

HAZAI EGYÜTTMŰKÖDŐK FORGÓSZÁRNYAKON IS

BEVEZETÉS

A konferencia megrendezését jó ötletnek tartom, dicséret illeti a rendezők szándékát több szempontból is, mert ez a rendezvény:

- Emlékeztetéssé teszi a forgószárnyak magyarországi katonai alkalmazásának ötvenedik évfordulóját.
- A magyar katonai repülés egy jelentős időszakát zárja le.
- Jó alkalmat ad az elért eredmények összegzésére, a gondok, a tennivalók, a továbblépés lehetőségeinek elemzésére.
- A meghirdetett témakörök alapján mód van arra, hogy a nem katonai szervezetekhez tartozó helikopterek alkalmazásáról is essen szó, döntően az együttműködés oldaláról.

Az alkotmányból is levezethető - nemcsak katonai részvételt igénylő - feladatokról, együttes tevékenységről szóló eszmecsere azért is fontos, mert a magyar katonai repülés sok szereplőjének az útja - kényszerből vagy önkéntesen - repülőgépeket és/vagy helikoptereket alkalmazó más szervezetekhez vezetett. (Nem teljesen alaptalanul megjegyezhető, hogy napjainkban is ide vezet, vagy ide vezethet.) Tudjuk, hogy sokan vannak azok, akik a magyar hadsereg helikopteres alakulatainál szolgáltak és kényszerből, vagy önként hagyták el a katonai pályát. Többek a MÉM (korábban FM) Repülőgépes Szolgálatánál, a Vízügyi Repülőszolgálatnál, a BM Légi Rendészeténél, az Országos Mentő Szolgálatnál, a BM Határőrségnél, a MALÉV-nél, és más – magán és külföldi - repülőgépes szervezeteknél¹ találtak munkát, boldogulást, közülük sokan helikoptervezetőként. Más oldalról közelítve a „kérdést” egyesek a repülés gyakorlatában, mások a képzésben és egyéb területen kamatoztatták elmélet és gyakorlati felkészültségüket. Akik ezen az úton szolgálták az egyetemes magyar repülés ügyét mindenképpen dicséretet érdemelnek, munkájukat, tevékenységüket elismerés illeti.

A katonai forgószárnyasoknak a nevezett repülőgépes (helikopteres) szervezetekkel való együttes tevékenysége:

- a) Az Alkotmányból levezethető együttműködésben végrehajtandó feladatok alapján történhet, amelyet a hatályos törvények, rendeletek szabályoznak.

A Magyar Köztársaság Alkotmánya, és a Honvédelmi Törvény rögzíti a fegyveres erők (Magyar Honvédség, Határőrség) rendeltetését, feladatait. Ennek szellemében a fegyveres erők védik az országot külső fegyveres támadások ellen, feladatuk a nemzeti függetlenség, állami szuverenitás, az ország területi egységének, az állami érdekek és nemzeti értékek védelme, a vállalt nemzetközi (fegyveres) kötelezettségek teljesítése. A katonai feladatok mellett más – a közérdeket szolgáló nem katonai – feladatok megoldásában is szerepet kapnak. Ebből lebontva meghatározhatók a fegyveres erők feladatai. Két csoportra bontva:

Jellegzetes katonai feladatok:

- Az ország területének, függetlenségének, lakosságának, anyagi javainak fegyveres védelme külső támadással szemben.
- Az államhatár őrzése, védelme.
- Az ország légterének védelme.
- A honvédelem szempontjából fontos objektumok, létesítmények őrzése, védelme.

¹ Tudomásom szerint erre vonatkozó felmérés nem készült, de különböző forrásokból származó információk bizonyossá teszik ezt a megállapítást.

- Nemzetközi szerződésekben – így különösen az ENSZ alapokmányában – foglalt katonai köteleességek teljesítése.
- Közreműködés az Alkotmány 40/B§-ának (2) bekezdése szerinti fegyveresen, vagy felfegyverkezve elkövetett cselekmények elhárításában.

Más szervezetekkel szoros együttműködésben végrehajtandó nem katonai feladatok:

- Segítségnyújtás elemi csapás, ipari szerencsétlenség, illetőleg közveszély, vagy közérdekű üzem működésének megzavarása, vagy jelentős méretű egyéb katasztrófa esetén.
- Közreműködés polgári védelmi feladatok ellátásában.
- Részvétel humanitárius segítségnyújtásban.
- Katonai szakértelmet és speciális műszaki eszközöket igénylő rendezvényekben való közreműködés, illetve állami szervek részére építési és egyéb feladatok ellátása (térítés ellenében).

A felsorolásból kikövetkeztethető, hogy a honvédelmi tárca az alkotmányos, de nem jellegzetes katonai feladatait más arra hivatott szervezetekkel - Határőrséggel², Rendőrséggel, az OKF szervezeteivel (a Polgár Védelemmel, Tűzoltósággal), Országos Mentő Szolgálat, Vízügyi szervekkel, stb. – együttműködésben végzi. A közös feladatok egy részének megoldása repülőgépek, helikopterek alkalmazását is igényli. Az együttműködők ezért repülőeszközökkel, ezen belül többségük helikopterekkel is fel vannak (voltak) szerelve és az adott feladat végrehajtására felkészített állománnyal is rendelkeznek (rendelkeztek), vagy tervezik ilyen egységek létrehozását, alkalmazását a pénzügyi lehetőségek függvényében.

- b)** Hazánk légterében történő – azonos, vagy eltérő idejű – egymástól független repülésekben nyilvánul meg, melyek a hatályos törvények, rendeletek és szabályozások alapján kerülnek végrehajtásra.

Az ország légterében zajló repülések a törvényi felosztás³ szerint három nagy csoportba sorolhatók.

[2]

- Kereskedelmi célú repülések:
 - Utas és áruszállítás, ezen belül menetrend szerinti, vagy nem menetrenden kívüli belföldi és külföldi repülések.
 - Munkarepülés (ezen belül mezőgazdasági, erdőgazdasági, légi térképészeti, építési és egyéb repülések).
 - Légijárművezető-képzés.
- Nem kereskedelmi célú repülések:
 - Vállalati.
 - Légi szolgáltatások, ezen belül mentőrepülések, vízügyi repülések, légitűzoltó-repülések; egyéb.
 - Magánrepülések.
 - Sportrepülés.
- Állami repülések:
 - Katonai repülés.
 - Rendészeti repülés.
 - Kormányzati repülés.
 - Vám célú repülés.

² „1961-ben, 1963-ban és 1964-ben a ... katonai helikopterekkel együtt a BM Határőrség is beszerezett 1-1 (összesen 3) Mi-1M futárhelikoptert saját felhasználásra, ezek felett a szakfelügyeletet az OLP REF gyakorolta.” (Iván Dezső: A magyar katonai repülés rövid története (VI.) Magyar Szárnyak. XXVIII. évfolyam 2000. 28. szám. 119. oldal). Később a Mi-1M helikopterek a BM Légirendészeti Parancsnokság állományába kerültek.

³ Hadtudományi Lexikon A-L. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest 1995. 780. oldal).

HELIKOPTEREK NEM KATONAI CÉLÚ HAZAI ALKALMAZÁSA

A helikopterek nem katonai alkalmazásának gondolata bizonyára már a megalkotásuk fázisában a tervezők és kivitelezők gondolataiban is felmerült. Ennek ellenére a repülőgépekhez hasonlóan először a helikopterek is katonai szervezeteknél voltak alkalmazásban, majd ezt követően más, nem katonai feladatok megoldására is alkalmat kaptak.

A helikopterek hazai katonai és nem katonai célú felhasználása analóg módon ezt az utat követi. Azt is tudjuk, hogy hazánk nincs az elsők között a forgószárnyasok alkalmazásában annak ellenére, hogy Asbóth Oszkár úttörő szerepet vállalt a helikopterfejlesztésben és az általa szerkesztett gép már 1928-ban a levegőbe⁴ emelkedett. [5]

A repülőgépek polgári célú alkalmazása az első világháború után viszonylag tág teret nyert. Ennek a folyamatnak a jelentős állomásai a mezőgazdasági repülés, a természeti csapások felderítése, a légi fényképezés, meteorológiai felderítő repülés, légi mentés, stb. A második világháború után a helikopterek megjelenésével a repülő eszközök nem katonai célú alkalmazásának lehetőségei tovább bővültek. A forgószárnyasok alkalmazásával bizonyos feladatok egyszerűbben megoldhatók lettek, időben gyorsabbá váltak, a „beavatkozás” helyén a helikopterek leszállhattak, mivel azoknak a leszállótér igénye kicsi, de bizonyos feladatok függésből is végrehajthatók. [5]

A magyar hadsereg állományába ötven éve 1955-ben kerültek helikopterek.⁵

Hazánkban a legjelentősebb - nem katonai feladatokat megoldó - különleges repülőszolgálatok a „Mezőgazdasági Repülőszolgálat, Légi Mentőszolgálat, Vízügyi Repülőszolgálat, Légi Rendészet⁶”. Állományukban vegyesen repülőgépek és helikopterek, vagy csak repülőgépek teljesítettek szolgálatot. [5]

Jelenleg Magyarországon magánszemélyek és vállalkozások tulajdonában is vannak helikopterek.

Az elmúlt ötven évben a Honvédség, a Határőrség és a repülőeszközökkel rendelkező nem katonai szervezetek – a különleges repülőszolgálatok - feladataikat nagyrészt egymástól függetlenül végezték, de voltak (vannak) olyan feladatok, amelyeket szoros együttműködésben kell megoldaniuk, esetenként olyan szervezetek közreműködésével is, amelyek repülőeszközökkel nem rendelkeznek (pl. a Belügy Minisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság szervezetébe tartozó Tűzoltóság).

A továbbiakban először a különleges repülőszolgálatok kerülnek bemutatásra. Ezt követően a repülőeszközök (helikopterek) alkalmazását igénylő – együttműködésben megoldandó - feladatokról (légi kutatás-mentésről, szükséghelyzeti beavatkozásról⁷) lesz szó.

Különleges magyarországi repülőszolgálatok

Mezőgazdasági Repülőszolgálat

Hazánkban a mezőgazdasági repülés gondolatát a burgonyabogár elleni hatékony védekezés minél jobb megoldása vetette fel. A Szolgálat megszervezése⁸ az 1950-es években kezdődött. A munkarepülések külföldi szakemberek közreműködésével, a MALÉV-től bérelt **Po-2** repülőgépekkel történtek. Az 50-es évek közepén a permetezés volt a legfontosabb teendő. Az Földművelésügyi Minisztérium Növényvédelmi Szolgálat a kísérleti repülések tapasztalatai alapján kidolgozta a szolgáltatás nagyüzemi technológiáját. [5]

⁴ Új Magyar Lexikon 3 G-J. Akadémiai Kiadó, Budapest 1962. 244. oldal.

⁵ „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.

⁶ Winkler László: Magyar repülők, repülő magyarok. Pallas stúdió. Kossuth nyomda, Budapest 2001. 159-163. oldal.

⁷ Szükséghelyzetet a következőképpen értelmezem, minden olyan az emberek életét és a vagyoni biztonságát, a nemzeti javakat veszélyeztető helyzet, mint az elemi csapások, közlekedési és egyéb balesetek, robbanások, erőművek balesete, terrorista cselekmények, gázkitörés, olajkút-, erdő-, nádas-, bozóttűz, stb. Elvileg ide tartoznak a légi jármű balesetek, katasztrófák is, ebben a cikkben ez utóbbiakat a légi kutatás-mentés című rész tárgyalja.

⁸ Winkler László: Magyar repülők, repülő magyarok. Pallas stúdió. Kossuth nyomda, Budapest 200. 159-160. oldal.

A Szolgálat 1959-től Repülőgépes Növényvédő Állomásként működött, 5 db **Po-2** repülőgéppel és 43-45 fővel dolgozott. 1961-ben már 21 db **Po-2** repülőgép volt szolgálatban, ezeket később leváltották a cseh **Brigadyrok**, és a lengyel **PZL-101**-ek. 1968-ban Nyíregyházán létrehozták a mezőgazdasági repülőgépvezető-képző iskolát, amely jól képzett mezőgazdasági repülőgép-vezető üzemmérnököket képzett. A szolgálatnak önálló repülőgép-szerelő üzeme volt (a budaörsi repülőtéren), és iskolarendszerű repülőszerelő-képzés is folyt az 503-as iparitanuló-intézetben. [5]

1975-től a 90-es évek elejéig Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium alárendeltségébe tartozó Repülőgépes Szolgálatként (MÉM RSZ) ismerjük. Az állományában lévő **K-26** típusú helikopterek a növényvédelmi feladatokra nagyon jól beváltak, különösen szőlőpermetezésnél, és pontos munkát igénylő feladatoknál. [5]

A Szolgálatnak a fénykorában összesen mintegy 200 db repülőgépe és helikoptere volt. Az alapfeladat - a permetezés és a műtrágyaszórás – mellett légi fényképezést is végzett a polgári és katonai térképészek számára. A mezőgazdasági repülés ma már ilyen szervezett formában nem létezik. Az 1990-es évek elején a MÉM RSZ-ot felszámolták. [5]

Légi mentőszolgálat

A mentőrepülést⁹ 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. [5]

1950-től katonai és polgári repülőgépekkel (**Po-2**) alkalmasszerűen 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 vásárolt. 1964-ben a Szolgálat már 4 db **Supre Aero**, 3 db **L-200 D Morava** repülőgéppel végezte betegszállítási feladatait. [5]

1963-tól helikoptereket is szolgálatba állítottak. Először a lengyel **Mi-2**-t. Ma sokkal modernebb helikopterek vannak a Szolgálat állományában. [5]

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

Jelenleg az Országos Mentő Szolgálat Légi Mentő Szervezet egy budapesti és öt vidéki helikopter-es légibázisról látja el feladatát, végzi a sürgősségi betegszállítást, az erre a feladatra speciálisan átalakított **Mi-2** helikopterekkel. Az ALARM CENTER **AS 350B** (Ecureuil) helikopterrel, valamint **L410 UVPE** (Ambulance plane) repülőgéppel oldja meg a nemzetközi betegszállítást.¹⁰ [13]

Vízügyi Repülőszolgálat

A vízügyi szervek felderítő feladatra a Szolgálat megalakulása előtt is vettek igénybe polgári és katonai repülőgépeket (pl. **Jak-12**). [5]

A Szolgálat¹¹ 1960-ban alakult. Kezdetben egy **Aero-45** és két **L-200 D Morava** géppel az árvízi és a belvízi helyzet előrejelzését végezték. A Szolgálat állományába lengyel **PZL-101**-ek és svájci **Pilatus Turbo Porter** nyolcszemélyes repülőgép, francia **Mauli** négyülékes kisgépek is teljesített szolgálatot. A szervezetet 1994-ben megszüntették, és teljesen felszámolták. [5]

Légi rendészet

Az 1920-as évek elején a csendőrséget hatalmazták fel a légi közlekedés rendészeti és közbiztonsági feladatainak ellátásával.¹² A mátyásföldi és a budaörsi repülőtér őrzése, a le- és felszállási díjak beszedése, a pilóták és utasok okmányainak ellenőrzése is kötelességük volt. [5]

⁹ U.o. 160-161. oldal.

¹⁰ www.orszagosmentoszolgalat.hu

¹¹ U.o. 161-163. oldal

¹² Magyar légi rendészet. Szárnyas fejezetek. Top Gun. XIII. évfolyam, 2002/3. szám. 37. oldal.

A polgári, a motoros és a sportrepülés rendszeres ellenőrzése tette szükségessé, hogy a rendőrségnek¹³ 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 felügyelet biztosítja, hogy szükség esetén - operatív módon - be lehessen avatkozni az eseményekbe, vagy a rendkívüli eseményeket meg lehessen előzni. [5]

A már említetteken kívül a légi rendészet feladatai:

- Bűncselekmények nagy kiterjedésű helyszíneinek rögzítése légi felvételekkel.
- Eltűnt személyek kutatása.
- Elemi csapások közvetlen felderítése.
- Erdőtűzek helyszínének felderítés.
- Futár feladat.
- Sportesemények, nagyobb rendezvények biztosítása.
- Terroristák elleni fellépés.
- VIP személyek biztosítása.
- A 3/1983 (III. 16) számú BM rendelet hatósági jogosítványokkal is felruházta a Légirendészeti Parancsnokságot. Később ezeket módosították, bizonyos jogköröket és feladatokat átvett a Légügyi Hatóság, másokat még közösen oldanak meg. 14 [5] [7]

Ez a szervezet 1959-ben Országos Légirendészeti Kapitanyság, 1964-től Légirendészeti Parancsnokság, 1975-től (a határőrség légi szolgálatának és a légi rendészetnek az összevonása után) Országos Rendőrfőkapitanyság Légirendészeti Parancsnokság, később Országos Rendőrfőkapitanyság Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokság, 2004-től Országos Rendőrfőkapitanyság Biztonsági Rendészeti Szolgálat Légirendészeti Parancsnokság nevet viseli. [5] [7]

A Légi Rendészet a következő repülőgépeket üzemeltette: **Sokol M1 D, Aero-45, Super Aero-45, L-200 D Morava, PZL-104, ZLIN-43**. [5] [7]

Helikoptereket¹⁵ 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. [5] [7]

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 rendőrség helikopterei a tűzoltóság, a határőrség, a polgári védelem részére is végeznek repüléseket, de magas rangú állami vezetőket is szállítanak. [5] [7]

A nevezett különleges repülőgépes szolgálatokon kívül a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság is rendelkezik helikopterekkel. A 6 db **K-26** (Kamov) helikopter korábban a Magyar Honvédségnél teljesített szolgálatot. Ezek a helikopterek itt még szolgálati feladatot nem hajtottak végre. Lekonzervált állapotban várják „sorsuk beteljesedését.”

A repülőeszközök (helikopterek) alkalmazását igénylő feladatok

Kormány és miniszteri rendelet szabályozza a légi kutatás-mentés megszervezését és végrehajtását. Alkotmányos kötelesség, hogy sürgőshelyzetben (elemi csapások, közlekedési és egyéb balesetek, robbanások, erőművek balesete, terrorista cselekmények, stb. esetén) a legsürgetőbb, 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 takarékoság¹⁶ is indokolhatja, hogy a nevezett feladatok

¹³ U.o. 163. oldal

¹⁴ Földi Attila: Légi zsaruk. (Magyar Szárnyak. XXVII. évfolyam 2000. 27. szám. 181-182. oldal.)

¹⁵ Magyar légi rendészet. Szárnyas fejezetek. Top Gun. XIII. évfolyam, 2002/3. szám. 37. oldal.

¹⁶ A takarékoság érdekében közös repülőbázisok, javító-szerelő egységek, közös géppark fenntartása is elképzelhető (légi mentő, tűzoltó, légi kutató-mentő, légi rendész egy bázison).

megoldásában résztvevő szervezetek közösen – nem teljesen kizárt, hogy közös bázisról - használják a beavatkozásra „mozgósítható” speciálisan felkészített erőket, repülőeszközöket, elsősorban a helikoptereket.¹⁷

Légi kutatás-mentés

A bajba jutott repülőgépek, repülőgép-személyzetek kutatása-mentése nem mai keletű gondolat, a légi járművek alkalmazásával egyidős. A kezdeti időszakban a felderítést esetenként repülőgépek végezték (a balesetre, katasztrófára vonatkozó lakossági bejelentések azonban sokszor szükségtelenné tették alkalmazásukat), a mentési feladatok zöme szinte kizárólag földi erők és eszközök, vízi járművek feladata volt. A repülőgépekről a felderítés ugyan könnyebben hajtották végre, de a bajbajutottak megsegítéséhez, a mentéséhez, elszállításához az is kellett, hogy a terep alkalmas legyen a le és felszállásra, és az időjárás is kedvező feltételeket biztosítson. A nehezen megközelíthető helyeken az ejtőernyővel kidobott segítőkre ugyan lehetett építeni, de a bajba jutottak szállításához más eszközöket (földi, vízi járműveket) kellett igénybe venni. Rossz időjárási viszonyok között a levegőből történő „beavatkozásra” nem volt mód.

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 készülségi 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.

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 Hadseregcsoporthoz végezte.

A Légi Kutató-mentő Szolgálat¹⁸ a bajba jutott (katonai, polgári, magán) repülőgépek, helikopterek személyzetének és utasainak megkeresését, segítségét, életének és egészségének megóvását, továbbá a veszélybe kerültek elszállítását végzi egy különlegesen kiképzett csoporttal. A légi kutató-mentő csoport 24 órás váltásban dolgozik, tevékenységét kutató-mentő operatív csoport támogatja.

A légi kutatás-mentés¹⁹ 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. (Érzésem szerint ez a rendszer reformra szorul, erre vonatkozó elképzelést lásd később.)

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 rendben az ország két repülőterén (Szolnokon, és Pápán) kutató-mentő csoportot, azaz egy-egy helikoptert (egy-egy **Mi-8**,

¹⁷ A tanulmánynak ebben a részében 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.

¹⁸ Katonai Lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest, 1985. 365. oldal.

¹⁹ A kutatás-mentés két fogalmat takar: a légi, vízi, szárazföldi kutató-mentő tevékenységet (SAR Search and Rescue), amely a béke idején történő események kezelésére hivatott, valamint a harci kutatás-mentést (CSAR – Combat Search and Rescue), amely kizárólag csak hadi helyzetre, általában ellenséges környezetben bajba jutott repülőeszközök, illetve személyzetek kutatás-mentését szolgálja. Magyarországon helikopteres légi kutató-mentő (SAR) szervezet működik.

vagy **Mi-17**, illetve tartalékot) a hozzátartozó személyzettel²⁰ tartson készségi szolgálatban. A riasztás után a készségi helikopter orvossal, és az oltási 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 munkálatokat. A bajba jutottak felkutatása, mentése, a tűz oltásának megkezdése - tehát, ha azt az időjárás lehetővé teszi, a katonai helikopterek feladata. Ha a helikopter nem szállhat fel 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.²¹ [14]

Meg kell azonban jegyezni, hogy a lakosság, vagy más szervek bejelentései 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.²² Az együttműködők 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 felkutatásában, kimentésében, elsősegélynyújtásban, elszállításban). Ebben a feladatban is együttműködők a Rendőrség, a Mentők, és a Tűzoltóság.

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

Tűzoltóság

Repülőeszközök a tűzoltás szolgálatában. „Első ízben valószínűleg 1918-ban alkalmaztak repülőgépet tűzoltásra az Egyesült Államokban levő Morgan városban.²³ Egy súlyos robbanást követően tűzvész keletkezett, amelynek oltását rendkívül megnehezítette a további robbanások sorozata. A szétszóródó romok újabb tűzfészeket hoztak létre. A gyors felderítés oltás érdekében repülőgépet használtak a tüzeset helyének megfigyelésére. A repülőgép lényegesen megkönnyítette a katasztrófa elhárítását.” [10]

„A tűzoltóság minden technikai újítást magáévá téve halad a fejlődés útján²⁴, 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.” [11]

„A repülésnek nagy szerepe van az erdő és tűzterületek elleni harcban.²⁵ 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.”

A repülőgépeket, helikoptereket már régóta alkalmazzák kiterjedt (erdő, tőzeg, nádas, stb.) tüzek oltására. [12]

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

Helikopterek alkalmazása a hazai tűzoltók gyakorlati munkájában. Az elején le kell szögezni: a magyar Tűzoltóság jelenleg helikopterekkel nem rendelkezik²⁶, de képes arra, hogy szükség esetén – a

²⁰ A készségi helikopteren hat fő: helikoptervezető (parancsnok), másodpilóta, fedélzeti technikus, kutató-mentő személy (2 fő), orvos (tiszt), vagy felcser (tiszthelyettes).

²¹ www.altonova.hu/forszazs/kutato.html

²² Az érvényes szabályozás szerint egy Mentés Koordináló Központnak (RCC – Rescue Coordination Center) kellene működnie, amely a szükség esetén a riasztást elvégezni, és az adódó feladatok összehangolását megoldaná.

²³ A Fire Engineering 1957 májusi számára hivatkozva írta a Magyar Tűzoltó nevű folyóirat (1959. 1. szám, 15. oldal).

²⁴ Tűzrendészeti Közlöny XXXIV. évfolyam 12. szám (1936. december), 13. oldal.

²⁵ Magyar Tűzoltó VIII. évfolyam (1956) 10. szám, 7. oldal.

²⁶ A BM OKF állományába lévő helikopterek (K-26) elvileg a tűzoltók rendelkezésére állhatnának, de ezek hatósági vizsgával nem rendelkeznek, és mivel nem mai típusról van szó - kérdéses az ismételt szolgálatba állításuk.

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 bizonyos esetekben célszerű lenne a tűzoltóknak is helikoptereket alkalmazni. Ehhez két adalék: a magas épületek²⁷ 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** 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, 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-, bozót-tűz, árvíz esetén, stb. oltási és/vagy mentési feladat megoldására.
- 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 a következő: „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.”²⁸ [12]

A légi kutatás-mentés jövője

Nagy a valószínűsége, hogy a légi kutatás-mentés reformra szorul, ez az élet követelménye. A reform alapelve: az adott feladat megoldása annak a szervezetnek, vagy együttműködésben azoknak a szervezeteknek - a kötelessége, amelyek a legjobb feltételekkel rendelkeznek (szakértelem, eszközök, személyi feltételek, kellő gyakorlati tapasztalat, stb.), alaposan megfontolva a rendelkezésre álló erők és eszközök, azaz az erőforrások leghatékonyabb felhasználását, szükség esetén azok azonos bázis(ok)ról való alkalmazását is.

A reform szükségességét többek között a következőkkel lehet alátámasztani:

²⁷ Hazánk néhány nagyvárosában – Budapesten, Szolnokon, Gyöngyösön, Debrecenben, stb. – készültek olyan lakóházak, hivatali épületek, tanintézetek, és más építmények, amelyek húsz emeletnél magasabbak.

²⁸ Várkonyi: Pázmándi önkéntesek. Tűzvédelem. CXXI. évfolyam 8. szám (1998 augusztus). 36. oldal.

- 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 hírendszereken vehetők mindenképpen szükségessé teszik a katonai részvételt a kutató-mentő feladatok ellátásában. Vagy lehetővé kell tenni ezeknek a közleményeknek a vételét az országos rendszerben (a Mentés Koordináló Központban).
- 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 úgy tudja biztosítani a törvényben előírt két helyen – a Dunától keletre, és a Dunától nyugatra - a légi kutató-mentő szolgálat fenntartását, hogy a feladat megoldásához valamilyen váltási rendben, vagy vezényelt (kihelyezett) állománnyal a Dunántúli repülőtérén (Pápán, mint állomáshelyen) a helikoptert (és a tartalékát), annak személyzetét és a kutató-mentő csoportot folyamatosan készenlétben tartja. Ez feltehetően többletköltségekkel jár.
- A MH repülőgép és helikopter állománya ma lényegesen kevesebb, mint amikor életre hívták a kutató-mentő készenlét szolgálatot. Valamikor tehát teljesen egyértelmű volt, hogy ezt a feladatot a honvédségre ruházzák. A helyzet közben lényegesen megváltozott, a katonai repülő eszközök száma jelentősen lecsökkent, ezzel együtt a gyakorlatokhoz, az egyéb igénybevételhez kapcsolódó, valamint a kiképzési repülések száma is jelentősen lecsökkent. (A katonai repülések prioritása is megszűnt). Szerencsére a kutató-mentő szolgálat riasztására is lényegesen kevesebb alkalommal kerül sor, (évente nem éri el a tizet).
- Hosszabb távon megérné korszerű helikopterek beszerzése, amelyek például a BM OKF Tűzoltóság készenlét rendszerében látnák el a légi kutató-mentő feladatot, olyan számvetéssel, hogy a kutató-mentő csoport állományában rendőr, felelős katonai személy is lenne, vagy szükség esetén azzal kiegészülne.
- A jelenlegi légi kutató-mentő csoportok tevékenysége alapjában 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 a baleset helyszínén a tűzoltók beavatkozása (tűzoltás, robbanás veszély elhárítása, mentés) nélkül érdemleges feladatot senki sem tud végezni.
- Az ország területén a tűzoltók az érvényben levő vonulási időn belül bármely esemény helyszínére megérkeznek. Légi kutató-mentő feladat esetén a tűzoltóság állományába tartozó helikopterek alkalmazásával a kezdeti beavatkozásig eltelt idő nem lenne nagyobb, mint amit a szolgálat jelenleg biztosítani tud.
- A hírközlés ma (a mobil telefonok, a polgári és nem polgári vezetékes telefonhálózatok, a rádiótelefonok világa) gyors információközlést tesz lehetővé. A HM illetékes szervei ugyan a hírendszereikön 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) az illetékes helyekre jut, azaz azokhoz, akiknek a bekövetkezett eseményhez kapcsolódóan feladataik vannak.
- Anyagi megfontolások, az erőforrások hatékonyabb felhasználása alapján megfontolásra érdemes, hogy a légi mentők jelenleg meglévő hat, a légi rendészet kettő, a katonai kutató-mentők két meglévő bázisát a kutató-mentő szervezetek együttesen használják. Ha az ország lefedettsége így nem biztosítható, akkor kézenfekvő néhány bázissal a meglévőket kiegészíteni.
- A kutató-mentő szervezetek tevékenységét lényegesen megkönnyíti, hogy a tűzoltóság munkáját önkéntes alapon, váltásos rendszerben jól felkészült (szakképzett) orvosok is segítik.

Budapesten a kijelölt helyen ügyeletben lévő (tűzoltó) orvos a riasztási központ döntése alapján, és jelzésére - a rendelkezésére álló gépjárművel - megy a káreset színhelyére.

A megreformált légi kutató-mentő szervezet működését a következőképpen gondolom el:

- 15 perces repülési idővel számolva az országban kilenc helyen kellene helikoptert készülségben tartani (például. Budapesten, Pápán, Nagykanizsán, Balatonkilitin, Pécsen, Kecskeméten, 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 a káreset helyszínére érkezhethet 20 perc alatt.
- 20 perces repülési idő esetén már csak öt helyen kellene helikoptert készülségben tartani (pl. Pápa, Pécs, Budapest, Szeged, Debrecen, Szolnok) a kiérkezési idő így 25 percre növekedne, de Nagykanizsa, és Mátészalka körzetében ez az idő további egy perccel több lenne. Ebben az esetben csak a meglévő bázisok, repülőeszközök igénybevételére épülne a rendszer.
- A kutató-mentő egység állományába a helikopter személyzetén kívül a speciálisan képzett Helikopteres Kutató-mentő Csoport állománya tartozna a szükséges egészségügyi, tűzoltó, és mentőeszközökkel.

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 szabad tengelyű 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 egy 5 fős raj 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 készülségi 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 gyakorlatok alapozzák meg.

A kutató-mentő szolgálatban alkalmazott és alkalmazható helikopterek. A világon szolgálatban volt és még jelenleg is szolgáló helikopterek között tallózva²⁹ 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.
- SA-321 SUPER FRELON, a franciák alkalmazzák tengeri mentőfeladatra.
- A-109 HIRUNDO, rendőrségi, hegyi mentő, tűzoltó, kutató-mentő helikopter.
- 47 SIOUX, betegszállító szerepben is.
- UH-1D/H IROQUOIS, Dél-Amerikában kutató-mentő helikopter.
- CH-46 SEA KNIGHT, az Öböl-háborúban 60 db végezte a betegszállítást.
- BELVEDERE, teherszállító, és kutató-mentő.
- AS-532 COUGAR, különleges mentőhelikopter szerepben is.
- 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.
- SH-2, kutató-mentő a tengereken.

²⁹ A Mester kiadó kártyái. (Mester kiadó. Budapest.)

- 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.
- H-21, mentő bevetésekben is alkalmazták.
- Mi-2, kutató-mentő, rendőri feladat.
- W-3 SOKÓL, mentő helikopter.
- 330 (SCHWEIZER), tűzoltó és rendőri feladat.
- S-55/H-19, tengeri mentő.
- S-61/ SH-3 SEA KING, tengeri mentő.
- S-62/ HH-5 SEAGUARD, kutató-mentő.
- SH-60B/F SEAHAWK, tengeri mentő helikopter.
- WESTLAND LYNX, tengeri mentő feladat.
- WESTLAND WESSEX, kutató-mentő.
- WESTLAND WHIRWIND, kutató-mentő. [15]

Szükséghelyzeti beavatkozás

Nemzetközi kitekintés. A szükséghelyzetben való önzetlen segítségnyújtást, a világ jóakarátú, a károsultakkal szolidáris erőinek együttműködését számtalan példa bizonyítja. Az időben érkező segítség némileg enyhíti a bajba jutottak gondjait. Az élelmszer, 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 – földrengést 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 erdőtűznél a magyar katonai helikopterek bambi-backettes (függő víztartály) oltó tevékenysége.

Magyar szakemberek - tűzoltó tiszt - irányításával turbóreaktív oltógéppel hajtották végre Kuvaitban az égő olajkutak oltatását.

A példákat még tovább lehetne sorolni.

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 erdőtüzek oltásában a repülőgépek, helikopterek alkalmazása teljesen természetes.

Hazai helyzetkép. Hazánkban - az utóbbi mintegy tizenöt évben - számtalan olyan esemény történt, amelyben a segítségnyújtás ugyancsak főszerepet kapott, és ebben a forgószárnyasok nemcsak epizódszereplők voltak.

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 vízszivargások felderítésével, az árvízvédelmi szakemberek kritikus helyekre szállításával, homokzsák-hordással, életmentéssel, személyszállítással, stb.) nyújtottak segítséget. A honvédség helikopterei az 1970-es árvízvédelmi munkákban megfeszített ütemben 520 óra repült időt teljesítettek³⁰; ugyanakkor együttműködve másokkal az élet és vagyonmentés során 4100 főt evakuáltak, 126 főt pedig lebegésben (függésben) csörlőkkel emeltek a fedélzetre.³¹ „A Hernád menti

³⁰ Kiss Tibor: A vegyes repülőosztálytól – a helikopter ezredig. (Magyar Szárnyak. XXXI. évfolyam 2003. 31. szám. 107. oldal.)

³¹ Iván Dezső: A magyar katonai repülés rövid története VI. rész. (Magyar Szárnyak. XXVIII. évfolyam 2000. 28. szám. 124. oldal.)

árvízhelyzetben... 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 homokzsákot rakni a gátra”³².... A tűzoltók a rendőrökkel karöltve - Mi-2 helikopterekkel - személyek mentésében jeleskedtek.

A hazai gázkitöréseknél, olajkutak tüzeinél, nagy kiterjedésű erdő-, nádas-, bozóttüzeknél nélkülözhetetlen technikai eszközök voltak a helikopterek, de a tűzoltók turbóreaktív oltógépe is egy új korszak kezdetének eszköze a hazai gáz-, és olajkutak oltásában.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] IVÁN Dezső: A magyar katonai repülés rövid története (VI.) Magyar Szárnyak. XXVIII. évfolyam 2000. 28. szám.
- [2] Hadtudományi Lexikon A-L. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest 1995.
- [3] Új Magyar Lexikon G-J. Akadémiai Kiadó, Budapest 1962
- [4] IVÁN Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály, Budapest 1999
- [5] WINKLER László: Magyar repülők, repülő magyarok. Pallas stúdió. Kossuth nyomda, Budapest 2001
- [6] Magyar légi rendészet. Szárnyas fejevadászok. Top Gun. XIII. évfolyam, 2002/3. szám
- [7] FÖLDI Attila: Légi zsaruk. (Magyar Szárnyak. XXVII. évfolyam 2000. 27. szám
- [8] Katonai Lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest, 1985
- [9] Magyar Tűzoltó 1959. 1. szám
- [10] Tűzrendészeti Közlöny XXXIV. évfolyam 12. szám (1936. december)
- [11] Magyar Tűzoltó VIII. évfolyam (1956) 10. szám
- [12] VÁRKONYI: Pázmándi önkéntesek. Tűzvédelem. CXXI. évfolyam 8. szám (1998 augusztus)
- [13] www.orszagosmentoszolgalat.hu
- [14] www.altonova.hu/forszazs/kutato.html
- [15] A Mester kiadó kártyái. (Mester kiadó. Budapest. 2002-2005)

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