-Tunyogi\\_Dora.pdf](http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2010_cikkek/Farkas_Csaba-Tunyogi_Dora.pdf)

<sup>14</sup> Joint Pub 3-50.2 Doctrine for Joint Combat Search and Rescue

személyek felkutatására és kimentésére”<sup>15</sup> A KM műveleteket kizárólag ellenséges fenyegetettségől mentes területen hajtjuk végre, a túlélő aktív közreműködése nem alapvető feltétele a mentés végrehajtásának. A kutatás-mentés nemzeti felelősség és többnyire a kijelölt felelősségi területre (adott ország területe) korlátozódik.

A HKM alegységek szükség esetén el tudnak látni KM feladatokat, azonban a KM alegységek, valószínűleg nincsenek kiképezve és megfelelően felszerelve a HKM műveletek végrehajtására. A harci kutatás-mentés végrehajtása a hadszíntéren belül, ellenséges területen történik, kizárólag megfelelően kiképzett és megfelelő felszereléssel rendelkező személy mentése érdekében.

A HKM művelet tipikusan földre kényszerült gépszemélyzet tag kiemelésére épül, de végre lehet hajtani, bármely baráti haderőhöz tartozó személy megmentésére. A HKM művelet kiterjedése az önálló végrehajtástól a komplex harci kötelékig terjed. A hadművelet lehetséges kiterjedése és komplexitása megköveteli a hadszíntéri szintű tervezést a tökéletesen szervezett, kiképzett és felszerelt haderőt, csakúgy, mint az egységes vezetést és irányítást. A katonákat fel kell készíteni a HKM műveletekre, mielőtt ellenséges területen vetnék be őket.

A HKM műveletek kiterjedése széles körben változhat. Az ellenséges területen történő alkalmazásból adódik, hogy pontos felderítési adatok, gondos, részletes tervezés és koordináció, kockázat elemzés, gyors, biztonságos és megbízható kommunikációs hálózat szükséges a sikeres végrehajtás érdekében, hasonlóan a kutató-mentő feladatokhoz.

## A LÉGI EGÉSZSÉGÜGYI KIÜRÍTÉS FOGALMA

Az Egészségügyi kiürítés fogalma: „Sebesült, sérült vagy beteg személy(ek) hadműveleti területről kijelölt egészségügyi szervhez történő, egészségügyi szakszemélyzet felügyelete mellett végrehajtásra kerülő idő hatékony szállítása”.<sup>16</sup>

A légi egészségügyi kiürítést megítélésem szerint lehet háborús műveletként, illetve nem háborús műveletként vizsgálni, hasonlóan a kutató-mentő feladatokhoz.

Az egészségügyi kiürítés (MEDEVAC) <sup>alatt</sup> mind a légi, mind a szárazföldi, azaz a nagymozgékonyaságú kerekes, vagy lánctalpas mentőgépjárművekből (a páncélozottakat is beleértve), gépkocsiból, tehergépjárműből, autóbusból kialakított betegszállítókat, vasúti kocsikat és a vízi egészségügyi kiürítő képességet értjük. Ezen eszközök a műveleti területen belüli kiürítésben játszanak meghatározó szerepet. A műveleti területek közötti szállítás küldetésfüggő. A napi szóhasználatban azonban általában a MEDEVAC kifejezést célszerűen a légi egészségügyi kiürítéssel szokták összekötni. A pontos értelmezés szerint a légi egészségügyi kiürítés (AIREVAC) szerves része az egészségügyi kiürítésnek (MEDEVAC-nak).

A Légi egészségügyi kiürítési műveletek kiterjedése és hatásköre széleskörűen változó. Annak érdekében, hogy a Légi egészségügyi kiürítési erők alkalmazhatók legyenek, megfontolt tervezés és koordináció, valamint gyors, megbízható kommunikáció szükséges a műveletben résztvevő felek között.

A Légi egészségügyi kiürítési műveletek nemzeti és nemzetközi környezetben, nappal és éjjel, bármilyen időjárási viszonyok között kerülhetnek végrehajtásra, ezért kell folyamatosan

<sup>15</sup> AAP - 6 (U) NATO Szakkifejezések És Meghatározások Szógyűjteménye

<sup>16</sup> Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság Légi Egészségügyi Kiürítés Doktrína, MH Dszoft Kód: 13014

fenntartani mind a humán erőforrás rendelkezésre állását, mind pedig a technikai háttér magas színvonalát.

Amikor a Légi egészségügyi kiürítésről beszélünk, akkor gondolnunk kell mind a forgószárnyas repülő technikákra, mind pedig a merev szárnyú repülő technikára-

Ha e feladatot a hadműveleti területen háborús időszakban a harcoló erők kiszolgáló-támogatása céljából alkalmazzák, akkor, mint háborús művelet vizsgálendő.

A nemzetközi szerepvállalás feladatrendszerét figyelembevéve, a beteg/sebesült szállítási feladatok már a konfliktus megelőzés időszakában végezhetőek addig, amíg a nemzetközi erők részt vesznek az adott terület stabilitásának megteremtésében.

## **A LÉGI EGÉSZSÉGÜGYI KIÜRÍTÉSRE ALKALMAZHATÓ MAGYARORSZÁGON RENDSZERESÍTETT LÉGIJÁRMŰVEK**

Mint ahogy azt már a fogalom tisztázásánál említettem a Légi egészségügyi kiürítés során mind merev, mind forgószárnyas repülőtechnikát igénybe lehet venni. A helikopterek alkalmazása az előretolt egészségügyi kiürítésben és a kisebb távolságú harcászati egészségügyi kiürítésben meghatározó. A merevszárnyú repülőgépek a nagyobb távolságú harcászati és a hadászati egészségügyi kiürítésben játszanak szerepet.

Figyelembe véve a Magyar Honvédség Légierő haderőnemében rendszeresített légi járműveket, jelen időszakban 3 típusú eszközzel oldható meg ilyen típusú feladat:

- a harcászati egészségügyi kiürítés tekintetében az AN-26 közepes hatótávolságú szállító repülőgép;
- az előretolt egészségügyi kiürítésnél illetve a kis távolságú harcászati egészségügyi kiürítésnél pedig a MI-24 harci helikopter és a Mi-8/ Mi-17 közepes szállító helikopter;

<b>TÍPUS</b>	<b>KONFIGURÁCIÓ</b>	<b>FEKVŐ (HORDÁGY)</b>	<b>ÜLŐ</b>
<b>AN-26</b>	Maximum	24	38
	Kombinált	7	15
<b>Mi-8/17</b>	Maximum	12	20
	Kombinált	6	(Mi-17 esetén 22)
<b>MI-24</b>	Maximum	4	8
	Kombinált	2	4

A kis távolságú harcászati egészségügyi kiürítés legmegfelelőbb eszközei a helikopterek. „A Magyar Honvédség egyik leghatékonyabb és legsokoldalúbb hadrendben lévő harci eszköze a **MI-24** típusú harci helikopter. Figyelembe véve a harci helikopterek általános jellemzőit (mozgékonyosság, sebesség, hatótávolság, sokoldalúság, megfelelő pusztító erő alkalmazása, túlélőképesség), illetve a MI-24 harci helikopter egyedi szerkezeti kialakítását, képes megfelelni a NATO és ezen belül a Magyar Honvédség megváltozott feladatrendszerének.

A MI-24 harci helikopter képes a 2 fős személyzetten túl a tehertérben 8 főt személyi felszerelésével, fegyverzetével szállítani. Ez a képesség más harci helikopterekkel ellentétben lehetővé teszi a különböző feladatokba – pl. Medevac feladatok, határzárás, határbiztosítás, béketámogató műveletek – bevont könnyűlövész erők gyors kiszállítását, azonnali támogatását és kiemelését.

Ezek a képességek ugyanakkor lehetővé teszi a MI-24 harci helikopter bevonását a különleges műveleti erők feladataiba, mint pl. a terrorizmus elleni küzdelem, harci kutatás-mentés, felderítés. A feladatok végrehajtásánál a túlélőképesség szempontjából nagy jelentőségű, hogy a helikopter páncélvédett, ami elsősorban a városharc során rendkívül fontos. Mivel a MI-24 harci helikopter kabinja és tehertere egyaránt hermetizált, túlnyomásos, aktív szénzsűrővel ellátott, a helikopter a feladatait atom-, biológiai- és vegyi szennyezett környezetben is képes végrehajtani. Gyakorlatilag az egyetlen típus, amely ilyen környezetben korlátlan műveleti szabadsággal rendelkezik.

A **MI-8/17** típusú többcélú szállító helikopter alkalmas csapatok és utánpótlás szállítására, valamint nem irányított rakétáival saját csapatok közvetlen tűztámogatására. Bár szállító helikopterként tervezték, a hadműveleti alkalmazás során bizonyította sokoldalúságát.

A helikopter csapat- és teherszállító változata 24 fegyveres katona szállítását teszi lehetővé. A tehertér oldalablakai nyithatóak, az ablakok mellett fegyvertámaszok találhatóak, így lehetséges a kézi lőfegyverek fedélzetről történő alkalmazása. A MI-8 helikopter négy, a MI-17 hat függesztési ponttal rendelkezik. A helikopter egy 150/300 kg terhelhetőségű csörlővel rendelkezik, amely biztosítja teher és élőerő függésből történő ki- és berakását leszállásra alkalmatlan területek felett. A teherszállító helikopter MEDEVAC-feladatokra is berendezhető betegek és sebesültek hátraszállításának céljából. Ebben az esetben a tehertérben 12 hordágy elhelyezésére van lehetőség. A MI-8/17 típusú helikopter repülési sajátosságai lehetővé teszik a helikopter széleskörű felhasználását kutató-mentő feladatok végrehajtására. A helikopterrel lehet szállni elő nem készített, nehezen megközelíthető, átszegdelt terepen. Abban az esetben, ha a terep jellege nem teszi lehetővé a leszállást, a balesetet szenvedett gépszemélyzetet függésből is a fedélzetre lehet venni az elektromos csörlőberendezés segítségével. A korszerű egészségügyi, valamint műszaki-mentő eszközökkel ellátott helikopterek alkalmasak bajbajutott gépszemélyzetek és utasok kutatására és mentésére minden napszakban, illetve időjárási viszonyok között. A fedélzeten tartózkodó kutató-mentő ejtőernyősök és felcserek a nap 24 órájában, a hét minden napján bevetethetők.”<sup>17</sup>

## ÖSSZEGZÉS

Jelen tanulmányban az élőerő kimenekítésére irányuló nagyon fontos terület értelmezését vázoltam fel. Tettem ezt azért is mert a 86. Szolnok Helikopter Bázisnál teljesíték szolgálatot és mint a kutató-mentő tevékenység egyik alapfeladata alakulatomnak.

Az erőteljesebb afganisztáni szerepvállalás megköveteli a légi egészségügyi kiürítés fogalmának és alkalmazhatóságának értelmezését. Reális veszély forrásként kell kezelnünk e kérdéskört.

NATO tagságunkból adódóan a magyar katonák is kerülhetnek olyan körülmények közé, ahol harci kutató-mentő és légi egészségügyi kiürítés feladat alkalmazására kerülhet sor. Igen lényeges, hogy ezek a katonák tisztában legyenek harci kutató-mentő és légi egészségügyi kiürítés műveletek jellemzőivel, végrehajtásuk sajátosságaival, feltételeivel.

<sup>17</sup>Koller József: Honvédségi Szemle 62. évfolyam 2.sz.



A Magyar Honvédség repülő eszközeiről megállapítható, hogy nem rendelkeznek a biztonságos (kódolt, titkos) kommunikáció eszközeivel. Műholdas kommunikációra alkalmas eszközök nincsenek beépítve. A szárazföldi csapatokkal az összeköttetés úgy lehetséges, ha azok rendelkeznek repülési frekvencián működő rádió berendezéssel. A valós idejű adattovábbítás jelenleg nem lehetséges a kutató-mentő és a légi egészségügyi kiürítés feladatkörébe bevonható légi járműveknél.

A HKM és KM feladatok végrehajtása gyakran épül a rejtett végrehajtásra, ami azt jelenti, hogy a mentő légijárművek igyekeznek rossz látási viszonyok között, vagy az éjszaka sötéttségének leple alatt végrehajtani küldetésüket. Az ilyen típusú feladat végrehajtáshoz nélkülözhetetlen eszköz az éjjellátó berendezés és szemüveg. Az éjjellátó használatával végrehajtott repülések speciális felkészítést és rengeteg gyakorlást igényelnek.

A Magyar Honvédségben, az MH. 86. Szolnok Helikopter Bázis keretein belül évek óta folynak sikeres erőfeszítések az éjjellátó készülékek beszerzésére, a kiképzés végrehajtására, (a mentésbe bevonható légi járművek esetében is). Az éjszakai repülési képesség elsajátítása elengedhetetlen feltétel ahhoz, hogy megfeleljünk a mai kor kihívásainak. Új típusú feladatok megoldása válik lehetővé: éjszaka is szállíthatunk reagáló erőket; repülhetünk földközélszinten ötven-százötven méter magasságon is; művelési területek kiürítése és sebesült-szállítás nagy biztonsággal lesz végrehajtható. Alapvetően megváltozik, lényegesen javul a leszállóhely kiválasztásának lehetősége, ezzel együtt a kutató-mentő tevékenység, katasztrófavédelmi, árvízvédelmi feladatok végrehajtása, külső súlyok emelése, a személyzet túlélésének esélye, a feladat sikeres és biztonságos végrehajtásának lehetősége.

## IRODALOMJEGYZÉK

- [1] Dr. Hadnagy Imre József: A hazai katasztrófavédelem neuralgikus pontjai <http://www.vedelem.hu/letoltes/tanulmany/tan87.pdf>
- [2] Hadtudományi Lexikon A-L Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 1995
- [3] Tunyogi Dóra-Farkas Csaba: A repülőtechnika alkalmazásának lehetőségei a katasztrófavédelemben, különös tekintettel; terület-megfigyelés, árvízvédelem, vegyi-és sugárvédelmi feladatok [http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2010\\_cikkek/Farkas\\_Csaba-Tunyogi\\_Dora.pd](http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2010_cikkek/Farkas_Csaba-Tunyogi_Dora.pd)
- [4] Kutatás és Mentés a Nemzetközi Polgári repülésről szóló egyezményhez (12.ANNEX). Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, 1950 38. cikkely
- [5] Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság Légi Egészségügyi Kiürítés Doktrina, MH Dszoft Kód: 13014
- [6] AAP - 6 (U) NATO Szakkifejezések És Meghatározások Szógyűjteménye
- [7] Intercept Controller's NATO Operationa NATO hadműveletei ismeretek kézikönyve, Szolnok, 2000
- [8] Joint Pub 3-50.2 Doctrine for Joint Combat Search and Rescue
- [9] AJP-4.10 Allied joint medical support doctrine
- [10] STANAG 3204 Aeromedical Evacuation;
- [11] STANAG 2087 Medical Employment of Air Transport in the Forward Area;
- [12] ATP-62 Combat Search and Rescue
- [13] Katonai Lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest, 1985
- [14] Katonai Kislexikon. Honvéd Vezérkar Tudományszervező Osztály, Budapest, 2000.
- [15] Kun Szabó István mk. ezredes: Légi egészségügyi kiürítés alkalmazása balesetet szenvedett személyek-és légi járművek mentése esetében. Új honvédségi szemle 2010.
- [16] Koller József: Honvédségi Szemle 62. évfolyam 2.sz <http://hu.wikipedia.org/wiki/Ment>
- [17] 10/1999. HM utasítás a légi kutató-mentő szolgálat megalakításáról, riasztásáról, alkalmazásáról
- [18] 1971. évi 25. törvényerejű rendelet