

V. évfolyam 4. szám

# HATÁRRENDÉSZETI TANULMÁNYOK

**2008/3. KÜLÖNSZÁM**



**B U D A P E S T**  
**- 2008 -**

**A RENDŐRSÉG TUDOMÁNYOS, TECHNOLÓGIAI ÉS INNOVÁCIÓS TANÁCS  
HATÁRRENDÉSZETI MUNKACSOPORT  
TUDOMÁNYOS, SZAKMAI KIADVÁNYA**

Felelős kiadó:

**SAMU ISTVÁN**  
**rendőr vezérőrnagy**  
**Rendőrség rendészeti főigazgatója**  
**Rendőrség Tudományos, Technológiai és Innovációs Tanács**  
**Határrendészeti Munkacsoport elnöke**

Szerkesztő:

**GÖRBE ATTILÁNÉ ZÁN KRISZTINA**  
**rendőr alezredes**  
**rendőrségi tanácsos**

**ISSN: 1786-2345**

Nyomdai munkák:

**Rendőrség Nyomda**

**A HEJCEI LÉGI KÖZLEKEDÉSI  
BALESET**

**MENTÉSI-KUTATÁSI  
MUNKÁLATAINAK**

**RENDÉSZETI TAPASZTALATAI**

**Készítette:  
Dr. Bajtai Csaba  
hőr. ezredes**

**2007.**

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>Bevezetés</b>	5. oldal
<b>I. A rendészeti szervek kutató-és mentő tevékenységére vonatkozó főbb szabályzók</b>	7. oldal
<b>II. A légi közlekedési baleset bekövetkezése kapcsán kialakult helyzet és a bevezetett intézkedések</b>	12. oldal
1. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 19-én	12. oldal
2. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 20-án	20. oldal
3. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 21-én	23. oldal
4. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 22-én	25. oldal
5. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 23-án	26. oldal
6. A légi közlekedési balesettel összefüggő helyzet további alakulása és ahhoz kapcsolódó intézkedések	26. oldal
<b>III. Következtetések, észrevételek, javaslatok</b>	28. oldal
<b>Befejezés</b>	33. oldal
<b>Felhasznált irodalom</b>	34. oldal
<b><u>Mellékletek:</u></b>	
1. számú	Összesített eseménynapló
2. számú	Riasztási adatlap
3. számú	Hejce helyszínvázlat

## B E V E Z E T É S

2006. január 19-én Hejce község térségében egy AN 24-es szlovák katonai utasszállító gép zuhant le. A baleset híre mind a magyar, mind pedig a szlovák közvéleményt egyaránt megrázta. A roncsok felkutatása, a kutató-mentő tevékenység és az ahhoz kapcsolódó biztosítási feladatok ellátása több szervezet összehangolt munkájával valósult meg és mintegy öt napos időtartamra terjedt ki.

A váratlanul jelentkező problémák megoldására a helyszínen számos újszerű megoldás született valamennyi – a mentésben érintett - szervezet részéről. Ezeknek a tapasztalatoknak az összegyűjtése, a beszabályozatlan, vagy ellentmondásos területek tudományos igényű feltárása ez idáig még nem, vagy csak részben történt meg.

A Miskolci Határőr Igazgatóság (továbbiakban igazgatóság), illetve a megerősítő határőr erők mindvégig részt vettek a kutatási, zárási és egyéb biztosítási feladatok végrehajtásában. Tevékenységük helyszíni irányítását, az együttműködő szervekkel történő kapcsolattartást rendészeti igazgatóhelyettesként személyesen láttam el. Más szervek munkájával is kapcsolatban is számos olyan közvetlen tapasztalatot, benyomást szereztem, melyek túlmutatnak a légi katasztrófán. Hasznosításuk jelentősen segítheti, a különböző veszélyforrások, rendkívüli események, katasztrófák elleni védekezés hatékonyságát is.

Az utóbbi években több, a bajbajutott légijárművek megsegítésére irányuló gyakorlat került levezetésre. A gyakorlatokat követően elemzések, különböző szakmai értékelések készültek, melyek tapasztalatai konkrét szabályzók formájában meg is jelentek. Ezeket a gyakorlatokat általában nyáron, esetleg ősszel, nappali időszakban, többnyire félig fedett, a mentőalakulatok felvezetésére alkalmas terepszakaszon, megfelelő összeköttetéssel, szervezeten hajtottuk végre. Az élet azonban rácsáfolt ezekre a körülményekre. A baleset télen, éjszakai időszakban, erősen behavazott, erdős-hegyes terepen, összeköttetés hiányában, szinte járhatatlan útviszonyok és rendkívül hideg időjárás mellett következett be. A körülményeket tovább bonyolította, hogy a szerencsétlenül járt repülőgép

külföldi katonai utasszállító gép volt. Tanulmányomban be kívánom mutatni, hogy a légijárművek balesetével, felkutatásukkal, a mentési munkálatok megszervezésével és végrehajtásával kapcsolatos jogszabályok, parancsok, intézkedések előírásai hogyan érvényesültek a konkrét esemény kapcsán, illetve milyen módosításra szorulnak, mely területek szabályozása ellentmondásos, vagy éppen hiányos.

A mentésben résztvevők nagyfokú áldozatvállalásáról, embert próbáló helytállásáról minden szinten elismeréssel szóltak. Ez valóban elkerülhetetlen volt, vajon nem lehetett volna a kedvezőtlen hatásokat csökkenteni?

A további kutatások elősegítése érdekében szükségesnek tartom dokumentálni az események bekövetkezését, a bevezetett intézkedéseket, az azok érvényesülését segítő, vagy gátló tényezőket. Szeretném bemutatni a felmerült problémák újszerű megközelítését, megoldásuk módját, melyek hasonló helyzetekben mások számára a jövőben is jól hasznosíthatóak. Számos olyan probléma is felmerült, melyek a helyszínen nem voltak orvosolhatók, megoldásuk részben szervezeti, illetve munkamódszerbeni változtatást, részben pedig anyagi ráfordítást igényelnének. Ezeknek tartós fennmaradása továbbra is nehezítheti a különböző kutatási, mentési, illetve biztosítási feladatok ellátását, megoldásuk ugyanakkor viszonylag csekély ráfordítással igen jelentős mértékben megkönnyítené a védekezés hatékonyságát.

A mentésben résztvevő különböző szervek mind helyi, mind területi szinten kivétel nélkül eseménynaplót vezettek, elemezték az események tapasztalatait, összefoglaló jelentéseket készítettek és terjesztettek fel az előjáró szerveik részére. Ezek felkutatása, további elemzése, illetve feldolgozása reményeim szerint a tervező munka színvonalát lényegesen javíthatja, hozzájárulva a bevezetendő intézkedések hatékonyságának növeléséhez is.

A kutatómunka során különféle interjúkészítési technikákat alkalmaztam, melyekkel mind a végrehajtói, mind pedig a vezetői állomány tapasztalatait hasznosítani igyekeztem. Az empirikus kutatási vonalat természetesen szakirodalmi kutatásokkal is kiegészítettem. A kutatómunka során támaszkodtam

a társszervekkel, illetve kollégáimmal fennálló munkakapcsolataimra is. A szerteágazó forrásanyag, számos ábra, fénykép, térkép, térkép vázlat és illusztráció, valamint táblázat felhasználását is magában foglalta.

Remélhetőleg a közeljövőben nem kell hasonló katasztrófával szembesülnünk, de az alkalmazott eljárásokra, módszerekre vonatkozó tapasztalatok más csapaterős alkalmazást igénylő esetekre is jól adaptálhatók

## **I. A RENDÉSZETI SZERVEK KUTATÓ-ÉS MENTŐ TEVÉKENYSÉGBEN VALÓ RÉSZTVETELÉRE VONATKOZÓ FŐBB SZABÁLYZÓK**

**A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény** állami feladatként határozza meg a légi közlekedés rendészeti feladatainak ellátását, melyet - a Honvédelmi Miniszter által ellátott katonai légtér rendészeti feladat kivételével – a Belügyminiszter irányít. A törvényben szintén állami feladatként jelenik meg a bajba jutott légi járművek megsegítésére a nemzetközi követelményeknek megfelelő kutató - mentőszolgálat fenntartására vonatkozó kötelezettség, melyet a Belügyminiszter a Honvédelmi Miniszter és a Népjóléti Miniszter együttesen lát el. A jogszabály értelmében a belügyminiszter intézkedik a balesetet szenvedett légi jármű felkutatásáról, a tűzoltásról, a személyek kimentéséről, valamint a baleset helyszínének biztosításáról.

A törvény 68.§-a értelmében a Kormány – a Miniszter, a légügyi főigazgató, belügyminiszter, a pénzügyminiszter, és a polgári nemzetbiztonsági szolgálatokat irányító miniszter, a Határőrség országos parancsnoka, az Országos Rendőrfőkapitány, valamint az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatója részvételével – Légi Közlekedés Védelmi Bizottságot hoz létre. A bizottság jogkörét, feladatait és működési rendjét Kormány rendeletben határozza meg.

Szintén rendeletben állapítja meg a belügyminiszter – a honvédelmi miniszterrel, a népjóléti miniszterrel és a pénzügyminiszterrel együttesen – a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatok szervezetét, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselési rendjét.

A **2005. évi CLXXXIV. törvény** a légi - , a vasúti és vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatával kapcsolatosan előírja, hogy a helyszín biztosítását, határterületen a Határőrség illetékes szervével együttműködésben a Rendőrség látja el.

A légi közlekedési baleset és a súlyos repülőesemény helyszínét a vizsgáló bizottság vezetőjének megérkezéséig a Rendőrséggel kötött megállapodásban meghatározott időtartamig, de legalább a Rendőrség helyszínre érkezésétől számított négy óra időtartamig a Rendőrség biztosítja.

A helyszín eredeti állapotban való megőrzésétől kizárólag akkor lehet eltekinteni, ha azt személyek életének, testi épségének védelme, katasztrófhelyzet felszámolásához nélkülözhetetlen azonnali intézkedések, valamint halaszthatatlan eljárási cselekmények indokolják; ilyen esetekben is kizárólag a mentéshez szükséges változtatásokat szabad végrehajtani.

Amennyiben a helyszín katonai létesítmény területe, vagy őrzött katonai szállítmány, a helyszín illetve a szállítmány őrzéséről és változatlanul hagyásáról az illetékes katonai szerv gondoskodik.

A helyszín őrzését és annak időtartamát a szakmai vizsgálat vezetőjének az illetékes rendőri, katonai szervekkel – határterületen a Határőrség területileg illetékes szervével is – egyeztetni kell.

**A 123/2005. (XII.29.) GKM rendelet** a légi közlekedési balesetek, a repülő események és légi közlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatát szabályozza. Előírja, hogy a helyszín változatlanul hagyása, a roncsok megőrzése érdekében távol kell tartani az illetékteleneket, gondoskodni kell arról, hogy a légi jármű, annak berendezései, vezérlőszervei, rakománya - vagy ezek roncsai, illetőleg roncsainak része – a vizsgáló bizottság megérkezéséig változatlan állapotban maradjanak. A mentés és a tűzoltás során a légi jármű és részeinek vagy roncsainak indokolatlan megváltoztatását el kell kerülni. Ha az időjárás alakulása (pld.: eső, hó) ezt indokolja és az eset jellege ezt lehetővé teszi, akkor a vizsgáló bizottság megérkezéséig a légi járművet, illetve roncsait és a nyomaikat – ha az megváltoztatásuk nélkül lehetséges – alkalmas anyaggal (pld: műanyag fóliával) kell lefedni. A rendelet 5. §. (1) bekezdése előírja, hogy a mentésbe a Rendőrség erőin túlmenően határterületen a Határőrség erőit is be kell vonni. A (2) bekezdés



értelmében a lajstromozó, vagy az üzemben tartó állam erre vonatkozó kifejezett kérése esetén biztosítani kell, hogy az adott állam meghatalmazott képviselőjének ellenőrzéséig a légi jármű, annak tartalma és minden más bizonyíték maradjon érintetlenül.

**A 212/1997. (XII.1.) Kormányrendelet** a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között katasztrófák esetén történő együttműködésről és kölcsönös segítségnyújtásról szóló Egyezményt hirdeti ki. A rendelet kimondja, hogy a szerződő felek megkönnyítik az államhatár átlépését, a felszerelés és segélyszállítmányok behozatalát. A segélycsapatoknak, vagy segítőknek joguk van arra, hogy az államhatárt határátkelőhelyen kívül is átléphessék, saját egyenruhájukat viseljék, ha ez szokásos felszerelésükhöz tartozik. A felszerelésekre és segélyszállítmányokra nem érvényesek a behozatali és kiviteli áruforgalomra vonatkozó tilalmak és korlátozások. Mindkét szerződő Fél megengedi, hogy azok a légi járművek, amelyek a másik Fél államának felségterületéről kerülnek bevetésre, átrepüljenek országa felségterületén, kijelölt helyen fel és leszállhassanak az engedélyezett leszállóhelyeken kívül.

**A 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelet** a bajbajutott légi járművek megsegítését (felkutatását, mentését) ellátó kutató-mentő szolgálatok szervezetét, működését, fenntartását, értesítését és a mentéssel járó költségek viselését szabályozza. Meghatározza a feladat végrehajtásában résztvevő szervezetek részére az együttműködési, illetve önállóan végzendő feladatokat, melynek célja a földi kutatás-mentésben történő koordinált részvétel.

A bajbajutott légi járművek légi, illetőleg földi felkutatására és mentésének végrehajtására a belügyminiszter a katasztrófavédelem, a Rendőrség és a Határőrség állományából kutató-mentő szolgálatot hoz létre, mely tevékenységét a feladat jellegének megfelelően külön kialakított szerkezettel hajtja végre.

A kutatással-mentéssel kapcsolatos koordinálására és vezetésére mentés összehangoló központot (MÖK) kell létrehozni és szükség szerint működtetni. A központ ideiglenes szervezet, önálló költségvetéssel nem rendelkezik. Feladata a kutató-mentő feladat összehangolása, irányítása, más állami szervekkel az

együttműködés, a tájékoztatás megszervezése és végzése, valamint a Kormány folyamatos tájékoztatása.

A MÖK vezetője az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatója (továbbiakban OKF).

A riasztási adatlap alapján az esemény jellegétől függően az OKF főigazgatója dönt arról, hogy a légi jármű baleset jellegének, mértékének megfelelően szükség van-e a MÖK összehívására, vagy csak területi operatív csoportot hoz létre az érintett szervek képviselőiből.

A fenti jogszabályok figyelembevételével valamennyi rendészeti szerv kidolgozta saját belső szabályzóit, melyek parancsokban és intézkedésekben nyertek kifejezést, mint központi, mint pedig területi szinten. Ezek részletes bemutatása meghaladná a tanulmány tartalmi kereteit, ugyanakkor szükségesnek tartom, hogy legalább a Határőrség példáján azokat bemutassam.

A bajbajutott légi járművek megsegítésével összefüggő határőrségi feladatokat (kutató - mentő szolgálatok működését, fenntartását, riasztásának, alkalmazásának rendjét) a 66/1998. OPK. intézkedés, az annak módosítására kiadott 25/2004. OPK intézkedés, illetve a Határőrség részműveleti terve szabályozza, mely területi szintre is leképezést nyert.

A kutató-mentő tevékenységet a HŐR OPK-án a bevetési főosztály, az igazgatóságon elsősorban a helyi szervek erőinek, eszközeinek átcsoportosításával, illetve 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelet 8. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott területi illetékességgel rendelkező földi kutató - mentő alegységekkel hajtja végre.

**Az igazgatóság földi kutató-mentő csoportjának létszáma 25 fő (a határ vadász századok állományából egy szakasz). Felszerelését a kijelölt alegység raktárában málházásra előkészített állapotban, elkülönítve tárolják. (1. sz. melléklet)**

A bajbajutott légi járműről minden szolgálatban lévő, illetve szolgálaton kívüli határőr köteles haladéktalanul bejelentést tenni, elsősorban a határőrségi, akadályoztatás esetén a rendőrségi, katasztrófavédelmi szervek ügyelei

valamelyikéhez, amennyiben azt, vagy annak jeleit észleli, illetve ilyenről tudomást szerez.

A Határőr Igazgatóság Bevetés Irányítási Szolgálata (továbbiakban BISZ) a légi jármű balesetről kapott bejelentést köteles késedelem nélkül továbbítani a Határórség Központi Bevetés Irányítási Szolgálata (továbbiakban KBISZ) felé az arra rendszeresített adatlapon. (2. sz. melléklet) Az adatlap a legfontosabb adatokat, információkat tartalmazza (baleset ideje, helye, légi eszköz típusa, mérete, lakott, vagy egyéb területen történt esemény stb.).

A BISZ a bejelentés vételét és továbbítását követően jelentést tesz az igazgatórendészeti helyettesének és az ő utasításának megfelelően intézkedik a kutató-mentő tevékenységre igénybe vehető határőr erők készenlétbe helyezésére, a halasztást nem tűrő feladatok végrehajtásának megkezdésére, a soron kívüli jelentések megtételére, a Részműveleti Tervben rögzített feladatok végrehajtására.

Amennyiben az Országos Rendőr-főkapitányság (továbbá ORFK) Központi Ügyelet más szervtől, személytől kap bejelentést, értesíti a KBISZ-t. A szolgálat jelentést tesz az eseményről a rendészeti főigazgatónak és annak utasításai szerint értesíti az illetékes határőr igazgatóság(ok) BISZ-át, amely jelentést tesz az igazgató rendészeti helyettesének és a kapott utasításnak megfelelően, valamint a részműveleti terv előírásai szerint jár el az előző bekezdésben leírtak szerint. A légi jármű baleset körzetének kutató-mentő munkáját minden esetben a helyszínrre vezényelt tűzoltó egység vezetője koordinálja. A légi jármű baleset helyszínének biztosítását a Rendőrség látja el. Amennyiben a baleset határterületen történik a Határórség együttműködik a biztosítási, kutatási, mentési feladatok végrehajtásában -szükség esetén- a szomszédos állam túloldali határőrizeti szerveivel is. A BISZ köteles eseménynaplóba rögzíteni a légi jármű balesettel kapcsolatos valamennyi információt, feladatot és a tett intézkedéseket a feladat végrehajtás nyomon követhetősége érdekében.

A határőrizetről és a Határórségről szóló 1997. évi XXXII. törvény 17.§ (4) bekezdése alapján a nemzetközi forgalomban közlekedő légi járművek kényszerleszállása esetén az illetékes légiforgalmi szolgálat köteles a Határórséget

értesíteni. A légi jármű továbbhaladásához a Határőrség és a Vám- és Pénzügyőrség együttes engedélye szükséges. Az úti okmányok ellenőrzését a legközelebbi határrendészeti kirendeltség hajtja végre.

## **II. A KIALAKULT HELYZET ÉS A RENDÉSZETI SZERVEK ÁLTAL BEVEZETETT INTÉZKEDÉSEK**

### **1. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 19-én**

2006. január 19-én két AN-24-es repülőgép szállt fel a koszovói Pristina repülőtéréről. A repülőgépek - a KFOR missziót félév után letöltő - katonákat szállították haza Szlovákiába. A gépeket a magyar légtérirányítás már átadta a szlovák légügyi szervezeteknek, azok a leszálláshoz készültek, mikor az egyik gép fedélzetén 43 fővel 19.38 órakor eltűnt a légtérirányítás radarjainak képernyőjéről.

A szlovák szervek a légi-kutató-mentő szolgálatok részére első fokozatú készenléletet rendeltek el, ezzel egy időben a sliach-i reptérről egy MI-17-es helikoptert irányítottak a baleset helyszínére. A budapesti Szlovák Nagykövetség, a Véderő, valamint Rendőr Attasé 20.10 órakor szereztek tudomást a légi-katasztrófáról. A magyar katasztrófavédelmi szervek értesítését követően, a helyszínre indultak.

A kutató- mentő tevékenységben meghatározó jelentőséggel bíró területi szervek csak meglehetősen késéssel és pontatlansággal kaptak információt a bekövetkezett légibalesetről. A katasztrófavédelem megyei ügyeletre 20.24 órakor érkezett értesítés szerint Telkibánya 5 km-es körzetében történt a baleset. 20.30 órára pontosítást nyert, hogy az esemény helyszíne Vilmány-Fony-Telkibánya háromszög térsége. A 20.40 órakor kapott újabb információk a baleset helyszínét már egyértelműen Hejce külterületére korlátozta. A megyei ügyeleten ez időben csupán egy fő ügyeletes teljesített szolgálatot, aki végrehajtotta az igazgató értesítését, intézkedése értelmében végrehajtotta a kiemelt riasztásból adódó feladatokat, értesítette az operatív csoportot, felkészült az ügyelet megerősítésére. Eközben folyamatos telefonhívásokat kellett rendeznie, az ügyeletes főigazgató, főügyelet, valamint nagyszámban jelentkező sajtó felé. (1. sz. melléklet)

Az Országos Rendőr-főkapitányság Központi Ügyeletét a Ferihegyi Légiirányítás supervisorja 20.04 órakor értesítette, hogy egy AN-24-es típusú szlovák felségjelzésű repülőgép valószínűleg lezuhant Telkibánya és Hejce község közelében. A központi főügyelet 20.12 órakor tájékoztatta B.-A.-Z. Megyei Rendőr-főkapitányság ügyeletének vezetőjét, aki a térségben illetékes encsi rendőrkapitányság ügyeletét utasította, hogy győződjenek meg a bejelentés valóságáról. 20.31 órakor jelentett a közbiztonsági igazgatónak, majd a kapott intézkedésnek megfelelően értesítette a mentőszolgálatot, illetve megkezdte a kórházak szabad kapacitásának felmérését. Első lépésként összevonták a miskolci közterületen szolgálatot ellátó állományt, s a baleset helyszínére irányították. 20.55 órakor megkezdte működését a megyei törzs, berendelésre került az első csapataszolgálati század és az encsi rendőrkapitányság bevonható állománya. A megyei rendőrfőkapitány 21.15 órakor, az encsi városi rendőrkapitány pedig a helyszínről jelentett a belügyminiszter asszonynak.

A Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség (továbbiakban kirendeltség) Tornyosnémeti Közúti Határátkelőhely ügyeletes helyettesét a szlovák határőrizeti szervek 2006. január 19-én 20.22 órakor arról tájékoztatták, hogy 20.00 óra körül a kassai repülőtér radarjainak képernyőiről eltűnt egy szlovák katonai szállítórepülőgép. Segítséget kértek az információ ellenőrzéséhez. Az ügyeletes helyettes rögtön jelentette az igazgatóság BISZ-nak a szlovák kérést. A főügyeletes azonnal felvette a kapcsolatot a Magyar Honvédség Veszprémi Lokátor Ezredével. Az ezred ügyeletes megerősítette a katasztrófa bekövetkezésének tényét, miszerint egy AN-24 típusú katonai utasszállító repülőgép Magyarországon Hejce, illetve Fony térségében nagy valószínűséggel lezuhant, a légi kutató-mentő szolgálat úton van.

A katasztrófa idejében a kirendeltség és az encsi rendőrkapitányság, gönci őrsének (továbbiakban rendőrőrs) járőre 2-2 fővel teljesített közös szolgálatot a térségben a rendőrőrs által biztosított személygépjárművel. A járőrt az encsi rendőrkapitányság ügyeletes 20.15 órakor rádióan értesítette, hogy a térségben lezuhant egy repülőgép és a járőrt Gönc térségébe irányította.

Az igazgatóság BISZ-a az információk pontosítását és az esemény tisztázását követően végrehajtotta a bajba jutott légi járművek megsegítését biztosító kutatómentő tevékenységben való részvételre vonatkozó igazgatósági részműveleti tervben foglaltakat. A főügyeletes 20.28 órakor felvette a kapcsolatot a B-A-Z. Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság, 20.29 órakor a B-A-Z. Megyei Rendőr-főkapitányság ügyeleti szolgálataival, akik már tudtak az eseményről.

Az információk pontosítását követően 20.30 órakor jelentett az igazgatónak, aki utasította a szakterületi vezetők (rendészeti igazgatóhelyettes, határrendészeti, bevetési, műszaki osztályvezetők és a technikai alosztályvezető), valamint a Kossuth Határvadász Század parancsnokának értesítésére és berendelésére az igazgatóságra. Az igazgató a berendelt vezetői állományból operatív törzset alakított, amelynek feladata az igazgatóság és a kirendeltség erői alkalmazásának előkészítése, a helyszínen végrehajtandó konkrét feladatok irányítása, illetve koordinálása volt. A rendészeti igazgatóhelyettest és a bevetési osztályvezetőt 20.45 órakor kirendelte a baleset helyszínére Hejce községbe. Feladatuk a helyszínen a mentést irányító törzsszel történő közvetlen kapcsolatfelvétel, illetve a későbbiekben beérkező határőr erők-eszközök tevékenységének operatív irányítása, a feladatellátás más szervekkel történő koordinálása volt.

Az igazgató intézkedett továbbá a határvadász század és a kirendeltség alkalmazható erőinek mentési feladatok végrehajtására történő felkészülésére. A kirendeltségre 20.50 órára 16 fő, Miskolcra a század állományából 21.45 órára 48 fő érkezett be.

Az értesítési tervek naprakészségének, az ügyeleti szolgálatot ellátók felkészültségének, illetve a berendelt állomány készségszintű begyakorlottságának köszönhetően ez minimális időn belül megtörtént. Az érintett állomány legtávolabb lakó tagjai is egy órán belül beérkeztek. A feladat súlyát átérezve, nagyrésztük saját gépjárművel vonult be állomáshelyére és rövid eligazítást követően megkezdte a részműveleti tervben meghatározott teendők végrehajtását (az előkészített eszközök, anyagok málházása, híradó-, egyéb technikai eszközök előkészítése, stb.).

20.55 órakor a Vilmány községben tartózkodó határőr-rendőr közös járőr egy helikoptert észlelt a Hejce fölötti hegy térségében, ezért Hejcére indultak. A rendőrörsről is több járőrt indítottak a településre.

A községbe érve azt tapasztalták, hogy a helyi lakosság egy része szintén észlelte a légi jármű katasztrófáját és többen a baleset irányába már előttük elindultak a helyszín felkutatására.

Mivel a közös járőr személygépjárműve (rendőrségi Volkswagen Bora) alkalmatlan volt a terepen való közlekedésre, ezért az egyik rendőr kolléga hejcei ismerősét keresték fel, aki terepjárójával és helyismeretével segítette a járőr további tevékenységét a roncs felkutatásában, megközelítésében. A helyi lakosok a legelső pillanattól önfeláldozóan vettek részt a kutatási és mentési feladatok segítségével. Helyismeretükkel, saját gépjárműveikkel támogatták a mentőegységek felvezetését, forró teát készítettek az átfázott embereknek stb.

A közös járőr haladását a baleset helyszínére nagymértékben megnehezítették a kedvezőtlen domborzati, időjárási és éjszakai látási viszonyok, az erdős növényzet, az akadozó összeköttetés.

A katasztrófa Hejce községtől légvonalban mintegy 3 km-re északra, a Borsó-hegy tetején (M-34-127-D-a-6724/1) következett be. A repülőgép egy bükkerdőben 30-40 méter széles sávban, mintegy 400 méter hosszan letarolta a fákat és a földbe csapódott. A terep a katasztrófa térségében meredek hegyoldalakkal, vízmosásokkal erősen átszegdelt. Az erdőben csak keskeny, hol meredek, hol erősen lejtős, csak egy nyomon és járművel nehezen járható talaj utak voltak, melyek gyakran keresztezték egymást, vagy kettéváltak. Az útról lehúzódni, letérni a sűrűn növekvő fák miatt nem lehetett, megfordulásra alkalmas kisebb tisztás csak kevés volt. A falu és a Borsó-hegy közötti szintkülönbség mintegy 400 méter. A helyszínt járművel és gyalogosan is csak hosszabb úton (a községtől 6-7 km) lehetett megközelíteni. A térséget az előző napokban bekövetkezett havazás miatt mintegy 20-25 cm-es hótakaró borította. Az erdei utak emelkedőin több gépjármű „elkapart”, ami azok további jegesedését vonta maga után. A 3. számú főút kivételével a településekre (Vilmány, Hejce, Gönc) vezető utakat is összefüggő, letaposott, havas jégborda takarta. Hejce ún. zsáktelepülés, Vilmány község irányából csupán egy műúton közelíthető meg. A mentés ideje alatt a hőmérséklet  $-10$  és  $-19$  C fok között váltakozott. (3.sz. melléklet)

A helyszíntre igyekvő közös járőr mozgását a szlovák helikopterről észlelték és a terepjárójuk előtt az utat megvilágítva a helikopter mutatta az irányt a

katasztrófa helyszínére. A terepviszonyok miatt autóval csak egy vadászházig lehetett eljutni, amely még mindig 3-4 km távolságra volt a baleset konkrét helyszínétől. Emiatt a járőr gyalogosan közelítette meg a szerencsétlenség közvetlen helyét, amelyet már a füst, illetve a tűz fénye jelzett. Menet közben a kirendeltség ügyeletesét folyamatosan tájékoztatták helyzetükről, az általuk tapasztaltakról. Rádióon kapták az értesítést, hogy a rendőrőrs másik járőre megtalálta a lezuhant repülőgépet és egy túlélőt. Néhány perc múlva a közös járőr is odaért, ahol bekapcsolódtak a túlélő ellátásába, illetve továbbiak felkutatásába. A terep és a gép törzsének átvizsgálása során újabb túlélőket nem találtak. A sebesült képes volt angol nyelven beszélni, elmondta, hol érez fájdalmat, úgy ítélte meg, hogy segítséggel képes járni is. Azt is elmondta, hogy Koszovóból tartottak hazafelé. A rendőrökkel a helyszínre érkezett mentőápoló ellátta a sérülését. Az elsőként kiérkező járőrök a továbbiakban helyszínbiztosítást hajtottak végre és tájékoztatást, illetve útbaigazítást adtak az érkező mentőegységek, kutató erők részére.

A katasztrófavédelem részéről elsőként az encsi tűzoltók érkeztek a helyszínre és megyei ügyeletük is ekkor kapott először értékelhető visszajelzést a konkrét eseményről, eszerint a terület rendkívül nehezen közelíthető meg, a repülőgép roncsai 600x40 méteres területen szóródtak szét, több holttest található, a gép törzse lángol. Az út jeges, csúszós, meredek, egy nyomszélességű erdei út, a helyszín csak alacsony vonulási sebességgel közelíthető meg.

A határrendészeti kirendeltségről 21.15 órakor mentési, kutatási feladatok végrehajtására 15 fő és 4 db gépjármű lett útba indítva Hejce községbe, ahová 21.30 órára esemény nélkül megérkeztek. Ezzel egy időben jelentkezett belépésre a Tornyosnémeti Közúti Határátkelőhelyen (továbbiakban átkelőhely) az első szlovák mentőegység 14 fővel, 4 db mentő, valamint 1 db speciális gépjárművel. Az átkelőhelyen megszervezték a további mentőegységek és a speciális katonai gépjárművek, szállítmányok gyors, szakszerű átléptetését, valamint kíséreléssel Hejce községbe történő vezetésüket. Az éjszaka során folyamatosan érkeztek mentőcsapatok és katonai járművek a Szlovák Köztársaságból, melyek beléptetése zökkenőmentesen megtörtént. Azzal a feladattal küldték őket, hogy hajtsák végre



az esetleges túlélők felkutatását, mentését. A hajnali órákban kiléptetésük hasonlóan rendezett körülmények között, problémamentesen zajlott.

A B-A-Z. Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság igazgatója a helyszínre történő kiérkezéséig az encsi rendőrkapitányság vezetőjét bízta meg a tevékenység irányításával, aki 22.00 órakor a jelenlévő rendőröket és határőröket, valamint a mentőket Hejce belterületéről felrendelte a lezuhant repülőgéphez. A hegyre vezető úton a kirendeltség erőinek a magyar mentők és tűzoltók elakadt járműveinek mentésében, útról történő eltávolításukban kellett részt venniük, mivel azok a jeges úton akadályozták a továbbhaladást. A kirendeltség vezetője és 1 fő rendőr 21.31 órakor a községből felvezető úton ellenőrző-átengedő pontot (továbbiakban EÁP) létesített, mely alapvetően annak lezárását hajtotta végre.

A szerencsétlenség helyszínére irányított határőr és rendőri erők terepkutatásban vettek részt, valamint közelbiztosítást hajtottak végre. A rendkívüli időjárási körülmények között a rádiók, a lámpák és egyéb technikai eszközök a - 10 C fok alatti hőmérséklet miatt mintegy fél óra alatt üzemképtelenné váltak. Kapcsolattartásra ebben az időszakban még lehetőséget nyújtottak az egyéni mobiltelefonok, azonban a terep nem kellő lefedettsége miatt, illetve a készülékek túlterhelése következtében a lehetőségek tovább szűkültek. A terepviszonyok a helyszínről többnyire csak szlovák mobil hálózaton tették lehetővé a kapcsolattartást.

Az igazgatóságról a rendészeti igazgatóhelyettes 22.15 óra és 22.30 óra között érkezett Hejce községbe, ahol ekkor már több tűzoltó- és mentőautó, a szlovák speciális mentőcsoport és számos újságíró tartózkodott. A kutató-mentő alközpont ekkor még a településen nem működött, a kutatást és mentést irányító Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság igazgatója a baleset helyszínén tartózkodott és a fentiekben rögzített okok miatt nem volt elérhető. A rendészeti igazgatóhelyettes, mivel a községben újabb információkat nem tudott az eseménnyel kapcsolatban beszerezni, a helyzet további tisztázása érdekében – a bevetési osztályvezetőt az ellenőrző-átengedő ponton hátrahagyva - a baleset helyszínére ment. Ott tájékoztatta a katasztrófavédelmi igazgatót a rendelkezésre álló határőr erők létszámáról, technikai eszközeiről, illetve azok várható kiérkezésének idejéről. Javaslatot tett a határőr erők zárási feladatokra, illetve az EÁP-on történő alkalmazására. A rendészeti igazgatóhelyettes és a bevetési osztályvezető

helyszínre érkezéséig a határőr erők helyszíni tevékenységének szervezését, irányítását a Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség vezetője hajtotta végre. Eleget tett jelentési és tájékoztatási kötelezettségeinek, szolgálati mobiltelefonján folyamatosan tartotta a kapcsolatot a mentésben részt vevő erők vezetésével.

A községből a helyszínre vezető út kijárata ebben az időszakban kiemelt fontossággal bírt, ezért az annak lezárását végző rendőr-határőr erők további megerősítésre kerültek abból a célból, hogy megakadályozzák az illetéktelen személyek, újságírók, helyi lakosok feljutását, illetve útbaigazítsák, kijelölt helyekre irányítsák az érkező újabb mentőcsapatokat, biztosító erőket, mentőket, tűzoltókat. Zárási feladatok végrehajtásában a rendőrségi 1. csapatszolgálati század, az encsi rendőrkapitányság, valamint a Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség állománya vett részt.

Az úton zajló forgalom szabályozása is elengedhetetlen feltétele volt a mentési munkálatok folyamatos, szakszerű végzésének. A feladat végrehajtásában részt vevők több esetben is tapasztalták, hogy arra illetéktelen személyek is elhelyezkedtek a feljutni igyekvő tűzoltó- és mentőautókban, néhány újságíró katonai, vagy ahhoz nagyon hasonló terepmintás ruhát viselt.

A jelenlévő erők részére a média irányába teljes hírzárlat volt elrendelve.

A Határőrség országos parancsnoka (továbbiakban országos parancsnok) 21.50 órakor a Nyírbátori és a Balassagyarmati Határőr Igazgatóságok egy-egy határvadász szakasza részére készenléletet rendelt el, feladatokat határozott meg a világosodás után történő kutatásban való részvétellel kapcsolatosan. A szomszédos igazgatóságok kijelölt vezetőivel az igazgatósági operatív törzs tagjai folyamatos kapcsolatot tartottak, részükre a szükséges információkat biztosították, megszervezték az erők útba indítása esetére a helyszínre történő felvezetésüket.

A országos parancsnokkal az esemény teljes időszaka alatt az igazgató, illetve a helyszínre kirendelt rendészeti igazgatóhelyettes tartotta a kapcsolatot, tájékoztatta a kialakult helyzetről, valamint a tett intézkedésekről.

A szomszédos igazgatóságok részére meghatározott feladatokat az országos parancsnok 23.52 órakor visszavonta, mivel a helyszín biztosítására ekkor már elegendő egyéb erő is Hejce község térségében várakozott.

A Kossuth Határvédelem Század 22.45 órakor 41 fővel és 1 fő tolmáccsal, 7 db gépjárművel (köztük 1 db speciális, telefonos és rádióösszeköttetést biztosító mobil bevetési központtal) indult útba Hejce községbe, illetve állományából 8 fős tartalékot képezett Miskolcon.

A határvédelem erők 23.55 órakor érkeztek be Hejcére és felkészültek a biztosítási feladatok végrehajtására. A mobil bevetési központ kezelőszemélyzete a község területén rövid idő alatt beüzemelte a rendszereket, kialakította saját belső rádióhálóját.

Valamennyi rendészeti szerv operatív törzse intézkedett az állományuk védőitallal, élelemmel történő ellátásának megszervezésére, a beszerzések, vásárlások lebonyolítására, valamint a szükséges további felszerelések, anyagok helyszínre juttatására, az állomány részére történő biztosítására.

A helyszínen a mentést nagymértékben nehezítette a felszerelések hiánya, mindösszesen 6 db 12 kg-os por-, 7 db 12 kg-os haboltó (kényszermegoldásként hó) állt rendelkezésre, miközben a géptörzs megmaradt részében továbbra is tüzek égtek, a gép környezetében 15 fő elhunyt személyt lehetett látni, a roncsok között vélhetően további áldozatok is voltak.

A katasztrófa egyetlen túlélőjét röviddel éjjel előtt nagy nehézségek árán sikerült egy Lada Nivával a helyszínről leszállítani a félúton lévő vadászházig, ahol mentőbe tették át, amelyet Tornyosnémetin keresztül Kassára útba indítottak és 20-án 00.20 órakor kiléptettek az államhatáron.

A mentés körülményeit – a már említett időjárási és terepviszonyokon túl – tovább bonyolította, hogy külföldi katonai repülőgép zuhant le és kezdetben az sem volt ismert, hogy lőszert, robbanóanyagot szállított-e a gép. A Tornyosnémeti Közúti Határátelőkötőhelyen 21.30 és 03.30 óra között Szlovákiából több részletben összesen 9 db mentőautóval 23 főt, 3 db tűzoltó autóval 14 főt 7 db tehergépjárművel és 1 db busszal 54 fő katonát, továbbá 5 db gépjárművel 23 fő

katonai rendészt léptettünk be. A járműveket minden esetben a Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség állományából kijelölt személyek vezették fel Hejce községbe. Ezen belül a fő szlovák mentőegység 00.10 órakor lépett be (7 db tehergépjármű, 1 db autóbusz és 54 fő katona). A szlovák katonai mentőalakulat felkészült a nyelvi problémák leküzdésére, mivel magyarul beszélő katonákat is hoztak, ugyanakkor a határvadász századdal az igazgatóság tolmácsa is a helyszínre lett vezényelve. A mentésre érkezett szlovák katonák nehezen fogadták el, hogy konvojuk nem mehetett fel a baleset helyszínére, ők mindenképpen részt kívántak venni a mentési munkálatokban. Csupán akkor nyugodtak meg némiképp, miután parancsnokukat a helyszínre felszállították és saját szemével győződhetett meg a mentési munkálatok szakszerű végrehajtásáról.

## **2. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 20-án**

A különböző szervezetek vezetői és munkatársai folyamatosan érkeztek a katasztrófa helyszínére, miközben a mentéshez szükséges anyagok, világítóeszközök kiszállítása az elakadt gépjárművek miatt egyébként is nagy nehézségekbe ütközött.

Az ORFK, a Katonai Légügyi Hivatal és az Országos Mentőszolgálat (továbbiakban OMSZ) több vezetője és szóvivője 23.00 és 02.00 óra között érkezett a helyszínre, akik tájékozódni kívántak a katasztrófa körülményeiről és a mentési, biztosítási feladatok állásáról. Előfordult, hogy a felállított EÁP-nál próbálták tisztázni, hogy a katonai, vagy a polgári légügyi hatóság illetékes-e a vizsgálatra, ezáltal a helyszínre menni. Az EÁP-ra egyébként is nagy nyomás nehezedett a legkülönbözőbb szervek és személyek részéről egyaránt, valamennyien úgy érezték, hogy feltétlenül a baleset helyszínére kell menniük. Ez valószínűleg elkerülhető lett volna, ha a községben (pl. az önkormányzatnál) települ a mentési munkálatokat irányító törzs.

A gép roncsainál tevékenykedő mentő gépjárművek 01.00 és 01.30 óra között vonultak le a helyszínről. Ezt követően az OMSZ szóvivője a jelenlévő újságírók részére rövid sajtótájékoztatót tartott. Az ORFK szóvivője szintén tájékoztatta a média képviselőit a kialakult helyzetről és a folyamatban lévő mentési

tevékenységről, ezt követően felkérte az újságírókat, hogy a község kultúrházában helyezkedjenek el az újabb sajtótájékoztató megtartásáig.

Ez utóbbi intézkedés jelentősen megkönnyítette a baleset helyszínére felvezető út kezdeténél szolgálatot ellátó rendőrök és határőrök munkáját, szervezettebbé és biztonságosabbá tette a forgalomirányítási, zárási feladatok végrehajtását.

A mentő gépjárművek leérkezését követően 01.30-02.30 óra között a határvadász század végrehajtotta a rendőri erők biztosítási helyszínre történő szállítását a gépjárművel járható útszakaszig.

A helyszínre érkezett határvadász század állománya a feladat végrehajtásáig pihent és melegedett, melyre a szlovák katonai autóbust a rendelkezésére bocsátották, amíg saját járműveik a rendőri erők zárási helyre történő kiszállítását hajtották végre. Az igazgatóságról 01.50 órára érkezett a helyszínre az élelmiszert és a védőitelt biztosító részleg, melyet a hejcei katolikus szeretetotthonban helyeztek el. A település vezetői biztosították a működésükhöz szükséges feltételeket.

A Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség állományából 02.20 órakor a helyszínt biztosító 16 fő bevonásra került és útba lett indítva állomáshelyére, ahová 02.45 órára vonultak be.

A légi baleset helyszínét megszemlélő vezetők 02.30 órakor érkeztek vissza a községbe, ezt követően a katasztrófavédelmi főigazgató eligazítást tartott a feladatok végrehajtásában részt vevő szervek vezetőinek. Tisztázták a következő órákban végrehajtandó feladatokat, döntöttek az erők-eszközök alkalmazásának további rendjéről. Egyeztetésre került a szlovák szervek részvételének lehetősége, a roncsok elszállítása, a helyszínelés menete, a helyszínen tartózkodók létszáma, valamint sajtó kezelése.

A helyszín zárását, az EÁP működtetését, a rendőrség és a határőrség közösen kapta feladatul, mely később kiegészült szállítási és további terepkutatási feladatokkal is. Alkalmazásukat a rendészeti igazgatóhelyettes és a MRFK közbiztonsági igazgatója koordinálta.

Az időjárási viszonyok alakulása – mínusz 10 fok alatti hőmérséklet, szórványos havazás – miatt a helyszín biztosítását 4 óránkénti váltásokkal kívánták megoldani oly módon, hogy a határvadász század 04.00 órakor veszi át teljes körűen a zárás

végrehajtását és 20-20 fővel egymást váltva 20-án 10.00 óráig teljesít szolgálatot. Őket a helyszínre érkező Rendészeti Biztonsági Szolgálat (továbbiakban REBISZ) állománya váltotta volna le 18.00 óráig. 18.00 órától 21-én 10.00 óráig újfent a határőrség erőinek alkalmazására került volna sor, melyet ismét a REBISZ váltott volna le.

Az elvégzett erő-eszköz számvetés alapján – mivel a fentiekben meghatározott időt erővel a Miskolci Határőr Igazgatóság átfogni nem tudta – az igazgató 06.30 órakor kérte az országos parancsnoktól, hogy a két szomszédos igazgatóságtól a feladatok végrehajtására 20-20 főt a szükséges gépjárművekkel biztosítson, melyet az elfogadott és intézkedett az igényelt erők biztosítására.

Az igazgató a folyamatos információáramlás, a feladatok koordinálása és a helyszínen lévő határőr erők irányítása érdekében újfent összekötő tisztet vezényelt a mentést irányító törzsszel való kapcsolattartás végrehajtására, egyben intézkedett a rendészeti igazgatóhelyettes és a bevetési osztályvezető pihentetésére a megerősítő erők várható kiérkezéséig.

A Kossuth Határvadász Század 04.00 órakor 20 fővel megkezdte a katasztrófa helyszínének közelbiztosítását végrehajtó rendőri erők leváltását, melyet 06.30 órára fejezett be. A reggeli órákban kezdte meg a katasztrófa területén a megyei rendőr-főkapitányság bűnügyi igazgatója vezetésével a kijelölt bizottság a helyszíni szemle és nyomrögzítés végrehajtást. A szemle végén a közelbiztosítást végrehajtó század állományától önkéntes jelentkezés útján segítséget kértek a területen szétszóródott személyes- és értéktárgyak, okmányok felkutatásához, összegyűjtéséhez, amelyben 10 fő vett részt. A szemle 16.40 óráig (sötétedésig) tartott, ekkor felfüggesztésre került, és másnap január 21-én 05.00 órakor ismét folytatódott.

Az elhunytak földi maradványai – melyet az éjszaka és a nap folyamán a katasztrófavédelem beosztottai összegyűjtöttek – ekkor még a helyszínen elkülönítve voltak elhelyezve.

A határvadász század erőinek 10.00 órakor tervezett leváltását a REBISZ első csoportja nem tudta végrehajtani. Késve érkeztek Hejce községbe (12.00 óra), a gépjárművel a vadászházhoz történő szállításukat követően nem a határvadászok által megadott és megjelölt irányba haladtak, eltévedtek és mintegy 7 km

gyaloglás után visszatértek a vadászházhoz, amikor a tervezett szolgálati idejük le is járt. A váltást második csoportjuk hajtotta végre 14.30 órakor. Ezt követően a határvadász erők 16.00 órakor visszaindultak az igazgatóságra.

Az állomány a napközben jelentősen rosszabbodott időjárási körülmények között is kiemelkedő helytállást tanúsított. A napsütés ellenére a baleset helyszínén -19 C fokra süllyedt a hőmérséklet és viharos erősségű szél támadt. A téli gyakorló ruházatban is 15 percenként a tűzoltók által rakott tűz mellé kellett húzódni megmelegedni. A Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltségről 20-án 06.00 órától 18.00 óráig 5 fő az encsi rendőrkapitányság járőreivel közösen vett részt a kijelölt helyeken biztosítási, zárási feladatok végrehajtásában, illetve az EÁP működtetésében.

Az elhunytak földi maradványainak elszállítását 20-án az esti órákra szervezték meg. Külön gondot jelentett, hogy az elszállítás ne kegyeletsértő módon, illetve lehetőleg a sajtó kizárásával történjen meg. Az elhunytakat sötétedés után 4 db teherautóval hozták le a hegyről és a községet megkerülve 18.30 órakor a Tornyosnémeti Közúti Határátkelőhelyen átlépve szlovák területre szállították.

Az igazgatóság operatív törzse a szomszédos igazgatóságokról történő megerősítésre vonatkozó döntés után megszervezte az érkező erők fogadását, Hejce községbe történő felvezetését. Fogadásukat és eligazításukat a helyszínre ismét kiérkező rendészeti igazgatóhelyettes hajtotta végre. A Balassagyarmati Határőr Igazgatóságról 20 fő 4 db gépjárművel 17.15 órára érkezett ki Hejce községbe, rövid tájékoztatást követően felkészült a feladatok végrehajtására és 18.00 órakor megkezdte a REBISZ erőinek leváltását.

A Nyírbátori Határőr Igazgatóságról 20 fő 3 db gépjárművel 21.25 órára szintén megérkezett és a fentiekhez hasonlóan 22.00 órakor megkezdte a váltás végrehajtását.

### **3. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 21-én**

A helyszíni szemlebizottság 05.00 órakor folytatta a munkáját. A helyszíni tárgyalásokat követően ügyészi döntés született arról, hogy összegyűjtött repülőgéproncsok január 22-én a szlovák szervek részére átadásra kerülhetnek.

A szemlék során külön halottszemle és külön műszaki szemle folyt. A roncsok átkutatása során előtalált személyes értéktárgyakat – ugyancsak ügyészi döntés alapján – a rendőrség közvetlenül átadta a szlovák katonai rendőrség képviselőinek.

A szlovák és magyar katonai repülési szakértők által kiválogatott repülőgép alkatrészeket (műszerek, kapcsolók, főbb alkatrészdarabok) elkülönítve a hejcei polgármesteri hivatal által biztosított, lezárt, riasztóval ellátott raktárban helyezték el. A repülőgép fekete dobozában tárolt adatok kiértékelésére későbbi időpontban Szlovákiában került sor.

A helyszíni szemle utolsó elemeként a mentésben résztvevő tűzoltók, rendőrök, határőrök bevonásával a teljes terület ismételtén átvizsgálásra került, majd a szemlebizottság munkáját 14.35 órakor befejezte.

Az erők váltása, pihentetése nagy fokú szervezettséget igényelt. A két szomszédos határőr igazgatóságról vezényelt 20-20 fő 2x4 órás váltással 21-én 10.00 óráig hajtotta végre biztosítási feladatait. A pihenőidejüket a község kultúrházában kialakított melegedő helyen töltötték, ahol részükre az étkezés és védőital folyamatosan biztosított volt.

A Balassagyarmati Határőr Igazgatóság állománya 21-én 07.00 órakor, a Nyírbátori Határőr Igazgatóság állománya 11.10 órakor a feladat végrehajtását követően indult útba állomáshelyére.

A Nyírbátori Határőr Igazgatóság állományába tartozó törzsőrmester 03.00 órakor szolgálat váltáskor elcsúszott, bal bokája kificamodott. A Szikszói Kórházban látták el, ahol megállapították, hogy bokaszalag szakadása van. Nevezett Szikszón nem járult hozzá lába műtétjéhez, kérésére a Nyírbátorba visszatérő erőkkel visszaindult állomáshelyére, illetve a Kisvárdai Kórházba. A csúszásveszélyen túl további veszélyforrást jelentettek a viharos szél miatt leszakadó ágak, illetve fákról lezuhanó roncsmaradványok.

A megyei katasztrófavédelmi igazgató 21-én 18.00 órától éjszakára már csak a Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség és az encsi rendőrkapitányság állományából kért a közös biztosító tevékenység végrehajtására erőket.



#### **4. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 22-én**

A repülőgép maradványainak összegyűjtését, a roncsok terepről történő elszállítását 22-re tervezték, melynek biztosításához a rendőrség 20 fő határőrt igényelt 06.00 órára Hejce községbe. Az időjárás tovább romlott, a hőmérséklet továbbra is - 19 C fok volt és a viharos erejű szél gyakran hótorlaszokat emelt.

Az igazgatóságról a kért 20 fő határőrvadász a meghatározott időre a helyszínre ért, ahol a roncsot elszállító szlovák katonákkal, a katasztrófavédelmi igazgatóság beosztottaival, valamint az Egri Felderítő Század állományával együtt eligazításon vett részt.

A szlovák gépjárműoszlop kíséretét magyar rendőrségi felvezető és zárógépkocsi hajtotta végre. A határőr erők részére a Hejce községtől az átkelőhelyig vezető útszakaszon az útkereszteződések, a csomópontok ellenőrzésére, illetve a konvoj áthaladásának biztosítására vonatkozó feladatot határoztak meg. A roncsot szállító konvoj megérkezéséig feladatuk volt még a helyszínre igyekvő érdeklődők, látogatók visszafordítása, távoltartása (az ún. katasztrófa turizmus megakadályozása). Az eligazítás után 7 db szlovák tehergépjármű és az autóbusszal áthozott 25 fő szlovák katona, valamint az Egri Felderítő Század és a katasztrófavédelem beosztott állománya elindult a repülőgép roncsainak összeszedésére, járművekre rakodására. 10.00 órakor a településen az elhunytak emlékére gyászmise megtartására került sor, melyen a mentésben részt vevő szervek képviselői is részt vettek. A hozzátartozók a rendkívüli időjárás okozta hófúvások miatt nem tudtak a helyszínre megérkezni.

A katasztrófa helyszínén tevékenységét befejezve a szlovák katonai konvoj - 7 db tehergépjármű 14 fővel, 1 db autóbussz 25 fővel, 3 db személygépjármű 9 fővel - 14.30 órakor Hejce községet elhagyva a kijelölt útvonalon útba indult a Tornyosnémeti Közúti Határátkelőhelyre. Az átkelőhelyen az átléptetés idejére a kilépő forgalom szünetelt, a sajtó számára lehetővé volt téve az eseményről felvételek készítése. A repülőgép maradványait szállító járművek és az őket kísérő katonák járműveikkel 15.40 órakor esemény nélkül átléptek a Szlovák Köztársaság területére. A megerősítő erők 15.45 órakor bevonásra kerültek.

A BTK.185. § (3) bekezdésébe ütköző és aszerint minősülő gondatlanságból elkövetett halálos tömegszerencsétlenséget okozó légi közlekedés veszélyeztetése miatt, ismeretlen tettes ellen a B.A.Z Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya büntető eljárást indított meg.

Szintén ezen a napon került sor a rendőrség részéről a halott vizsgálati bizonyítványok kiállítására. Ez alapján Fony község körjegyzője intézkedett a halotti anyakönyvi kivonatok kiállítására és a Szlovák Nagykövetség Rendőrségi Attaséjának történő átadására.

#### **5. A kialakult helyzet, illetve a tett intézkedések január 23-án**

Valamennyi rendészeti szerv részéről a bevezetett intézkedések 2006. január 23-án estére vissza lett vonva. Intézkedés történt az érintett állomány járandóságainak biztosítására, az elszámolások elkészítésére, továbbá a felszerelések, a technikai eszközök, járművek ellenőrzésére, karbantartására. Több szervezetnél pszichológus bevonásával került sor beszélgetésre a mentési munkálatokba bevont állománnyal.

Az ezt követő időszakban a kirendeltség és az encsi rendőrkapitányság járőrei fokozott jelenléttel, közösen biztosították a térség ellenőrzését, ezáltal a hóban esetlegesen visszamaradt személyes és egyéb tárgyak őrzését.

#### **6. Az eseménnyel összefüggő helyzet további alakulása és ahhoz kapcsolódó intézkedések**

Január 23-án a Magyar Köztársaság belügyminisztere a mentésben résztvevő rendészeti szervek állományából több személyt is dicséretben és jutalomban részesített. Az elismerés átadására a Parlamentben került sor. Ezen túlmenően, az érintett szervezetek is jutalmazásban részesítették saját állományuk kiemelkedő helytállást tanúsító tagjait.

Január 25-én 15.05 órakor a Tornyosnémeti Közúti Határátkelőhelyen beléptetésre került a Szlovák Köztársaság honvédelmi minisztere és delegációjába

tartozó 5 fő, akik a repülőgép szerencsétlenség helyszínén tettek hivatalos látogatást. A miniszter úr megköszönte a mentésben résztvevők áldozatkész munkáját, majd megtekintette a tervezett emlékmű lehetséges helyszínét. A látogatást követően a delegáció 17.30 órakor szintén Tornyosnémetiben hagyta el az országot.

Január 26-án az áldozatok emlékére a szlovákiai Eperjesen gyász-szertartás megtartására került sor, melyre magyar rendészeti szervek képviselői is meghívást kaptak.

Január 30-án a Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség vezetője jelentette, hogy növekvő számban jelentek meg a térségben „katasztrófa turisták”, illetve „gyűjtögetők”. Február 01-én 08.00-16.00 óra között a rendészeti igazgatóhelyettes vezetésével a Kossuth Határvadász Század állományából 10 fő, a Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség állományából 12 fő és a Hidasnémeti Bűnügyi és Felderítő Szolgálat állományából 4 fő, a Rendőrség, illetve a szlovák katonai rendőrség képviselőinek jelenlétében terepkutatásban vett részt a légi jármű lezuhanásának helyszínén. A kutatás során néhány értéket nem képviselő személyes tárgyon kívül újabb, említést érdemlő tárgyak és maradványok nem kerültek elő.

Február 03-án a Szlovák Köztársaságból Tornyosnémeti Közúti Határátkelőhelyen 07.15 órakor 55 fő lépett be 8 db gépjárművel, akik a rendőrséggel, ügyészséggel közösen a helyszín ismételt átkutatását hajtották végre. A Hidasnémeti Határrendészeti Kirendeltség állományából 4 fő vett részt tevékenységük biztosításában. Kiléptetésükre 17.02 órakor 17.02 órakor a fenti átkelőhelyen esemény nélkül került sor.

### III. KÖVETKEZTETÉSEK, ÉSZREVÉTELEK, JAVASLATOK

Az esemény kapcsán megállapítható, hogy az információáramlás meglehetősen nehézkesnek bizonyult. A megyei katasztrófavédelmi igazgatóság – melynek szerepe a mentési munkálatok során meghatározó jelentőséggel bír – majd egy óras késéssel szerzett tudomást a légi katasztrófa bekövetkezéséről. Az intézkedések azonnali bevezetése hasonló helyzetekben életet menthet, ezért célszerű újra gondolni a különböző szervezetek közötti riasztási, értesítési rendszert. Az előjáró szervek irányába történő jelentést azonnal követnie kell az együttműködő szervek oldalirányú tájékoztatásának is.

A rendészeti szervek összességében helyesen mérték fel a saját erőik és eszközeik alkalmazásának lehetőségeit, a kutatási mentési feladatokat igyekeztek a korábban kidolgozott terveikkel összhangban végrehajtani.

A bevezetett intézkedések eredményeként az érintett állomány a kiértesítést követően rövid időn belül – esetenként saját gépjárművel – bevonult szolgálati helyére. A berendelt állomány a málházási feladatait, továbbá a rendelkezésre álló egyéb technikai eszközöket, járműveket rövid időn belül felkészítette a menet, illetve a feladat végrehajtására. A jövőre nézve tanulságul szolgálhat, hogy a berendelés során a „szolgálati helyére azonnal vonuljon be” sablont kerülni kell. Már a berendelésből ki kell, hogy derüljön a végrehajtandó feladat jellege, hogy az alkalmazásra rendkívül szélsőséges körülmények között kerül sor, időtartama elhúzódhat. Ebben az esetben jobban fel lehet készülni az időjárás viszontagságainak kivédésére, az esetlegesen előforduló ellátási nehézségekre.

A katasztrófa látványa rendkívüli lelki megpróbáltatást jelentett valamennyi feladatot ellátó vezetőnek és beosztottnak egyaránt. Részben talán ennek is betudható, hogy főként a kezdeti időszakban minden szervezet tette a dolgát, de a tevékenységek nem voltak összehangolva.

Rövid időn belül olyan nagy számban érkeztek gépjárművek, hogy már magát a települést is csak nagyon nehezen lehetett megközelíteni. Mivel nagy részük hólánc és helyismerettel bíró kísérő nélkül indult el a baleset helyszínére, részben

eltévedt, részben pedig hamarosan elakadt. Az úton megfordulni nem tudtak, ezáltal akadályt képeztek a többi, hólánccal felszerelt nagyobb teljesítményű jármű részére is. Utólag egyértelmű, hogy már a településre való bejutást is szabályozni kellett volna, konkrét, egyértelmű utasításokkal, nemhogy a helyszínre való közlekedést.

Konkrét utasítás hiányában a rendőr - határőr - járőr megítélésére volt bízva, hogy kit enged a helyszínre. Előfordult azonban, hogy a felállított EÁP-on a katonai és a polgári légiirányítás képviselői összevitakoztak, hogy melyikük jogosult a kivizsgálásra.

Korábban is voltak levezetve katasztrófa helyzetek kezelésére irányuló törzsvezetési gyakorlatok, de azok nyáron, bár hegyes terepen, de nappali és kevésbé bonyolult körülmények között kerültek végrehajtásra (pl. ott le tudott szállni a helikopter és az összeköttetés is működött). A tapasztalatok figyelembe vételével javaslom újragondolni az elkövetkezendő időszak gyakorlatainak helyzetbeállítását. Át kell gondolni azt is, hogy a vezető is ember, a katasztrófa helyzet benne is kiválthat olyan stressz hatásokat, ami adott esetben gondolkodásának beszűküléséhez, illetve hibás döntésekhez vezethet. Különböző speciális tréningekkel fel kell készíteni az érintett vezetői állományt a stresszhatásokra. Célszerűnek tartanám a különböző rendvédelmi szervezetektől központi szinten - pszichológusok - bevonásával célirányosan kiválasztani azokat a személyeket, akik stressz helyzetben is képesek a helyes döntések meghozatalára, a folyamatos vezetés fenntartására. Az így felállított, kellően felkészített és összeszokott törzs veszélyhelyzetekben is képes lehet professzionális módon irányítani a kutatási – mentési, vagy bármely más veszélyelhárítási tevékenységet.

Újragondolást érdemel elismerési gyakorlatunk is. Mint a korábbiakban leírtakból kiderült, a mentésben résztvevő állomány nagy számban kapott elismerést. Azok átadása több részletben, illetve több helyszínen történt. Akik elsőként kaptak jutalmat, úgy érezték, nem tettek többet, mint bármelyik társuk, saját kiemelésüket igazságtalannak ítélték meg, ezért a jutalmat szét akarták osztani. Mivel később több részletben már mások is kaptak jutalmat, ezért a kedélyek lassan

lecsillapodtak és az állomány végül valóban elismerésként érte meg jutalmazását.

A rádióforgalmazás terén gondként jelentkezett, hogy a Határőrségnél rendszeresített mobil bevetési központtal a terepviszonyok miatt nem lehetett a helyszínre felmenni, ahonnan a mentés egészének a kiszolgálásában is igen jelentős szerepet tölthetett volna be. További problémát jelentett, hogy a 06-60 Westel 450 Mhz-es szolgáltatás megszűnése óta a központba rendszeresített fax berendezést nem lehet üzemeltetni, amire az esemény kapcsán szükség lett volna, mivel a községben senki sem rendelkezett ilyen készülékkel.

A mobil telefonos összeköttetésre szükség lett volna, azonban a nagy hidegben a készülékek gyorsan lemerültek. A térerő hiánya ellehetetlenítette alkalmazásukat, néhány pontról azonban szlovák lefedettségen keresztül lehetett összeköttetést teremteni. A problémát teljes egészében megoldhatja digitális rádiórendszerek (EDR), illetve iridium műholdas telefonok alkalmazása.

A különböző részműveleti tervekben a földi kutató-mentő csoport részére meghatározott felszerelés hiánytalanul rendelkezésre állt. Azonban az elektromos készülékek akkumulátorai, elemei a tartós használaton kívüli állapot miatt nem voltak üzemképesek. A csoportfelszerelés egyes elemei (20 literes ballonkanna, 15 méteres kenderkötél, 6 kilogrammos porral oltókészülék, stb.) elavultak, nem felelnek meg a gyors, könnyű, szakszerű, biztonságos alkalmazás jelenkori követelményeinek. Egyes felszerelési eszközök nem alkalmasak éjszakai időben, rossz látási körülmények között mentési munkálatok huzamosabb ideig terepen történő végzésére. A felmálházott és kiszállított piros és fehér jelölő zászlók éjszaka nem látszanak, de csekély számuk miatt is alkalmatlanok a helyszínre vezető út kitűzésére. Helyettük világító foszfor rudak, fáklyák, vagy fényvisszaverő szalagok alkalmazását javaslom.

A világító eszközök gyorsan lemerültek, töltésük a helyszínen nem volt megoldható. A málhakészletben lévő, még sohasem használt, új nagy fókuszú akkumulátoros lámpa feltehetően a használat hiányából adódóan időközben önmagától is üzemképtelenné és feltölthetetlenné vált. Ehhez a típusú lámpához önálló akkumulátort nem lehet vásárolni, beszerzése csak készletben lehetséges.

Megállapítható, hogy a terepjáró Mitsubishi és Mercedes mikrobuszok a korábban jellemzett terepen és körülmények között csak korlátozott mértékben voltak igénybe vehetők. Nagyobb létszámú állomány gyors és komfortos szállítását célszerű ezekkel a járművekkel végrehajtani, de mint a bekövetkezett esemény kapcsán bebizonyosodott különösen nehéz viszonyok között a hólánccal felszerelt Niva terepjáró személygépjárművek voltak a leghatékonyabbak. Javaslom, hogy a gépjárműpark esetleges cseréjét követően is néhány darabot a megkíméltebb állapotban lévőkből rendszerben tartani, vagy hasonló paraméterekkel bíró eszközt is beszerezni. Javaslom továbbá a terepjáró gépjárművek részére 1-1 készlet hólánc központi biztosítását.

A rendészeti szervek nem rendelkeztek védőital melegítéséhez szükséges eszközökkel, a védőital melegen tartására és helyszínre szállítására megfelelő méretű hőálló edényekkel. Nincs rendszeresítve és biztosítva egyéni, korszerű törhetetlen (fém) hőpalack. Az állomány egyéni felszereléseként nem rendelkezik olyan hordozó eszközzel (hátizsák, hordtáska, vagy málhamellény), amiben a védőitalt, illetve étkező eszközöket, élelmiszert, elemlámpát, tartalék elemeket, WC-papírt, későbbiekben szükséges ruhaneműt, stb. a helyszínre magával vigyen, illetve magánál tartson.

A váltások végrehajtásánál több probléma is felmerült. Azok a helyi lakosok, akik az este és az éjszaka folyamán a helyszínt, illetve az oda vezető utat ismerték lakásukra távoztak, a mentésben elsőként résztvevő erők úgyszintén pihentetésre kerültek. Az új váltások helyszínre vezetése gondot okozott, mivel helyismerettel ekkor már kevesen rendelkeztek, a látási viszonyok pedig tovább romlottak a hóesés miatt. A felvezető út kb. felét gyalogosan, nehéz terepszakaszon kellett megtenni. A mentés során egyik szerv sem rendelkezett az útvonalak megjelölésére szolgáló jelzőeszközökkel (foszforrúd, fáklya, jelzőlámpa, fényvisszaverő, vagy világos műanyagzalag). Így több esetben előfordult, hogy a váltás eltévedt, illetve nagyobb kerülő úton, időben elcsúszva érkezett ki a megadott helyre. A mentésben résztvevők igyekeztek a községben beszerzett kék színű műanyag szemetes zsákok kifüggesztésével a felvezető utat megjelölni, ezek azonban a sötétben nehezen voltak láthatóak.

Mindenképpen szükségesnek tartom megtalálni a jogi lehetőségét annak, hogy hasonló helyzetekben a terepet jól ismerő helyi lakosok a törvény erejénél fogva bevonhatók legyenek a mentési munkálatokba.

Egyik legnagyobb gondként jelentkezett, hogy sem a Rendőrség sem a Határőrség nem rendelkezik mobil, melegedést biztosító eszközökkel (fűthető sátor, terepre kihelyezhető fűtőeszközök stb.). A baleset helyszínét csak gyalogosan lehetett megközelíteni, ezért a váltások kijuttatása sok időt vett igénybe. Az állomány a meneteléstől leizzadva ért oda. A nagy hideg miatt gyakran kellett őket váltani, ami részben fizikailag megterhelő volt, részben pedig időpazarló. Hasonló helyzetekben megoldást jelenthet melegedő sátrak felállítása a helyszínen, ahol az állomány egy része helyben megpihenhet és a váltások gyakoribb alkalmazásával mérsékelhetők az időjárás viszontagságai.

A jelenleg rendszeresített gyakorlóruházat hasonlóan szélsőséges időjárási körülmények között nem nyújt kellő védelmet. Az alsóruházatként rendszeresített molinók is elavultak, a kereskedelmi forgalomban már lényegesen korszerűbbek is kaphatók. Szükségesnek látom a csapaterős tevékenységhez szükséges hímzett váll-lapok biztosítását is a fémcsillagok helyett, amelyekből több is széttört és kiszakadt a tevékenység során.

Az ilyen szélsőséges körülmények között bekövetkezett eseményekre valószínűleg nem lehet maradéktalanul felkészülni. Borsod-Abaúj-Zemplén megyében azonban, évente mintegy 25-30 esetben kell eltűnt személyek csapaterős felkutatását végrehajtani, visszatérő problémát jelent a hóhelyzet, illetve az árvizek kezelése is. A rendészeti szervek rendszeresen bevonásra kerülnek veszélyelhárítási, illetve mentési munkálatokba. A légi baleset kapcsán megszerzett tapasztalataink ezekre a csapaterős intézkedést igénylő helyzetekre is adaptálhatók (pl. melegedést biztosító eszközök, bevetési huzatruhához téli kiegészítő ruházati cikkek, hóláncok, ellátást biztosító edények, hatékonyabb világító és jelző eszközök, a mobil bevetési központ telefax berendezésének átállítása, személyes felszerelés tárolását biztosító hord táska, hímzett váll-lapok, illetve a média képviselőivel való azonnali és hatékonyabb kapcsolattartás, stb.), amelyeket a jövőben javaslok figyelembe venni.



## **BEFEJEZÉS**

A komplex biztonságfelfogás alapján valamennyi állami szervnek, így a rendészeti szerveknek is jogszabályok által meghatározott feladatai vannak különböző veszélyelhárítási tevékenységek során. A bajbajutott légi járművek megsegítésére, a kutatási – mentési munkálatokban való részvételre is számos jogszabály, illetve belső rendelkezés született. A rendészeti szerveknek ezirányú feladataikat egymással, illetve más szervekkel összehangoltan, szoros együttműködésben kell végrehajtaniuk.

A védekezés, illetve kárelhárítás hatékonysága érdekében okulni kell a nehézségekből, az állományt fel kell készíteni, illetve el kell látni a szükséges felszereléssel. A mentési munkálatokban résztvevő rendészeti szervek részéről számos további tapasztalat merült fel, ezek feltárása további munkát igényel.

A feldolgozás fontos állomását jelenthetné egy tudományos konferencia megtartása, melyre nem csak a témával foglalkozó kutatókat, hanem a mentésben résztvevő hazai és külföldi szakembereket is célszerűnek látom meghívni. Az eredményeket széles körűen publikálni lehetne tanulmány kötetben, illetve hazai és külföldi szakfolyóiratokban.

Úgy vélem, hogy a légikatasztrófa tapasztalatainak mindenképpen helyet kell kapniuk az oktatásban is. Jelen tanulmányt és a kutatás CD-re írt teljes anyagát, illetve Power Point-os szerkesztett változatát egyaránt hasznosíthatják a veszélyelhárításban érintett hazai és külföldi intézmények, az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium, a Rendőrség, a Határőrség, a Katasztrófavédelem, a Magyar Honvédség, a Nemzetbiztonsági Hivatal, az Országos Mentőszolgálat, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, a Rendőrtiszti Főiskola, illetve a rendészeti szakközépiskolák.

## FEHASZNÁLT IRODALOM

- A módosított 1997. évi XXXII. törvény a határőrizetről és a Határőrségről.
- 2005. évi CLXXXIV. törvény a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról.
- 1999.évi LXXIV. törvény a katasztrófák elleni védekezés irányításáról, szervezetéről és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről.
- 30/1998. (VI.24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelet a bajbajutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról.
- 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről.
- 123/2005. (XII.29.) GKM rendelet a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól.
- 212/1997. (XII.1.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között katasztrófák esetén történő együttműködésről és kölcsönös segítségnyújtásról szóló Egyezmény kihirdetéséről.
- A Határőrség Országos Parancsnokának 66/1998. számú intézkedése a bajbajutott légi járművek megsegítésével összefüggő határőrségi feladatok végrehajtására.
- A Határőrség Országos Parancsnokának 25/2004. (07.06.) OPK. intézkedése a bajbajutott légi járművek megsegítésével összefüggő határőrségi feladatok végrehajtását szabályozó 66/1998. OPK. intézkedés módosítására.
- Határőrségi részműveleti terv a bajbajutott légi járművek megsegítését biztosító kutató-mentő tevékenységben való részvételre. (2004.)
- Miskolci Határőr Igazgatóság Részműveleti terve a bajbajutott légi járművek megsegítését biztosító kutató-mentő tevékenységben való részvételre. (2004.)
- Összefoglaló jelentés a 2006. január 19-én 19.00 – 20.00 óra között Hejce térségében lezuhant szlovák felségjelű AN-24-es katonai utasszállító repülőgép felkutatása, valamint a biztosító, kutató-mentő tevékenység során az igazgatóság által végrehajtott feladatokról. (Miskolci Határőr Igazgatóság 2006.02.24.)

- Feljegyzés a hejcei tragédia helyszínén végrehajtott terepkutatásról. (Miskolci Határőr Igazgatóság 2006.04.13.)
- Jelentés a szlovákiai AN-24 típusú légi jármű balesetéről. (B-A-Z. megyei Rendőr-főkapitányság 2006.01.22.)
- Feljegyzés a légi katasztrófa helyszínén végzet tevékenységről. (B-A-Z. megyei Rendőr-főkapitányság 2006.01.22.)
- A katasztrófák, válsághelyzetek esetén végzendő pszichológiai tevékenység szakmai protokollja. (Tervezet Szalai Dóra – Valler Grazyna 2006 Miskolc)
- Dr. Kovács Gábor: A határőrségi csapaterők alkalmazásának lehetőségei a veszélyhelyzetek elhárítása során. (Pécs 2006)
- Dr. Teke András: Biztonságos biztonság? (Magyar Rendészet Budapest 2005/4)

1. sz. melléklet

**Riasztási adatlap**  
Bajbajutott légi jármű esetén

Jelzés időpontja: ..... hó ..... nap ..... óra ..... perc  
..... év

Jelentő személy neve: .....

Lakcíme: .....

Telefonszáma: .....

**1., Helyszín:** Város .....

Utca / hsz. ....

Megye .....

Út száma /  
km .....

*Lakott terület*

*Lakott területen kívül*

– lakóház

• egyedülálló

• tömbház

• lakótelep

– ipari létesítmény

– szociális létesítmény

– tömegtartózkodásra szolgáló létesítmény

– síkság

– hegyvidék

– folyó, tó

polgári légi jármű

katonai légi jármű

sport / haszoncélú légi jármű

**2., Járat:**

merevszárnyú

forgószárnyú

**3., Gépkategóriák:**

*Csak polgári légi jármű esetén:*

– ICAO kategória (1-10 között) .....

– Típus .....

– Személyszállító légi jármű

– Áruszállító légi jármű

*Csak katonai légi jármű esetén:*

(a MH meghatározása alapján) .....

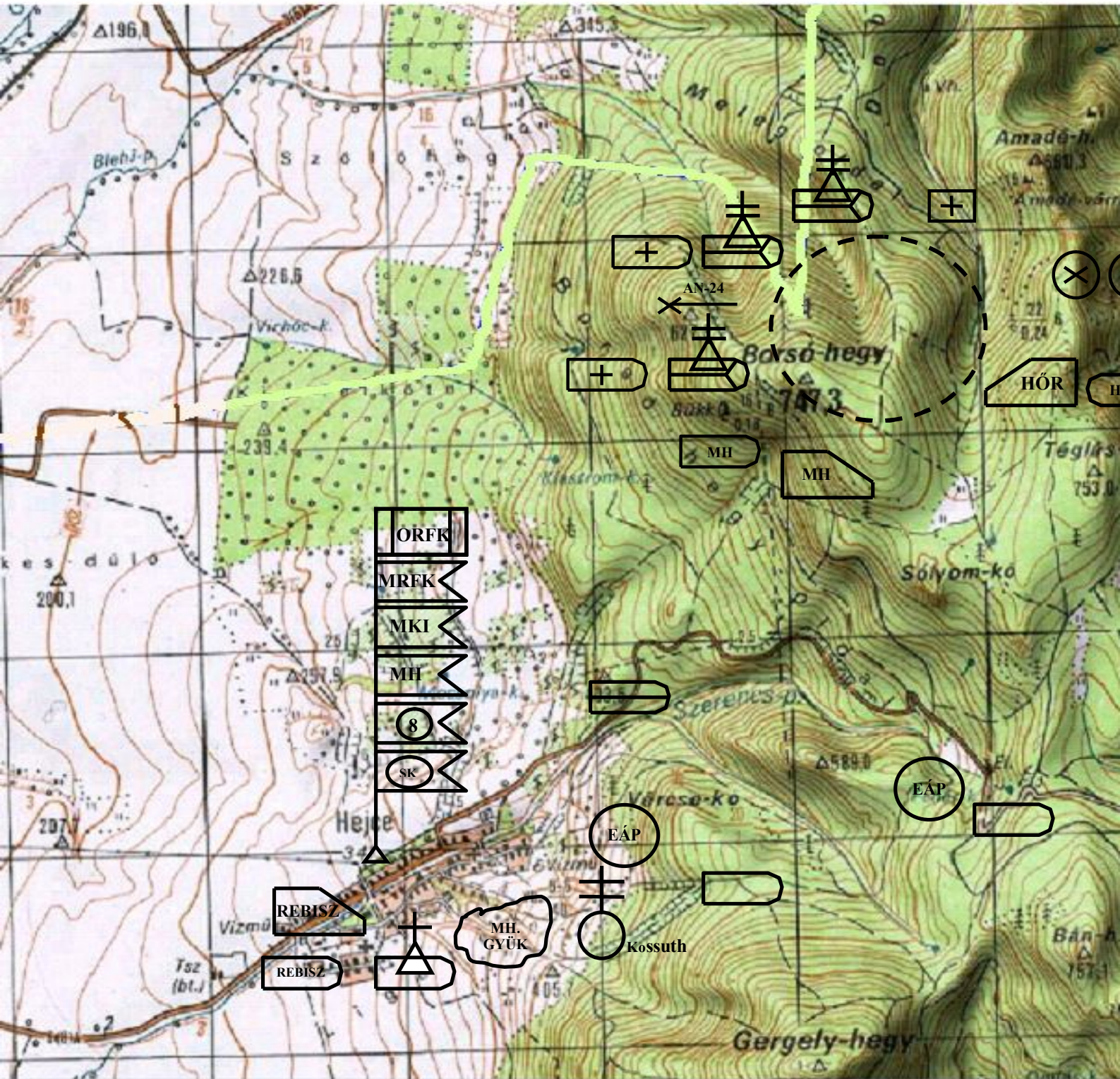
*Csak sport / haszoncélú légi jármű esetén:*


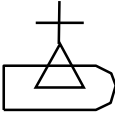

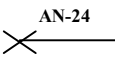
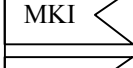
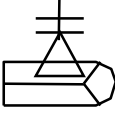
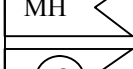
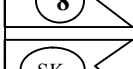
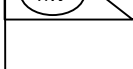


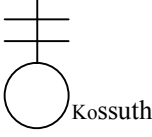
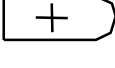

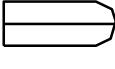
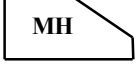

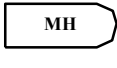

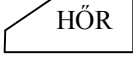




– Típus .....

**4., Észlelt jelenségek:**

	<b>igen</b>	<b>nem</b>
a légi jármű ég-e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
robbanás tapasztalható-e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
csak mechanikai sérülés (tűz nincs)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
veszély mértéke a környezetre (környezet ég)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5., Jogellenes cselekmény:**



			Helyszíni intézkedő Közrendvédelmi parancsnok
			Lezuhant repülőgép
	ORFK, MRFK, MKI, Magyar Honvédség Miskolci Határőr Igazgatóság Mentést Összehangoló Vezetési Pont		Magyar-Szlovák mentő, tűzoltó egység
			
			
			
			Orvos
	Kossuth Kossuth Határ vadász Század		Mentőgépkocsi
	Megindulási körlet, Gyülekezési körlet		Csapatszállító gépkocsi
	Magyar Honvédség egysége		Halott
			Sérült
	Határőrség egysége		Ellenőrző-áteresztő pont
			REBISZ egysége
			

Az együttes rendelet 8.§ (3) bekezdése alapján a Határőrség erői szükség esetén bevonhatók:

A Magyar Köztársaság területén és légtérében a bajbajutott, eltűnt légi járművek, a légi járművek személyzete, utasai mentésére, felkutatására a szomszédos országok területén és légtérében nemzetközi egyezmény, vagy felkérés alapján kutatás-mentésre.