

BOLYAI SZEMLE

**A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem
Bolyai János Katonai Műszaki Kar kiadványának különszáma**

a Bolyai Hírek jogutódja

2010. XIX. évf. 1. különszám

BUDAPEST

Elnök: Prof. Dr. BEREK LAJOS ny. mk. ezredes, CSc (hadművészet)

Elnök h.: Prof. Dr. HAIG ZSOLT mk. ezredes, PhD

Főszerkesztő: CSONTOS ISTVÁN ny. ezredes

Tervezőszerkesztő: BICSKEI ILDIKÓ közalkalmazott

Rovatvezetők:

Dr. habil. GRÓSZ ZOLTÁN ny. ezredes, PhD (ABV- és katasztrófavédelem)

Dr. habil. HORVÁTH ATTILA alezredes, CSc (katonai logisztika és közlekedés)

Prof. Dr. HORVÁTH ISTVÁN, CSc (természettudomány)

Dr. habil. HORVÁTH LÁSZLÓ ny. alezredes, PhD (védelmi igazgatás)

Dr. JÁSZAY BÉLA ny. ezredes, PhD (védelem gazdaságtan)

Dr. KISS SÁNDOR ny. mk. ezredes, PhD (biztonságtechnika)

Prof. Dr. LUKÁCS LÁSZLÓ ny. mk. alezredes, CSc (katonai műszaki)

Prof. Dr. MUNK SÁNDOR ny. ezredes, CSc (védelmi infokommunikáció)

Dr. HORVÁTH CSABA alezredes, PhD (haditechnika történet)

Prof. Dr. ÓVÁRI GYULA ny. okl. mk. ezredes, CSc (repülő műszaki)

Dr. SIPOS JENŐ ny. okl. mk. ezredes, PhD (katonai gépészet)

Prof. Dr. SZABOLCSI RÓBERT okl. mk. ezredes (robotika)

Prof. Dr. ZSIGMOND GYULA, PhD (védelmi elektronika)

Szerkesztőség:

CSONTOS ISTVÁN ny. ezredes

KOVÁTS LÁSZLÓ ny. alezredes

Prof. Dr. KOVÁCS LÁSZLÓ mk. alezredes

NÉMETH ARANKA közalkalmazott

A szervezeti élet, egyéb c. rovatban megjelenő cikkeket szakmailag nem bírálattjuk, azok tartalmáért a szerző felel. A többi rovatban megjelenőket azonban szakértőkkel lektoráltatjuk. A cikkeket lemezen vagy e-mailen a bolyaiszemle@zmne.hu címre (Word 6.0 vagy azzal kompatibilis formában) egy példányban kinyomtatva, német, angol címmel, valamint magyar és angol összefoglalóval ellátva kérjük. Kéziratot nem őrzünk meg, és nem küldünk vissza.

Felelős kiadó:

Dr. LAKATOS LÁSZLÓ ny. okl. mk. vezérőrnagy, főtktár

Levelezési cím: 1581 Budapest, Pf. 15.

ISSN 1416-1443

Tartalomjegyzék

Bevezetés	7
1. FEJEZET	
A BIZTOSÍTÁS SZÜKSÉGESSÉGE, JELENTŐSÉGE, CÉLJA	9
1.1. A veszély általában	10
1.1.1. A veszély elemei	11
1.1.2. A védett személyre irányuló veszély	14
1.2. A támadások motivációi	14
1.2.1. A támadások formái	15
1.2.2. A terrortámadások főbb szakaszai	16
1.2.3. A terrortámadás tervezésének alapelemei	16
1.3. A támadásokat megghiúsító taktikák alkalmazása	17
1.3.1. A védelem felépítésének lépései	17
2. FEJEZET	
UTAZÁSBIZTOSÍTÁS FOGALMA, FAJTÁI, FOKOZATAI	19
2.1. Utazásbiztosítás vonaton	20
2.2. Hajón történő utazás biztosítása	21
2.3. Utazásbiztosítás légi közlekedési eszközön	22
2.4. Közúti utazásbiztosítás	24
2.4.1. Közúti utazásbiztosítás előkészítése	24
3. FEJEZET	
VÉDETT SZEMÉLYEK VÉDELME GÉPJÁRMŰVEKBEN	29
3.1. Védelem a gépjárműben	29
3.2. A páncélozott limuzinok felépítése	29
3.3. Biztonsági fokozatok	30
3.4. A biztonság elemei	33
3.4.1. Passzív biztonság	33
3.4.2. Aktív biztonság	34
3.4.3. Operatív biztonság	34
3.4.4. Reprodukzív biztonság	34

4. FEJEZET	
A VÉDETT SZEMÉLYEK ELLENI TÁMADÁSOK	37
4.1. A támadások alapelemei	37
4.1.1. Rajtaütési alakzatok	38
4.1.2. A gépkocsival történő ütközés egy esetleges akadály eltávolításának céljából	38
4.2. A védett személy gépjárművel történő szállítása közben alkalmazható védelmi-taktikai alakzatok	40
4.2.1. A biztonsági gépkocsivezetők feladata vezetés közben.....	40
4.2.2. A gépkocsi konvoj alakzatai	41
4.2.3. A gépkocsi konvoj mozgása a forgalomban	43
5. FEJEZET	
CSOPORTOS VÉDELEM MEGVALÓSULÁSA	
DELEGÁCIÓK BIZTOSÍTÁSA SORÁN	47
5.1. Delegációk típusai	47
5.2. Utazásbiztosítás közúton	47
5.3. A gépkocsi konvoj meghatározásának a kritériumai	48
5.4. A delegációs oszlop típusai	48
5.5. Motoros rendőrök alkalmazása.....	53
5.5.1. Díszmotoros kíséret, motoros ék.....	54
5.6. A biztonsági gépjárművezetők feladatai.....	54
5.7. Rádiós kapcsolat	56
5.7.1. A Köztársasági Őrezred kommunikációs rendszere	56
Összefoglalás	57

VÉDETT SZEMÉLYEK SZÁLLÍTÁSBIZTOSÍTÁSA

TRANSPORTING PROTECTED (VIP) PERSONNEL

A védett személyek — kormányfők, delegációk — szállítása gyakran magas kockázattal jár. Veszélyeztetetik őket merénylők, terroristák és közönséges bűnözők. Védelmük megszervezése magas fokú együttműködést igényel a különböző rendvédelmi szervezetektől. Speciális eszközök, járművek alkalmazását igényli a biztosításuk.

Transporting VIP protected personnel — prime ministers, delegations — usually involves high risks. They are endangered from assassins, terrorists and everyday criminals. Their protections require high level cooperation between different law enforcement organizations. Their protection also require the use of special vehicles and equipments.

Bevezetés

Megesik olykor, hogy valaki, aki Budapest utcáin közlekedik, találkozhat delegációval, amely szirénázó, kéklámpás rendőrautókból áll, melyek a közlekedés rendjét felborítva száguldanak, néha a hosszú kocsisort közrefogva. Előfordul, hogy a gépkocsikat motoros rendőrök is kísérik, néha még ék alakban is. Ez, az éppen arra járó ember szemével nézve csak látványosságnak és felhajtásnak tűnik. Számukra ez — az esetek többségében — várakozást és kellemetlenséget okoz, azonban a rendőrök részéről kemény, összehangolt és fegyelmezett munkát igényel.

Egy kormány 4 évi működési ciklusa során külföldi államfők, kormányfők, nemzetközi szervezetek vezetői és egyéb védett személyek érkeznek hazánkba. Ez idő alatt a biztosított delegációk száma megközelelti az 500-at. A biztosítás megszervezése és a felkészülés a biztosítási feladat végrehajtására napokat, sőt néha heteket, hónapokat vehet igénybe, ami a parancsnokok számára hosszas egyeztetés és verejtékes munka,

amiből a BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály parancsnoki és beosztott állománya jelentős mértékben kiveszi a részét.

A Közlekedésrendészet a Budapesti Rendőr-főkapitányságon belül egy speciális szakterületű szervezet, ami az állandó változások, szervezeti módosítások után működik a jelenlegi formájában. Elsődleges feladatai között kell megemlíteni a védett vezetők, delegációk utazásbiztosítását, a közlekedési balesetek helyszínén történő intézkedéseket, helyszínbiztosításokat, a különböző forgalomtechnikai feladatok elvégzését, forgalomirányítást, forgalomellenőrzést és a balesetmegelőző tevékenységet.

A technikai háttér, s a kísérő — biztosító — állomány jelentős részét a Köztársasági Őrezred adja. A rendvédelmi szervek magas fokú együttműködése tudja csak biztosítani a nemzetközi elvárásoknak, követelményeknek megfelelő feladat végrehajtást.

Mindezeket a feladatokat sikeresen végrehajtani csak a veszélyforrások, veszélyjelenségek mély és alapos ismeretével lehet. A veszélyforrások — révén a bűnös szándékkal fellépni szándékozók is „fejlesztik” magukat — változnak, azok figyelemmel követése, az ellenük történő védekezés újabb, korszerűbb eljárásainak kidolgozása, megvalósítása lehet a siker egyik kulcsa.

Tanulmányunk ezekből a területekből, lehetőségekből mutat be néhányat.

1. fejezet

A BIZTOSÍTÁS SZÜKSÉGESSÉGE, JELENTŐSÉGE, CÉLJA

A különböző szintű állami vezetők, és küldöttségeik hazánk területén történő utazásainak alkalmával a közúti közlekedési biztosítást több ok teszi szükségessé. Ezek az okok többek között a nemzetközi helyzetben beállt változások, fenyegető terrorveszély, az Európai Unió diplomáciai kapcsolatok felerősödése, valamint Magyarország illetve Budapest területén létrejött közlekedési problémák.

Hazánk nemzetközi politikai szerepvállalásának növekedésével különböző nemzetközi szervezetekhez történő csatlakozással, a környező országokkal történő jószomszédi viszony megszilárdulásával egyre gyakrabban kerül sor a külföldi állami vezetők és küldöttségek látogatására. Ezen látogatások során az állami vezetők kölcsönös eszmecserét folytatnak, nemzetközi szerződéseket kötnek, tárgyalásokat folytatnak a problémák megoldására és átadják egymásnak az elért eredményeket és tapasztalatokat. A kulturális és gazdasági kapcsolatok révén hazánk baráti viszonyt alakít ki más országokkal. Ezen látogatások során biztosítani kell, hogy a védett vezetőket ne érje támadás, életük, testi épségük ne kerüljön veszélybe, a kitűzött programhelyeikre zökkenőmentesen és pontosan megérkezzenek. Ennek érdekében szükséges az utazásbiztosítás.

Az utazásbiztosítás megszervezése során fő hangsúlyt kell fektetni, főként a Budapesten létrejött közlekedési problémák megoldására. Ezeknek fő oka, hogy a megnövekedett számú gépjármű parkhoz képest nem növekedett hazánkban jelentősen az úthálózat. A meglévő úthálózatok átteresztő képessége csekély, ezeket szélesíteni csak költséges beruházások árán tudnák. Növeli a budapesti közlekedési problémát az is, hogy a Dunán való átkelésre Budapest körzetében jószerével csak a fővárosban van mód, amely a megnövekedett forgalom áteresztését csak új hidak építésével tudná megoldani. A fő közlekedési utak is itt futnak össze, amelyre megoldást jelentene az M0-ás körgyűrű megépítése, amely tehermentesítené Budapestet, az azon elkerülő járművekkel.

Gyakori közlekedési torlódást és akadályokat okoznak a rosszul megtervezett elhúzóúti útfelbontások, javítások, valamint a gyakori közlekedési balesetek.

A balesetben érintett járművezetők, ha ugyan egyértelmű is a balesetet okozó személy kiléte, nem tudnak megegyezni a felelősség kérdésében, ezért rendőri intézkedést kérve járműveikkel nem állva félre az eredeti helyszínt meghagyva akadályozzák a forgalom áramlását. Ezekben az esetekben gyors, határozott rendőri intézkedésekkel, és összehangolt forgalomsegítő tevékenységgel lehet csökkenteni a forgalmi torlódásokat, amik akár létrejöhetnek a védett személy utazásbiztosítása során is.

1.1 A veszély általában

A jelenkorra levonható tanulság, hogy a változások, illetve az új jelenségek nem megfelelő figyelemmel kísérése, ellenőrzése, elemzése, valamint az értékelésre való reagálás elmaradása egyenes következménye lehet a védett személyek elleni sikeres támadásoknak. A környezet folyamatos ellenőrzése tehát fokozottan rátereli a figyelmet a megelőzés fontosságára. A védett személy programjainak alapos ellenőrzése, a beállt változások, új jelenségek megnyugtató értékelése a biztonságot szavatolja.

A biztonság e kérdéskörben nem más, mint a bevezetett biztonsági intézkedések eredményeként kialakult állapot, amelyben kizárható, vagy megbízhatóan kezelhető az esetlegesen bekövetkező veszély, illetve adottak az ellene való eredményes védekezés feltételei, ezáltal a védett személy környezete és programjának területe biztonságos, zavartalan, veszélyektől, bántódásoktól mentessé válik.

A védett személy

Időszámításunk előtt, már az ősközösségi társadalomban kialakult az adott csoportban a vezető szerep. A vezetői pozíciót az szerezte meg, aki a társai felett fizikai fölényrel bírt. A társadalom fejlődésében jelentős szerepet töltött be ez az erőszakkal kikényszerített pozíció elfoglalása. A vezető személye, személyisége határozta meg az emberek mindennapjait, életminőségét. Ez a rend csak abban az esetben borult fel, ha a vezér valamilyen okból kifolyólag alkalmatlanná vált szerepe betöltésére. Ha ez bekövetkezett, a vezetett csoport is veszélybe került morális és vagyoni

szempontból egyaránt. Ennek a veszélynek a felismerése vezetett oda, hogy megfelelő védelmet alakítsanak ki a vezető személye köré. Ahogy ez a védelem körbevette a vezetőt, nem kellett a tekintélyét erővel megvédenie azt a testőrség biztosította. Azt az energiát, amit addig tekintélyének a megőrzésére fordított, másra tudta felhasználni. A biztosítás felépítésének, feladatainak az összetétele már ekkor megjelent, még ha csak kezdetleges formában is. Ezt a rendszert a vezetők védelmi igénye alakította ki. Az idő múltával összetett fegyveres alakulatokká fejlődtek, a feladatokat megosztották, kialakultak a testőrsegek, objektumőrsegek. A cél nem változott semmit az idők során, a vezető személy életét, testi épségét, hivatalát megvédeni, az ellene irányuló támadást elhárítani.

A védett személy biztonsága nem más, mint az életének, testi épségének védelmét meghatározó állapot, melynek elemeit egyrészt fizikai tényezők, másrészt viszont a veszélyeztetettség befolyásol. A biztonság körülményeiben beállt változás a veszély. A negatív, vagy nem ellenőrzött változás a passzív veszély. Az ellenőrzés során megállapított változások, új hatások, melyek a védett személyre, illetve programjára utalva – előre láthatóan – védelmi intézkedéseket vonnak maguk után, az aktív veszély. A veszély mérhető értéke pedig a veszélyeztetettség.

1.1.1 A veszély elemei

A veszély értelmezése a Magyar Értelmező Kéziszótár meghatározásán túl a szakmaelmélet szerint:

- biztosítás szakmai hibáiból adódó;
- védett személyre irányuló;
- általános.

A veszély meghatározása

A veszély a biztonság körülményeiben beállt változás. A veszélyeztetettség a veszély kimutatható értéke. A nem ellenőrzött változás a passzív veszély. Aktív veszély az ellenőrzés során megállapított változás, mely a védett személyre utalva előre láthatóan védelmi intézkedést von maga után. A veszély kialakulásának legfőbb oka, hogy nem kísérik figyelemmel kellő mértékben a vezető környezetének változásait, ezek nem megfelelő ellenőrzése és értékelése. Az elemzés utáni eredmény pontatlan értelmezése vagy a reakció késése, elmaradása a védett személy elleni

sikeres támadásához is vezethet. Ezek a tények is igazolják, hogy több figyelmet kell fordítani a megelőző védelemre. A biztonságot garantálja a védett személy programjainak előzetes, alapos ellenőrzése, az új helyzetek, változások megfelelő értékelése. A biztonság tehát a bevezetett biztonsági intézkedések miatt kialakult állapot, amelyben kizárható vagy magabiztosan kezelhető egy esetleges veszélyhelyzet, illetve adottak az ellene való eredményes védekezés feltételei. A védett személy programjának helyszíne, közvetlen környezete zavartalan, biztonságos lesz. A védett személy biztonsága tehát az életének, testi épségének védelmét meghatározó helyzet, melynek elemeit fizikai tényezők és a veszélyeztettség befolyásolják.

A védett vezetőre irányuló veszély

A történelemkönyvek már az ókorból is említenek merényleteket védett vezető ellen. A védett vezető az emberek előtt különféle okokból válhatott ismertté, például országgyűlési választások útján, hivatali beosztásuknál fogva, stb.. A védett személy egyes döntései kisebb-nagyobb társadalmi rétegek érdekeit sértheti, legyenek azok ideológiai vagy gazdasági kérdések, ezért a felé irányuló veszély az alaphelyzethez képest megnő. Érzelmi indokok is vezérelhetnek valakit, hogy veszélyt jelentsen a védett személyre, többek közt túlzott rajongás, vagy gyűlölet. Hazánkban a legismertebb védett személyek az ország közjogi méltóságai, a gazdasági élet vezetői. Ismeretségükből, pozíciójukból fakadóan az állammal szembeni követelések alanyaivá válhatnak.

Védett személyek köre

A védett személyek körét a 160/1996.(XI.05.) számú Kormányrendelet határozza meg. Ez alapján az alábbi személyek védelmét kell megszervezni és végrehajtani:

- a. Állandó védelemben, és utasbiztosításban részesül:
 - Magyar Köztársaság elnöke
 - Magyar Köztársaság miniszterelnöke
 - Magyar Országgyűlés elnöke
 - Magyar Köztársaság Alkotmánybíróságának elnöke
 - Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának elnöke. (Magyar Köztársaság elnöke és miniszterelnöke, tisztségének megszűntét követően egy év időtartamig utóbiztosításra jogosult.)

- b. Magyarországon tartózkodó nemzetközileg védett személyek, valamint viszonzosság alapján más külföldi személy magyarországi tartózkodása alatti védelmét
- c. Meg kell szervezni annak a személynek az ideiglenes védelmét, akit az Alkotmánnyal és a törvényekkel összhangban álló közéleti tevékenysége miatt személye vagy közvetlen környezete ellen irányuló erőszakos bűncselekményekkel fenyegettek meg, illetve egyéb alapos okból védelme szükséges-kormány dönt ezen személyek védelméről a rendelet szerint a Belügyminiszter javaslata alapján- ehhez tartozik ezen személyek utazásának biztosítása is. A védelem kiterjed a 3.§. alapján a felsorolt személyek közlekedési utazásbiztosításán kívül még a védett személy:
- „életének, testi épségének megóvására;
 - munkahelye, lakása vagy egyéb tartózkodási helye őrszemélyeztetel vagy technikai eszközökkel biztosított védelmére;
 - indokolt esetben közlekedési útvonalára;
 - részvételével lebonyolított hivatalos programok színhelyére;
 - Belföldi utazására ”.¹

Ezeket túl a Magyar Köztársaság elnökének és miniszterelnökének a védelme kiterjed a külföldi utazásaikra is.

A nemzetközi védett személyek köre

A külföldi állam államfője — ideértve a vonatkozó állam alkotmánya szerint az államfői feladatokat ellátó testület bármely tagját — a kormányfő vagy a külügyminiszter.

Viszonzosság alapján védett személyek

A nemzetközi védett kategórián túl védelem szervezhető a hazájukban védett személyek részére, akik a védett állami vezetők, a külügyminiszter vagy a honvédelmi miniszter meghívására hivatalos látogatáson, Magyarországon tartózkodnak.

Az Országos Rendőrfőkapitány egyedi döntése alapján, olyan Magyarországon tartózkodó más külföldi személyek, akiknek védelme a viszonzosság, vagy a veszélyeztetettségük alapján indokolt.

¹ 160/1996. (XI. 05.) számú Korm. rendelet

1.1.2 A védett személyre irányuló veszély

A védett személy az állampolgárok előtt különféle indíttatásból – választások útján, hivatali tisztségükönél fogva, illetve egyéb úton – válhat ismertté, más oldalról politikai, gazdasági, illetve a hivatali működéssel kapcsolatos döntései egyesekre, illetve kisebb csoportokra nézve érdekserelmet, hátrányt okozhat, ezáltal a felé irányuló veszély az általánoshoz képest kategorizálhatóan rögzíthető. Másrészt a védett személyek az állam legfőbb közjogi tisztségviselői, a gazdasági élet vezető szereplői, ismeretségükből, pozíciójukból eredően személyük stratégiai jelentősége miatt az állammal szembeni terrorista követelések céltáblájává válhatnak.

Az emberiség történelmének útját az ókortól napjainkig politikai gyilkosságok szegélyezik, a merénylet a politikai gyakorlatban mindig is alkalmazott eszköz volt. Gyilkosság elkövetésére vállalkozni azonban nem könnyű. Aki a harcnak ezt a szélsőséges eszközét választja, annak bíznia kell az eredményben, és meggyőződéssel hinnie, hogy célja eléréséhez más út nem vezet.

1.2 A támadások motivációi

A személyvédelmi munka során elsősorban az olyan veszélyforrásokra kell megfelelően felkészülni, ami szándékos, jogellenes magatartásban valósul meg. Ez a jogellenes magatartás lehet a Btk. által szankcionált könnyű testi sértés, de megvalósulhat egy komoly előkészületeket igénylő és beláthatatlan következményekkel járó terrorcselekmény formájában is. Természetesen a várható támadások súlyosságát általában meghatározza a védett személy társadalomban elfoglalt helye, betöltött pozíciója.

Egy gazdag vállalkozó esetében kicsi a terrortámadás veszélye, az ő esetében a zsarolás, emberrablás fordulhat elő. Egy politikus vagy egy stratégiaileg fontos nagyvállalat, jelentősebb pénzügyintézet, illetve annak vezetője elleni támadásként azonban már komolyabb esetleges terrortámadásra is fel kell készülni a védelmi rendszer megtervezésekor. Terrorista, illetve terrorcselekményt hajt végre az a bűnöző – a magyar büntetőjogból levezetve – aki mást, jelen esetben a védett személyt, szabadságától megfoszt, vagy jelentős anyagi javakat (védett létesítményeket) kerít hatalmába, és az eredeti állapothoz való visszarendeződést állami szervekhez intézett követelés teljesítésétől teszi függővé.

Különbözőek lehetnek a támadások formái, és a támadások okai is:

- *Forradalmi vagy politikai okok.* A fennálló rendszer megdöntése egy új vezető vagy kormány hatalomra segítése. Pl.: 2004. évi beszláni túszdráma;
- *Gazdasági okok.* A támadás áldozatává vált gazdasági elit képviselője felelős a rossz gazdasági viszonyokért, amelyektől az ország, népcsoport, vagy pusztán a merénylő szenved, de motiválhatja a támadót a vagyonszerzés illetve a vagyonmegtartás is. Pl.: bankrablás;
- *Ideológiai okok.* Egyes szélsőséges jellegű ideológiai alapokon álló támadók meggyőződése, hogy a kiválasztott célszemély veszélyezteteti azokat az elveket, amelyeknek ők nagy fontosságot tulajdonítanak. Pl.: iraki támadások amerikai célpontok ellen
- *Személyes okok.* Bosszúvágy, féltékenység, gyűlölet, düh, vagy más kimondottan személyes érzelmi, tudati aberrációk.
- *Pszichológiai okok.* A legtöbb, ha nem valamennyi támadás rugója elmezavar, fanatizmus vagy érzelmi kiegyensúlyozatlanság. Az elkövető egyén többnyire pszichésen terhelt, még akkor is, ha tettenek célkitűzéseként forradalmi, gazdasági stb. okokat jelöl meg.

1.2.1 A támadások formái

- a) *Közelről indított támadás.* Eszköze az esetek túlnyomó többségében rövid hatótávolságú fegyverek, pisztoly, kés, vagy öngyilkos támadó esetén testen rögzített robbanóanyag. Kevés célzási képességet igényel a támadás előtt, mindössze az áldozat útvonalának ismeretére vonatkozó kevés adat szükséges, általában a támadó bizonyos ideig nyomon követi áldozatát, például a Jichák Rabin-gyilkosság.
- b) *Távolról indított támadás.* A támadó többnyire nagyobb távolságra rejtőzködik áldozatától. Közvetlenül, vagy közvetve figyeli az áldozat mozgását, rejtőzködve hozza működésbe a végrehajtás fegyverét, mely gyakran puska, illetve távirányított vagy időzített robbanószerkezet. Az áldozat által követett útvonalak megismeréséhez és az ideális támadási helyszín kiválasztásához alaposabb előtanulmányok szükségesek, például a Zoran Đinđić-gyilkosság
- c) *Emberrablás.* Az elkövetők stratégiája valójában nem a célszemély megsemmisítése — az elrabolt személy a értékesebb a bűnözők

számára élve, mint holtan — mindazonáltal az emberrablás halálos kimenetűvé válhat, ha az elkövetők követeléseit nem teljesítik, például a csecsen és az iraki emberrablások

1.2.2 A terrortámadások főbb szakaszai

Az *áldozat kiválasztása* a terroristák célkitűzéseitől és képességeitől függ. Az *áldozat megfigyelése* elengedhetetlen a sikeres támadáshoz szükséges adatok és információk megszerzéséhez. A terroristatámadások, valamint merényletek kivitelezésének főbb szakaszai között előkelő helyet foglal el az áldozat megfigyelése, a támadás megtervezése, valamint a különböző előgyakorlatok és helyszíni főpróbák. A tervezés alapelemeit is tekintve első az áldozatra vonatkozó ismeretek beszerzése. Ezeket az ismereteket természetesen a legkönnyebben a védett személy megfigyelésével tudják beszerezni. Következésképp akciójukat is megfigyelési területük valamelyikére tervezik.

1. a támadás megtervezése: akkor kezdődik, amikor kellő mennyiségű adat és információ összegyűjtése megtörtént;
2. előgyakorlatok és helyszíni főpróbák;
3. a támadás – a terv kivitelezése;
4. menekülés és a támadás helyszínének továbbiakban történő elkerülése;
5. a támadás politikai célokra történő kihasználása.

1.2.3 A terrortámadás tervezésének alapelemei

- az áldozatra vonatkozó ismeretek;
- taktikai előny;
- támadási készség;
- a célpont azonosítása;
- menekülés a támadás színhelyéről, vagy a támadás helyszínének elkerülése.

A védelem leghatékonyabb megszervezésénél és végrehajtásánál lényeges, hogy a helyszín- és személybiztosítók ismerjék az esetlegesen előforduló terrorista támadások szakaszait, valamint a támadás-tervezés alapelemeit, ezáltal képesek legyenek felismerni azok külső jegyeit. Természetesen a védelem mindig hátrányban van a támadással szemben, hiszen egy már bekövetkezett támadásra kell gyorsan, hatékonyan reagálnia. Azonban ha

számításba vesszük az összes támadási lehetőséget, és megfelelő módon felkészülünk ezekre, akkor a meglepetés tényezőjét kiiktatva ez az előny jelentősen csökkenthető.

1.3 A támadásokat megghiúsító taktikák alkalmazása

- Egy személy biztonságát százszázalékosan senki sem tudja garantálni. Annak ellenére, hogy az előny a támadó kezében van, a rendelkezésünkre álló információt saját előnyeink kiszélesítésére is felhasználhatjuk.
- A biztosítás fő célja a meglepetés elemének kiküszöbölése; az eshetőségek felmérése és a cselekvési tervek kidolgozása.
- Egy merénylet folyamán teljes pánikhelyzet jön létre. Ahhoz, hogy bármit elérjünk, egy nyugodt, csendes szigetre van szükség. Egy ilyen szigetnek a biztosítói egységnek kell lennie.

Az egység minden tagjának a támadás megghiúsítására és a védett személynek egy biztonságos helyre való eltávolítására reflexszerűen kell reagálnia. Elsődleges feladat a legnagyobb veszéllyel járó fenyegetettség szükséges felszámolása.

1.3.1 A védelem felépítésének lépései

- Biztosító alakzatokat kell létre hozni a testközel és a távolból történő támadások kivédésére.
- Ellenfelderítés alkalmazása az ellenség hírszerzési csoportjai ellen, miközben azok a védett személyről és a biztosítói egységről próbálnak információkhoz jutni.
- Elhárítói felderítés, melynek célja az olyan személyek és csoportok azonosítása, akik a védett személy elleni merényletet elkövetők vélhető profiljába tartoznak.
- Biztonsági körök létrehozása, melynek fő célja a védett személyhez való hozzáférhetőség megtagadása; egyben az, hogy a védett személy közelében tartózkodásra jogosult személyek ne képezzenek veszélyt.
- Az előretolt megfigyelők a potenciális veszélypontokat veszik figyelembe.

- A védelemre használt személygépjárművel a védett személy gyors és biztonságos átszállítása a potenciális veszélyes pontokon.
- A speciális személyi biztosító, aki nemcsak a terroristák és bűnözők módszereiben járatos, hanem a bonyolult védelmi helyzetekhez való alkalmazkodása miatt különösképpen hatékony a támadás megelőzésében.

2. fejezet

UTAZÁSBIZTOSÍTÁS FOGALMA, FAJTÁI, FOKOZATAI

Az utazásbiztosítás célja, a védett személy ellen irányuló bűncselekmények megakadályozása, szándékos vagy gondatlan veszélyeztetés elhárítása, a közlekedési balesetek megelőzése, a biztosított járművek akadálytalan haladásához, a célállomás tervezett időben, sértetlenül történő eléréséhez szükséges feltételek megteremtése. E feladatok végrehajtásához a Köztársasági Őrezred munkáját segítő, azt kiegészítő nyílt rendőri biztosítást jelent, amely biztosítás kiterjedhet a védett személyekre, járműveikre és programhelyeikre.

A védett személyek hazánkba látogatása lehet:

- Hivatalos;
- nem hivatalos, baráti látogatás, találkozó;
- hazánk területén lévő külképviseletek nagyköveteinek kinevezése
- magáncélú látogatás;
- hazánk területén történő átutazás.

A hazánkba érkező védett személyek utazása történhet: közúton, vasúton, vízi és légi úton, de előfordulhat ezek kombinációja is.

A tanulmány a közúti utazásbiztosítás néhány területével, azon belül is kiemelten járműbiztosítás egyes aspektusaival foglalkozik, mivel ez a biztosítási mód a legáltalánosabb és a legtöbbször alkalmazott biztosítás, mivel a védett személyek napjainkban a legjellemzőbb módon gépjárművel közlekednek.

A biztosítás fokozatát a veszélyeztetettségi szint megállapítását követően, valamint a védett személy hazájában betöltött státusza szerint a Köztársasági Őrezred parancsnoka határozza meg. Ezek az alábbi fokozatok szerint:

- a. I. fokozat-kiemelt védelem;
- b. II. fokozat-fokozott védelem;
- c. III. fokozat-megerősített védelem;
- d. IV. fokozat- alapszintű védelem;
- e. V. fokozat- biztonsági intézkedés;

Ezek a fokozatok a biztosítási feladatok figyelembe vételével kombinálhatók egymással. (például: a III. fokozatú biztosítás esetén a motoros ék alkalmazása során az úttest mindkét oldalán megállási és várakozási tilalom elrendelése, a motoros éket érintő szemközti forgalmi sávban parkoló járművek elszállítása, valamint a delegáció haladási irányával szemközti forgalmi sáv forgalomtól történő zárása).

Az I. és a II. védelmi fokozatú biztosítást az Őrezred parancsnoka rendeli el, ezek elrendelésére köztársasági elnökök, államelnökök, miniszterelnökök, uralkodók illetve azonos szintű külföldi vezetők, illetve a veszélyeztetettségük miatt a kiemelő védelemben részesülő személyek tartoznak (pl.: Pápa).

Más védett személyek és küldöttségek III. vagy IV. fokozatú utazásbiztosításban részesülnek, V. fokozatban útvonal biztosításban nem, de útvonal és programhely ellenőrzésben részesülnek.

Az utazásbiztosítás során a végrehajtásra kerülő rendőri nyílt biztosítási munka, az utazás jellege és fokozata szerinti felosztása lehet:

2.1 Utazásbiztosítás vonaton

Másfél-két évtizede elképzelhetetlen volt olyan év, hogy a védett személyek utazására ne került volna sor vonaton. Ez a biztosítási forma végrehajtása nagy technikai és személyi létszámot igényelt a rendőrség részéről. A megépült autópálya szakaszok és utak, kényelmes és gyors gépkocsik, valamint a mobilitás az okai, hogy a vasút igénybevételére ritkábban kerül sor. Leginkább csak a rendkívüli időjárás esetén vagy a vasúttal összefüggő programot érintően használja ezt a közlekedési módot a házánkba érkező, tartózkodó védett személy.

A védelmi fokozatoknak megfelelően a védett vezető, vagy a védett személy külön álló vasúti fulkében, kocsiban illetve külön vonaton utazhat. Az utazásbiztosítás során a védelem fokozatai szerint öt fokozatot lehet megkülönböztetni:

I. fokozat: az azonos szintű vasúti, vasúti-közúti kereszteződésben, felüljárókon, aluljárókban, hidakon, alagutakban, állomásokon a védett szerelvény áthaladásának idején a teljes zárás végrehajtása, a külön vonat előtt és mögött azonos tengelynyomású elő-és utánfutó vonat közlekedtetése, a szerelvénnel párhuzamosan biztonsági gépkocsioszlop közleked-

tetése. A vonalon lévő átereszek, utak, jelzők és biztonsági berendezések biztosítása. Az utazás ebben az esetben külön vonattal történik.

II. fokozat: az utazás ebben az esetben is külön vonattal történik. Indulási és érkezési állomás zárása, útvonalon lévő állomások ellenőrzése. Útvonalon várható szintbeli keresztezések biztosítása. A védett személy és kísérete számára gépkocsi oszlopok az indulási - érkezési állomásokon.

III. fokozat: az utazás külön kocsik közlekedtetésével történik, melyek a menetrendszerinti vonattal kerülnek továbbításra. A kijelölt különkocsik a mozdony után kerülnek közvetlenül csatolásra, a többi vagonok fokozott közrendvédelmi – bűnügyi ellenőrzésre kerülnek. Helyszínbiztosítók vezénylése az indulási és érkezési állomásra, szükség esetén ezen állomások zárása. Menetrendszerinti állomások területének fokozott ellenőrzése. Szükség esetén szintbeli keresztezések biztosítása az áthaladás idején.

IV. fokozat: az utazás ebben az esetben a menetrendszerinti vonat külön szakaszában, fülkéjében történik. Közlekedési szempontból biztosítást nem igényel, úgyszintén az V. biztosítási fokozatot sem.

2.2 Hajón történő utazás biztosítása

A védett személyek és kíséretük hazánkba nagyon ritkán érkeznek vízi úton, aminek többek közt az is lehet oka, hogy a Duna és a Tisza egyes szakaszain kívül nincs megfelelő hajózható vízi út, továbbá a vízi utazást nagymértékben befolyásolják az időjárási feltételek is (pl.: a nyári hónapokban folyóink vízmennyisége jelentősen apadt, ami befolyásolja egyes hajók közlekedését). Továbbá a hosszabb utak lebonyolításához nem rendelkezünk megfelelő szállító járművekkel és kikötőkkel. Valamint nagyon lényeges szempont, hogy a hajó mobilitása a gépkocsihoz képest lényegesen rosszabb. Fő szempont az is, hogy egy esetleges támadást nehezebb elhárítani, a védett személyt menekíteni a hajózás során, mint más közlekedési járművön.

A hajón történő utazás a hivatalos, illetve a védett személy jelenlétében megtartott nagy létszámú szabadidős programok közlekedési eszköze. Az utazás általában 2-3 óra időtartamig tart, és formája szerint nagyrészt önmagába visszatérő, melyben az indulás kikötője egyben az érkezés helye is. Hazánkban megkülönböztethető folyami, illetve állóvízi hajózás. Szintén öt védelmi szintet különböztetünk meg, ezek:

I. fokozat: a védett személy és kísérete külön hajón utazik. A ki és beszállás kikötőjének zárása, hidak, kikötők teljes ürítése, biztosítása. Teljes vízi útvonal zárása. Elő-után- és oldalbiztosító hajók közlekedtetése. Hajóval párhuzamosan gépkocsi oszlop közlekedtetése a parton, ha lehetséges.

II. fokozat: ebben az esetben is külön hajón történik az utazás. A beszálló és a kikötő helyek zárása. Kikötőhelyen a gépkocsi oszlop biztosítása. Hidakon, az áthaladás idején a forgalom ellenőrzése. Részleges hajózási tilalom elrendelése a szükséges folyamatszakaszon. Kockázati pontok folyamatos biztosítása. Elő- és után biztosító hajók közlekedtetése.

III. fokozat: utánfutó hajó közlekedtetése, hidakon fokozott rendőri ellenőrzés, vízi út fokozott ellenőrzése. Beszállás és kikötés helyének zárása. Kikötőben biztonsági gépkocsi készenlétben tartása.

IV. fokozat: be- és kiszállás helyének biztosítása. Rendőrmotoros kísérő hajó közlekedtetése, amely bevonásra kerülhet rendkívüli esemény vagy támadás bekövetkezésekor, akár még a védett személy menekítésére is.

V. fokozat: közlekedési szempontból utazásbiztosítási intézkedésre nincs szükség.

2.3 Utazásbiztosítás légi közlekedési eszközön

Hazánk területére a védett személyek leggyakrabban légi közlekedési eszközön érkeznek. A repülés a többi közlekedési eszközhöz képest radikálisan lecsökkenti az utazási időt, mivel a légi közlekedést és annak sebességét kevés tényező befolyásolja, a repülőgépek utazási sebessége többszörösen felülmúlja az eddig ismertetett közlekedési eszközökét. Alkalmazásával lerövidül az utazási idő és egyes országok sem jelentenek már áthidalhatatlan távolságot. Hátránya, hogy a repülőgépek esetében leszállópályához kötött.

Az utazás során megkülönböztetünk belföldi és külföldi utazásokat, amik történhetnek menetrendszerinti és különjáratos repülőgéppel.

A védett járatok kategóriájába sorolt utazások repülőtéren történő rendőri biztosítására 1993-ban együttműködési terv és megállapodás készült az ORFK, HÖR, VÁM, NBH, LRI, MALÉV, és a tűzoltóság képviselőinek a részvételével. A terv célja, hogy konkrétan meghatározzák az utazások lebonyolításában résztvevő szervek feladatait a végrehajtás során.

A megállapodás szerint a védett személyek légi utazásainak biztosítás két fokozat szerint történik:

- VIP 101, melyre a kiemelt védett személyek utazása esetén kerül sor /Magyar Köztársaság elnöke, miniszterelnöke és házelnöke, a hazánkba látogató, a fenti közjogi méltósággal azonos szintű vendég/.
- VIP 100, a fenti körbe nem tartozó, de a Köztársasági Őrezred által védett személyek utazásakor, illetve külföldi biztosított delegáció esetén kerül végrehajtásra.

A légi utazás biztosítása során is öt fokozatot különböztetünk meg:

I-es és a II-es védelmi fokozatban: ezekben a fokozatokban alkalmazott intézkedések, a külföldi kiemelt védett személyek és kíséreteik, delegációk külön géppel történő utazása során kerülnek végrehajtásra minden esetben a Ferihegy 1-es terminálon, ebben az esetben a repülőtér teljes területe lezárásra kerül.

- A repülőtérre vezető utakat ellenőrizni kell, EÁP-kat kell létesíteni. A repülőtér környékét folyamatos járőrszolgálattal kell biztosítani, a hátrahagyott parkoló gépkocsikat el kell szállítani különböző terrorveszély megelőzése érdekében.
- Biztosítani kell a siklópályát is. A repülőtéren belül tartózkodó összeállított gépkocsioszlop, amivel a védett személy fog majd közlekedni, a repülőgéphez gurul és a fogadást követően közvetlenül gép mellett történik meg a védett személy beszállása és elhajtása a soron következő programhelyre.

A védett személy és kíséretének csomagjainak elszállítására az úgynevezett „csomagos kocsit” használják, amelyet általában motoros rendőri biztosítás mellett a védett személy rezidenciájára szállítanak.

III. védelmi fokozat: ebben az utazási fokozatban a védett személy utazhat menetrendszerinti járással és külön repülőgéppel is. A külön géppel történő utazás szintén az 1-es terminálon történik. Zárásra kerül a kormányváró és környéke az utas csarnok előtt. A repülőtér és közvetlen környékén fokozott rendőri ellenőrzést kell tartani. A védett személyt szállító gép érkezése vagy indulása előtt a leszállóhely közvetlen közelében a repülőtéri gépkocsiforgalmát korlátozni kell.

IV. és az V. védelmi fokozat: a védett személy ezekben a fokozatokban általában menetrendszerinti járással utazik. A ki- és a beszállás a repülőtér kormányvárójánál történik aminek környékét fokozott ellenőrzés alá kell vonni. Közlekedési szempontból külön biztosítást nem igényel.

A közúti utazásbiztosítást annak leggyakrabban történő előfordulása miatt később részletesen ismertetem.

2.4 Közúti utazásbiztosítás

2.4.1 Közúti utazásbiztosítás előkészítése

A közúti utazás biztosítását, mint az előbb felsoroltakét is a 6/1998. Országos Rendőrfőkapitányi utasításban foglaltak szerint kell előkészíteni és végrehajtani.

A védett személyek utazásbiztosításához kapcsolódó feladatokat a Köztársasági Őrezred országos hatáskörrel és illetékességgel végzi.

Az Őrezred koordinálja és szakmailag irányítja a rendőrség többi szervének az utazásbiztosításhoz kapcsolódó nyílt rendőri biztosítási feladatait. A külügyminisztérium biztosításkérésével, tájékoztatásával valamint informálódás útján kapott adatokat figyelembe véve a hatályos jogszabályokkal és a viszonyosság elvével az Őrezred parancsnoka vagy az általa kijelölt személy dönt az utazás biztosításáról és annak fokáról.

A védett személy magyarországi látogatását a Külügyminisztérium illetve a védett személyek hivatalainak protokoll osztályai készítik elő és előzetes programot állítanak össze. Ezt a programot küldik meg az Őrezred részére véleményezésre.

Ezen adatok alapján valamint a beérkezett információk és veszélyeztetettségi adatok elemzése, értékelése után megállapítják a biztosítás fokozatát.

A biztosítás fokozatát figyelembe véve megkezdődik a biztosítás szervezése, ami a tervezett programot a programszervezőkkel való egyeztetés, koordinálás a biztosításba bevont szervekkel, ideértve a védett személy biztonsági szolgálataival, a biztosítási feladat megoldása végett. Majd a programhelyszíneket a biztosításban érintett szervek képviselőivel bejárják ezután koordinációs értekezleten a begyűjtött adatok kiértékelése után elvégzik a személyi erő, eszközszámvetést és felméri a dologi szükségleteket.

Általában a feladat bonyolultságát figyelembe véve kettő, maximum három ülésre kerül sor. Az értekezleten határozzák meg a biztosításban résztvevő szerveknek a védelmi fokozatnak megfelelő feladataikat. A biztosításba bevont központi és területi szervek ezek után külön-külön biztosítási tervet készítenek. A biztosítási terv, amely I-III. védelmi fokozatban készül, melyekre az együttműködési és koordinációs feladatok nagyságrendje a védelmi feladatok tervszerű kidolgozása miatt van szükség. A biztosításban résztvevő rendőri szervek a szakterületeknek megfe-

lelő résztervben dolgozzák ki a feladataik végrehajtásáról szóló terveket, melyek I. védelmi fokozatú biztosításnál a végrehajtás megkezdése előtt felterjesztik jóváhagyásra az Országos Rendőrfőkapitány Úrnak. A II-III. védelmi fokozatú biztosításokról szóló terveket az Őrezred parancsnoka illetve a megyei Rendőrfőkapitányok hagyják jóvá. Majd ezeket a megyei Rendőrfőkapitányok megküldik az Őrezred parancsnokának. IV. védelmi fokozatú biztosításról csak a Köztársasági Őrezred készít tervet. V. védelmi fokozatú biztosításról nem kell tervet készíteni.

Az ORFK Közbiztonsági Főigazgatósága a kiemelten védett személyek utazásbiztosításának nyílt rendőri feladatait, ha több megyei - rendőr főkapitányságok területét és személyi állományát érintik, intézkedésben koordinálja a tervezés, szervezés összehangolását a területi szervek feladatait.

A biztosított útvonal egy megyét érintő része a területileg illetékes rendőr főkapitányság biztosítási szakasza, a biztosítás előkészítéséért és vezetéséért a megyei rendőr főkapitány, vagy az általa kijelölt személy a felelős.

A BRFK-n a Közrendvédelmi Főosztály készít biztosítási tervet. A terv készítésében bevonják a Közlekedésrendészeti Főosztály osztályvezetőit is, akik a védett személy közúti mozgásával kapcsolatban javaslatot tesznek a kijelölendő útvonalra.

Az útvonal a biztonságos közlekedésre alkalmas utak összessége, amelyeket a védett személy egyik helyszínről a másikig való közlekedésére használ.

Egy megyét érintő része a területileg illetékes Rendőr- főkapitányság biztosítási szakasza, ezeket a szakaszokat vonalszakaszokra lehet bontani.

A biztosított út kijelölésénél figyelembe kell venni, hogy az útvonal felülete lehetőleg bontás és kátyúmentes legyen. Elsősorban főútvonal kerüljön kijelölésre, mivel ez a betorkolló és keresztező utakkal szemben forgalmi szempontból elsőbbséget élvez. Ezáltal csökkenthető a biztosító örök száma is.

Lehetőleg olyan utakat célszerű választani, ahol egyenletesen, jó tempóban lehet haladni, kerülni kell a kockázati pontokkal rendelkező utakat. Kockázati pontok lehetnek azok a helyek, amik magukban rejtik a támadási helyszín lehetőségét. Ezek: hidak, alagutak, közúti aluljárók, magas töltésre épült utak, rakpartok, ahol nincs úgynevezett menekülési, menekítési lehetőség.

A Központi Közrendvédelmi Szolgálat vezetője szintén koordinációs értekezletet hív össze biztosítási feladatok kidolgozása, feladat meghatározások végett, amelyen részt vesz a közrendvédelmi szervek érintett parancsnoki állománya, a biztosítás közlekedési parancsnoka, a közlekedési útvonalparancsnok, KLFO Forgalomszervezési Alosztályának vezetője, a BKV Rt. megbízottja, Közterület Fenntartó Vállalat megbízottja, a Főpolgármesteri Hivatal, a KPM illetékes szervének megbízottja, és ha közlekedési útvonal vasúti átjárót is érint a MÁV képviselője.

E szervek képviselőinek bevonására a biztosítási munka megszervezésében azért van szükség, hogy megfelelő tájékoztatást kapjanak a delegáció utazásáról és a biztosítás kapcsán részükre megszabott feladatok elvégzéséhez. (Ezek lehetnek: úthibák megszüntetése, közforgalmú járművek forgalmának elterelése, szüneteltetése, ha szükséges a delegáció mozgásának biztosítása érdekében a biztosított útvonalon a forgalmi rendszabályok megváltoztatásáról, - közlekedési jelzőtáblák megváltoztatásával, „letakarásával”, ideiglenes jelzőtáblák kihelyezésével, a közlekedés rendjének módosításával).

Ezzel megkezdődik a biztosítás megszervezése a terv elkészítése, a biztosítás parancsnokai, alparancsnokai kijelölése a rendelkezésre álló személyi állomány köréből.

Meg kell állapítani milyen erő és technikai eszközök szükségesek a biztosítási feladat végrehajtásához.

Meg kell azt is állapítani, hogy egy - egy útvonalra, programhelyszínre mennyi rendőrt szükséges vezényelni, hová szükséges a feladat végrehajtásához közlekedési vagy közrendvédelmi rendőr, esetleges speciális esetben motorkerékpáros járőr, valamint az esetleges előre be nem tervezhető feladatok végrehajtásához megfelelő létszámú tartalék álljon rendelkezésre.

Meg kell határozni az útvonal szakaszokat úgy, hogy azok lefedve kapcsolódjanak egymáshoz, ne legyen holt terület köztük.

A feladat végrehajtásáról tervet kell készíteni, amit a BRFK. Viszonylatában a Központi Közrendvédelmi szolgálat vezetője illetve parancsnoki állománya készít el, és az előbb említett módon terjeszt fel a Főkapitány Úrnak jóváhagyás végett, valamint az Örezred parancsnokának.

A biztosítási terv készítésekor figyelembe kell venni azt is, hogy a biztosítás végrehajtása a lakosság mindennapi életének, a közlekedés rendjé-

nek legkisebb korlátozásával, zavarásával járjon, biztosítja a védett személyek biztonságos, akadálymentes mozgását.

A biztosítási terv a következőket tartalmazza:

- A védett személy, delegáció megnevezését, mikor, hová érkezik, kinek a meghívására, kik fogadják (a helyszínek pontos címének feltüntetésével).
- Ismertetni kell a biztosítás végrehajtását megalapozó jogszabályokat, utasításokat, parancsokat, az elrendelt biztosítási fokozatot.
- Meg kell nevezni a biztosítás parancsnokát, helyetteseit.
- A közbiztonsági helyzet értékelését.
- A rendőri biztosítás célját, fő feladatait.
- Fel kell sorolni az összes programot pontos idő és helyszerinti bontásban, az ezekhez tartozó útvonalakat, - azokon a készenlétek helyét, idejét, szükséges a jelzőlámpák kikapcsolását, karos forgalomirányítást, az útvonal zárását, ürítését, terelését, a forgalom szabályozását és azt, hogy e feladatok végrehajtásában mely szervek vesznek részt.
- A biztosításban résztvevő állomány létszámát.
- A biztosításban résztvevő állomány részére ki, mikor és hol tart eligazítást, ezekkel kapcsolatban a parancsnokoknak milyen előzetes intézkedést kell foganatosítani. (pl: szükséges okmányok elkészítése).
- Meg kell határozni a biztosítás parancsnokának, helyetteseinek és a végrehajtó állománynak a feladatait.
- A személyi állomány felkészítésének, ruházatának, felszerelésének, fegyverzetének milyennek kell lenni, mit kell tartalmaznia.
- Összeköttetés, hírforgalmazás, jelentések és a vezetés rendjét.
- Együttműködés és mindenoldalú biztosítás rendjét.
- Meg kell szervezni az anyagi és technikai ellátást (pl.: kordonok).

A biztosítási terv része lehet még grafikus térkép is, amely a biztosítandó utat jelöli. Az utazás biztosítás előkészítéséhez, megszervezéséhez tartozik még a biztosításban résztvevő járművek kijelölése átvizsgálása, - főként biztonsági szempontból (kormánymű, fékberendezés, gumiabroncsok, fényjelző berendezések, megkülönböztető jelzés berendezései, jármű motorja) ha szükséges az adott hibák kijavításáról intézkedni kell.

Majd technikai szemlét kell tartani, ahol ellenőrizni kell, hogy a járművek esztétikai szempontból is megfelelnek e.

Budapesti viszonylatban a Közlekedésrendészet az utazás biztosítása során a következő járműveket használja a biztosított oszlopnál történő közlekedés során:

- Mercedes W 124 vagy Skoda Octávia típusú személygépkocsik előjelző, oszlopvezető, oszlopzáróként
- BMW R 1100 típusú szolgálati motorkerékpár forgalomterelő, és díszmotoros kíséretként.

Fontos a delegációs oszlopban közlekedő járművek személyzetének a kijelölése, kiválasztása a személyi állomány köréből.

3. fejezet

VÉDETT SZEMÉLYEK VÉDELME GÉPJÁRMŰVEKBEN

3.1 Védelem a gépjárműben

Az első páncélozott személyautó több mint 70 éve készült Al Capone megrendelésére és ilyet használt Göring, Sztálin, valamint a 60-as években Trujillo dominikai diktátor is. Európában a baleseteknél és merényleteknel is biztonságos jármű iránti igény a 60-as, 70-es években merült fel, amikor megjelentek a gépjárművek elleni támadások, pl. a német Vörös Hadsereg Frakció terroristái által elkövetett robbantásos merénylet Alfred Herrnhausen bankár autója ellen, vagy az olasz miniszterelnök, Aldo Moro elrablása és későbbi meggyilkolása.

3.2 A páncélozott limuzinok felépítése

A legegyszerűbb és egyben legolcsóbb megoldás az, amikor a gépjármű ablakait speciális fóliával vonják be. Ez a fólia túl azon, hogy fényvisszaverő tulajdonságú, az ablaküveg szilárdságát is megnöveli. Csökkentve az üvegtörés esélyeit, illetve egy üvegtörés során egészben tartja az ablaküveget. Ez a megoldás bármilyen autónál alkalmazható.

Vannak azonban ennél sokkal komolyabb védelmi rendszerek is, amikor a sorozatban gyártott általában felső kategóriás autó alvázat, utasterét vagy az egész autót az első rendszámtáblától a hátsóig különleges páncézzal látják el. A fémlemezek közé épített – nagy szakítószilárdságú – kevlar vagy twaron betét a gránáttól is megvéd.

A súlycsökkentés érdekében a legújabb fejlesztésű páncél azonos védelem mellett mindössze 3 mm vastag. A Forma-1-es pilótafülkéjeként is bevált szintetikus anyagot az amerikai DuPont és a német Akzo Nobel szállítja valamennyi műhelybe. Az ilyen autógyártási technológiája szigorúan titkos, ezért előállítási ára igen magas, ez megállapodás kérdése, a felszereltség függvénye. Becslések szerint a világon évente 5-6 ezer, Eu-

rópában 500 páncélozott személyautót értékesítenek. A megrendelők többsége a nagyobb Audi, BMW, Mercedes, Volvo limuzinokat és az erős terepjárókat kedveli. De természetesen bármilyen típusú gépjármű átalakítható, az eredmény azonban ezekben az esetekben nem mindig éri el a kívánt hatást. Hiszen nem elég páncélzattal felszerelni a gépjárművet a megnövekedett súly miatt az autót, minden alkatrészén változtatni kell. Pl.: készült 6 tonnás menetkész tömegű orosz ZIL személyautó, amelynek teherautónyi motorja nagy sebességgel repíthette utasait, ám az alulméretezett fékekkel nem mindig sikerült időben megállni.

A védelmi szintek földrészenként vagy akár országoként is változhatnak. Gyakran alkalmazott járműtípusok, a Mercedes S-osztályú 600-as 500LE, BMW 745Li „High Security” 333LE, BMW X5 „Protection”, az 1. ábra ezeknek a márkáknak egyikéből készült páncélautót mutatja be.



1. ábra. BMW 745Li

3.3 Biztonsági fokozatok

A BMW-gyár több mint 30 éve gyárt biztonsági autókat a jelenleg futó modellek már a negyedik generációhoz tartoznak. (ld. 1. ábra) Három védelmi fokozatban készülnek ezek az autók:

- biztonsági üveggel ellátott sorozatgyártású 3-as és 5-ös modellekben csak az ablakok vannak védve egy úgynevezett biztonsági fóliával, amely akár egy fegyverből kilőtt lövedéket is képes megállítani. A biztonsági fólia olyan többrétegű, laminált, műanyag alapú védőelem, amely az üvegfelületre utólag felerősítve megakadályozza – üvegfelületet egyben tartva – annak támadás esetén történő azonnali összeesését.
- „Protection” – Védelem. Ennek páncélzata ellenáll a kézi lőfegyvereknek a 44-es kaliberig. Védelmi fokozata megfelel a nemzetközi besorolás szerinti B4-es kategóriának. Ezeknél az autóknál csak az utastér van páncélozva 5-ös és 7-es sorozatú modellek is készülnek ilyen páncélzattal.
- „High Security” – magasfokú biztonság. Nemzetközi besorolás szerint B6/B7-es kategória. Ennél a modellnél nemcsak az utastér, hanem az egész autó páncélozott. Ellenáll a különböző katonai kézi gépfegyvereknek, mesterlövő puskáknak is. Az elvégzett ballisztikai tesztek során elsősorban a kritikus pontokat (ajtórészek, oszlopok) vizsgálták, hogy a $+70^\circ$ és -10° közötti lövéseknél mennyire védenek. (2. ábra, 1. táblázat.)



2. ábra. Ballisztikai teszt

Európában a következő táblázat szerint osztályozzák az autókat:

VÉDELMI OSZTÁLY	FEGYVER	KALIBER	LŐSZER	LŐTÁVOLSÁG
B1	Rifle	.22 magnum	RN/lead	10 méter
B2	Handgun	9 mm para	FJ/RN/SC	5 méter
B3	Handgun	.357 magnum	FJ/CB/SC	5 méter
B4	Handgun	.44 magnum	FJ/FN/SCP	5 méter
B5	Rifle	5.56 mm x 45	FJ/PB/SC	10 méter
B6	Rifle	7.62 mm x 51	FJ/PB/SC	10 méter
B7	Rifle	7.62 mm x 51 AP	FJ/PB/BC	10 méter

1. táblázat. Európai Szabvány: EN1063

A legmagasabb védelmi szinten egy 7,62-es lövedéknek is ellenáll egy páncélozott személygépjármű. Ezekben az autókban természetesen megtalálható minden korszerű felszerelés, ami a jelenkor luxusautóiban már elengedhetetlen, és megkönnyíti a vezető dolgát (iDrive rendszer). Az utasok biztonsága mellett a kényelem is fontos — a minibár, a házi videó, a műholdas telefon és fax — természetes tartozékai a meggyfádisztású és bőrkárpitozású utastérnek. (3. ábra.) Külső jegyeiben teljesen hétköznapiak tűnik, semmi nem utal a speciálisan magas fokú biztonságra.



3. ábra. „Biztonságos luxus”

3.4 A biztonság elemei

3.4.1 Passzív biztonság

Karosszéria: Önhordó alváz; minden oldala acéllemezekkel biztosított, a B7-es szériánál még külön belülről rostokban gazdag „Aramid” nevű anyaggal megerősítve.

Utastér: Ergonomikus, elektromosan állítható komfortülések, melyek szellőztethetők (fűtés, hűtés). Külön állítható digitális klíma elől-hátul. Aktív fejtámlák. (4. ábra)



4. ábra. „Kényelem felsőfokon”

Futómű: Rugalmas futó felület. A speciális gumi rögzítve van a felnire, megakadályozva ezzel az esetleges lefordulást arról. Választható felfüggesztési csomagok (Adaptive Drive, Dinamice Drive). Több ponton megerősített futómű a nagyobb önsúly miatt.



5. ábra. Biztonsági oldal ablak

3.4.2 Aktív biztonság

Karosszéria, utastér: A szilánkmentes polikarbonát oldal ablakok elektromosan leengedhetők 210 mm-re; szükség esetén pl. támadáskor – egy gombnyomással központilag hermetikusan zárható az utastér. (5.ábra) Az alkalmazott biztonsági rendszernek mindössze öt ezredmásodpercre van szüksége ahhoz, hogy észleljen egy esetleges ütközést, kiszámolja annak mértékét, felismerje, hogy a nyolc légzsák közül melyiket és milyen mértékben kell aktiválnia. Ezzel egy időben a gépjármű utasainak védelmi rendszere és az aktív fejtámlák igény szerint működésbe lépnek.

Futómű: az „iDrive” (intelligens felfüggesztési rendszer) kényelmet, gyorsaságot és stabilitást biztosít. Kanyarokban és hirtelen irányváltások esetén minimalizálja a karosszéria dőlését és növeli a jármű stabil kezelhetőségét.

3.4.3. Operatív biztonság



6. ábra
„Speciális autógumi”

Karosszéria, utastér: A belső tűzoltórendszer, a könnygázérzékelés, gáztámadás esetén a külön oxigén az utasok részére alapfelszereltség. A lövedék álló rétegelt üveg belső felülete polykarbonáttal van bevonva, mely megvédi az utasokat a betörő üvegszilánkoktól. Az Intercom rendszer — támadás riasztó — aktiválásakor az autó optikai és akusztikai jeleket bocsát *Futómű:* A speciális Michelin Pax felépítésű gumiknak köszönhetően, ha csökken a nyomás a gumikban — kilövik a gumit — akkor is akár 80 km-es sebességgel, ki (30 mp sziréna, villogó lámpák). 50 km-es távolság megtételére alkalmas.

3.4.4 Reprodukív biztonság

Karosszéria, utastér, futómű: tekintettel a jármű átlagosnál nagyobb önsúlyára, egyedi felszereltségére, a gépkocsivezetőnek szükséges elsajátítani a speciális vezetési technikákat, megszerezni a szükséges vizsgákat

(pl. PÁV I), folyamatosan gyakorolni és képeznie önmagát az esetlegesen bekövetkező támadásra illetve a váratlan forgalmi szituációkra. „Esemény” bekövetkezése után a fedélzeti computerben tárolt adatok elemzése elengedhetetlen. A támadáskor keletkezett — pl. lövedék becsapódások — hatásoknak vizsgálata a karosszéria elemein. A védett személy biztonságáért felelős személy a történetek pontos ismeretében elemzi a rendkívüli eseményt, és megteszi a szükséges intézkedéseket.

A különleges biztonsági felszereltség és a 3465kg önsúly (760Li) ellenére a németországi Nürburgringen elvégzett vezetési teszteken kiválóan vizsgázott mind három model: BMW 540iA Protection, 745 Li-, 760Li High Security.

Többek tapasztalata alapján megállapítható, hogy a megfelelő speciális tréningek elvégzése után, rendszeres gyakorlással igazán könnyen lehet ezekkel a gépjárművekkel dolgozni.

Adatok:

BMW 745Li, 8 henger 245kw (333LE), 3365kg, 0-100-ra 9,8s

BMW 760Li, 12 henger 327kw (445LE), 3465kg, 0-100-ra 7,5s.

4. fejezet

A VÉDETT SZEMÉLYEK ELLENI TÁMADÁSOK

Közúton a védett személyeket szállító gépkocsi-konvojok ellen elkövetett támadások nem véletlenszerűen végrehajtott akciók, minden esetben alapos tervező munka végeredménye a támadás. Ezért a biztonsági gépkocsivezetőknek szükséges ismerni a lehetséges támadási formákat és ezek megghiúsítására a különleges vezetési technikákat, biztonsági gépkocsikonvoj-alakzatokat, menekülési útvonalakat.

4.1 A támadások alapelemei

A végrehajtott támadások egyik legrégebbi és leghatékonyabb módszere a rajtaütés. A rajtaütés egy rejtkehelyről történő, mozgásban lévő vagy ideiglenesen megállított célpont elleni, meglepetésszerű támadás.

Ez a módszer a gépkocsi konvoj elleni támadásnál bevált taktika, mivel

- az ellenség választja ki a terepet és csak rövid időre kell uralnia azt;
- egy kisebb személyi állománnyal, kevesebb fegyverzettel és felszereléssel rendelkező egység számára lehetővé teszi egy nagyobb és jobban felfegyverzett ellenfél megsemmisítését;

A sikeres rajtaütés felállításához, a tervezéshez és a kivitelezéshez három alapvető tényező szükséges:

- *Meglepetés:* A meglepetés elérése lehetővé teszi a rajtaütést végrehajtó csapat számára, hogy magához ragadja a lehetőséget, és a helyzet ura legyen. A célpontokat általában akkor, ott és úgy támadják meg, amikor és ahol az ellenfél a legkevésbé van rá felkészülve.
- *Koordinált heves összűz:* A fegyvereket konkrét célokra kell alkalmazni, az elmenekülés megghiúsítása, a megsemmisítési övezet elszigetelése céljából.
- *Irányítás:* A támadási helyszín megközelítése és elfoglalása, valamint a támadás levezetése és a helyszínről való menekülés is központi irányítást igényel.

4.1.1 Rajtaütési alakzatok

A támadók különféle alakzatokat alkalmaznak, melyek hatását a megsemmisítési övezetbe történő nagy tűzerő célba juttatásával maximálisra növelik, így a célpontot elszigetelve végrehajtják a támadást. A gépkocsi konvojok ellen hatékonyan használt két alakzat nevét a támadásba lendülő egységek általános felállási formájáról kapta.

- A sorvonalba történő rajtaütéskor a támadó egység a célpont menetirányával párhuzamosan helyezkedik el. Ez a felállás a támadó egységnek a megsemmisítési övezet hosszabb tengelyével párhuzamos bevetését teszi lehetővé, így a célpontot erős oldaltűz alá veheti.
- A sorvonalba történő rajtaütés egyik változata az „L” alakú csapda. A támadó egység felállításának hossz tengelye a megsemmisítési övezettel párhuzamos és oldalról tüzel. A támadói felállás rövid tengelye viszont a megsemmisítési övezet végén található és arra merőleges, így a hosszanti tüzelés a másik irányból jövő tűzzel keresztezi egymást.

Annak ellenére, hogy a terrorista vagy bűnöző csoportokat nem katonai csoportként definiálják, a támadás végrehajtásának alapos megszervezése és kivitelezése gyakran a katonai műveletek precizitásával vetekszik. Azonban ezeknél a rajtaütéseknél annak városi jellegéből kifolyólag, több tényező befolyásolja a gépkocsi konvoj elleni támadás alkalmazhatóságát. A viszonylag magas szintű városi biztonsági intézkedések szükségessé teszik, hogy leleplezésük elkerülése végett viszonylag kis létszámú támadó egységet alkalmazzanak. A városokban rendelkezésre álló támadási helyszínek viszonylag kevés fedezéket vagy álcázási lehetőséget nyújtanak.

A fent említett hátrányok ellenére — manapság éppúgy, mint a jövőben — a rajtaütés alkalmazása jó taktikai lépésnek számít.

4.1.2 A gépkocsival történő ütközés egy esetleges akadály eltávolításának céljából

A manőver alkalmazása akkor szükséges, ha a gépkocsi előtt vagy mögött a haladási, menekítési útvonalat egy vagy több gépkocsiból álló torlasz akadályozza, és más lehetőség nincs a menekítésre.

- Egy gépkocsiból álló blokádnál esetén a járművet kb. 25 km/órás sebességre lassítva kell megközelíteni az akadályt, a sebességváltót a lehető legnagyobb, de lefulladást még nem okozó áttételre kapcsolva kell kiválasztani a becsapódási pontot az utat elálló gépkocsin. A torlaszt képező jármű helyzetéből és a környezetétől függően a becsapódási pont az első vagy a hátsó kerekének középpontja. Ha a becsapódási pont az első kerék középpontja, az ütközés pillanatában az utat eltorlaszoló gépjármű hátsó kerekének függőleges tengelye körül elfordul, ezáltal szabaddá téve az utat a menekülésre. Az ütközési sebesség mértéke nagyon fontos, túlságosan nagy tempó esetében az ütközés pillanatában az álló autó túlpörögve az ütközést végre hajtó járműnek csapódhat, így esetleg mozgásképtelenné téve azt.
- Két kocsiból álló blokádnál esetén a becsapódási pont kivételével az ütközés végrehajtásának menete megegyezik a fent leírtakkal. Abban az esetben, ha a két gépkocsi közel áll egymáshoz, az ütközést vagy az egyik külső kereknek vagy a két jármű középpontjában történik. Ha a két autó távolabbra áll egymástól, mint az ütközést végrehajtó gépjármű szélességének fele, akkor a becsapódási pont az egyik vagy másik autó belső kerekének középpontja. Amennyiben azt úttorlaszt képező járművek olyan szögben állnak, hogy a csúcs az ütközés irányába mutat, akkor a külső kerek egyikét kell ütközési pontnak választani. Ha a két gépjármű által bezárt szög az ellenkező irányba mutat, az ütközési célpontnak a gépkocsik középpontját kell választani.

Abban az esetben, amikor a biztosítás két gépkocsiból áll, a második biztonsági autó a védett személyt szállító limuzin elleni támadás esetén az üzemképtelenné vált autót eltolhatja a támadási zónából. A manőver végrehajtása az alábbiak szerint történik.

A limuzin vezetője semleges állásba kapcsolja a sebességváltót, miközben a személybiztosító a biztosításparancsnok tudomására hozza, hogy a limuzin üzemképtelen.

- A biztosítás parancsnoka parancsot ad a tolás/ütközési művelet végrehajtására.
- A követő gépkocsi vezetője a következőket teszi: a gépkocsijának a lökhárítóját a limuzin hátsó lökhárítójával érintkezésbe hozza; és a limuzint megtolja.

4.2 A védett személy gépjárművel történő szállítása közben alkalmazható védelmi-taktikai alakzatok

Napjainkban páncélozott gépjárműveket elsősorban az állam legfőbb közjogi méltóságai, tisztségviselői — a törvényben meghatározott — vezető tisztségeket betöltő politikusok, a kiemelten fontos személyek, a pénzügyi, gazdasági élet vezetői, illetve valamilyen veszély által életüket fenyegetettnek érző tehetősebb magánemberek használnak. Ezeknek az embereknek a szállítását egy, legfeljebb két biztonsági autóból álló konvoj végzi. Ellenében a közjogi méltóságokkal, akik védelmét, ezen belül szállítását is a rendvédelmi szervek speciális alakulata végzi, az egy autóból álló biztosítástól egészen a közlekedési utakat — rendőri biztosítással — is lezáró több autóból álló gépkocsi konvojokig. Természetesen az ilyen autókat vezető biztonsági gépkocsivezetők feladata mindig ugyanaz, függetlenül a biztosításban résztvevő autók számától, és védett személy betöltött pozíciójától.

4.2.1 A biztonsági gépkocsivezetők feladata vezetés közben

- A felvezető gépkocsivezetője, aki a limuzin előtt halad a gépkocsi konvoj élén, biztonsági szolgálatot teljesít a forgalom leállításával, pl. kereszteződéseknél a követő gépkocsival összehangoltan biztosítja az oszlop áthaladását, ha erre szükség van, előlről fedezi a menetoszlopot, reagál egy esetleges szemből történő támadásra. Mozgásával a mögötte haladó autóhoz kell igazodnia.
- A limuzint vezető sofőrnek úgy kell közlekednie, hogy az előtte és mögötte haladó biztonsági autók a limuzin mozgásából időben tájékozódjanak a vezető szándékáról. Lehetőség szerint egyenletes tempóval kell haladnia, elkerülve ezzel a biztonsági autók „liftezését”. A forgalmi szituációkban történő megállásoknál úgy kell azt megtennie, hogy szükség esetén tetszőleges – szabad – oldal irányba egy kormánymozdulattal „ki tudjon törni”. Előzések és fordulások alkalmával helyet kell biztosítania a követő gépjármű számára is. A gépkocsit mérsékelten és határozottan kell vezetnie, elkerülve, hogy a követő gépkocsit hirtelen megállásra vagy sebességváltoztatásra kényszerítse.

- A követő gépkocsi vezetője felelős a limuzin biztonságáért, annak mozgásához igazodik. Megakadályozza a védett személyt szállító autó megelőzését, ezzel kivédve egy esetleges hátulról bekövetkező támadást. Fedezi a limuzint, és helyezkedésével segíti, pl. a kereszteződéseknel, az elindulásoknál illetve a folyamatos haladásban. Menetközben fenntartja a megfelelő követési távolságot. A követő gépkocsi mindig a limuzin mozgásának alárendeltje.

A gépkocsi konvoj nagyságát és alakzatát a következő tényezők határozzák meg:

- a fenyegetettség szintje a védett személy elleni támadás veszélye, vagy a kialakult politikai helyzet;
- a rendelkezésre álló erőforrások, a biztosítók, gépkocsik létszáma, technikai felszereltsége.

4.2.2 A gépkocsi konvoj alakzatai

- Alapesetben a védett személyt egy páncélozott biztonsági autó szállítja. Ebben az esetben csak egy biztonsági gépkocsivezető és egy személybiztosító utazik a limuzinban. Ennek a megoldásnak meglehetősen magas a biztonsági kockázata, hiszen ahogy a gépkocsik ellen elkövetett támadásokról szóló fejezetben ismertettem, a támadást minden esetben alapos szervezőmunka előzi meg, ezért a kétfős biztonsági egység nehezen tudja felvenni a harcot egy szervezett rajtaütésnél. Ezért célszerű legalább egy követő gépkocsi alkalmazása.
- Két gépkocsiból álló konvoj alkalmazásakor a biztonsági autó a limuzin mögött haladva figyelemmel kísérheti a környező forgalmat megvédve a védett személy autóját egy hátulról vagy oldalról történő támadás esetén. Esetlegesen előforduló műszaki hiba bekövetkeztekor továbbszállíthatja, vagy a mozgásképtelen limuzint a fent említett módon eltolhatja a támadás helyszínéről. A követő gépkocsiban a hely függvényében további három biztonsági ember is utazhat.
- Három gépkocsiból álló konvoj esetén a védett személyt szállító limuzin előtt egy felderítő (előfutó) gépkocsi halad, a sort a biztonsági követő gépkocsi zárja. Mindhárom autót képzett biztonsá-

gi gépkocsivezető vezeti, s a felderítő autóban is legalább egy biztosító ül, a követő járműben is min. két testőr utazik.

- A teljes gépkocsi konvoj esetében, amikor a védett személy pozíciójából adódóan különösen kiemelt, magas szintű biztosítás szükséges, a rendőri biztosítással a forgalom elől elzárt útszakaszon egy felderítő gépkocsi közlekedik a konvoj előtt 2-5 perccel. Ellenőrzi az útvonal biztonságát közlekedésrendészeti szempontból. Ebben az autóban egy biztosító és egy tűzszerész is helyet foglal. Közvetlenül a konvoj előtt egy rendőrségi felvezető kocsi halad, ebben szintén helyet foglal egy biztonsági ember, aki a gépkocsi menetoszlop irányításáért és a rendőri egységekkel történő kommunikációért felel. Ezt követi a felderítő (előfutó) biztonsági gépkocsi. Majd a védett személyt szállító limuzin következik a sorban. Ezután halad a biztonsági követő gépkocsi, ebben utazik a biztosítás parancsnoka és a hátsó ülésen a szükséges számú biztosító. Szükség esetén stáb gépkocsik haladhatnak még a menetoszlopban, amelyek a védett személy kíséretét szállítják. A sorban közlekedik még egy tartalék biztonsági autó, ill. egy mentőautó, ami a védett személy orvosi beavatkozást igénylő alternatív menekítési eszköze. A menetoszlop végén egy rendőrségi autó halad, mely közlekedésrendészeti szerepet tölt be, és egyben a gépkocsi konvojt zárja.

Egyéb gépkocsi konvoj alakzatok a körülményeknek megfelelően a gépkocsi konvoj felállításában változtatásokat, törléseket és kiegészítéseket lehet végrehajtani.

- Egy látogató közméltóságú személy saját személybiztosítójával. Amikor egy látogatóban itt tartózkodó közméltóságú személy saját biztosítóját szeretné a limuzinban maga mellé ültetni. Ha az ülések száma ezt lehetővé teszi, akkor a személybiztosítójának felajánlható egy hely a limuzinban. Ha nincs elég hely, akkor a követő gépkocsi középső ülése javasolt. Ha a védett személynek saját követő gépkocsija van, az saját követő gépkocsi mögött fog haladni.
- A védett személy házastársának a gépkocsi konvoja. Ha a védett személy házastársa ugyanabban a gépkocsi konvojban, de nem a limuzinban utazik, akkor külön limuzinnal lehet a gépkocsi konvojt kiegészíteni (és ha a fenyegetettség indokolja, külön követő

gépkocsit is alkalmazhatunk). Ezek a gépkocsik valahol a három gépkocsiból álló „biztosított egység” mögött foglalnak helyet.

Közös gépkocsi konvojoknál, ha több védett személy utazik egy gépkocsi konvojban, a biztosító egységeknek előzetesen egyeztetést kell folytatniuk az érkezési és indulási időpontokról, az elsődleges és alternatív útvonalakról, a védett személy gépkocsioszlopban elfoglalt helyéről. A fontossági sorrendek eldöntésénél a protokoll szabályai mérvadóak.

Legyen az az adott ország vagy akár egy látogatást tevő államfő gépkocsi konvoja, a biztonsági erők között koordinációnak kell létrejönnie. Létfontosságú, hogy mindkét fél ugyanazt a menetrendet és tervet használja. A személyi állomány beosztása és a gépkocsi konvoj pontos összetételével kapcsolatos részletek megbeszélését a lehető legkorábban meg kell kezdeni.

4.2.3 A gépkocsi konvoj mozgása a forgalomban

A gépkocsi konvoj egy egységként és nem két vagy három különálló gépkocsiból álló alakzatként közlekedik. A sebesség, a veszélyeztetettség, valamint a forgalmi helyzet függvényében a biztonsági gépkocsi helyzete állandóan változik, igazodva a limuzin mozgásához.

INDULÁS

- Induláskor, ahogy az egység a gépkocsi konvoj irányába kezd haladni, a biztosítás parancsnoka a vezetőket figyelmezteti az azonnali indulás lehetőségére.
- Ha a vezetők ezt még nem tették meg, akkor most azonnal beindítják a gépkocsikat, és indulásra készenléti állapotba helyezkednek.
- Ahogy az egység közeledik a gépkocsi konvojhoz, az előretolt biztosító előrelép és kinyitja a védett személy ajtaját; az ajtó mögé állva az egység korábbi menetirányába fordul.
- Ahogy az egység a gépkocsihoz érkezik, a jobb biztosító a limuzin jobb első negyedénél áll, a bal biztosító a limuzin mögött haladva a bal első negyedénél áll.
- A biztosítás parancsnoka a személybiztosítót a jobb ajtóig követi, utána pedig a limuzin hátsó negyedénél áll meg.
- A személybiztosító a védett személy mögött a limuzin ajtajáig halad, a beszállásnál fedezi, és utána becsukja ajtót. Ezután a sze-

mélybiztosító is beszáll a limuzinba, a gépkocsivezető az ajtókat lezárja.

- Ahogy a személybiztosító ajtaja becsukódik, a biztosítás parancsnoka a többi biztosítónak parancsot ad a követő gépkocsiba való beszállásra.
- A biztosítók beszállását követően a követő gépkocsi a mögöttes forgalmat helyezkedésével leállítja, így biztosítja a limuzin biztonságos elindulását.

UTAZÁS

- Kétsávú úton a biztonsági gépjárművek haladásának alaphelyzete, amikor a követő gépkocsi a limuzin mögött közvetlenül, a közép-vonal irányába félkocsi szélességben eltolódva halad. Kereszteződéseknel vagy veszélyeztetett helyeken a limuzin a sáv ellenkező (belső) oldalára megy át, a követő gépkocsi a veszélyforrás és a védett személyt szállító jármű között halad el, miután ez a manőver megtörtént visszatérnek az eredeti felállásba.
- Többsávú úton, ha a limuzin a jobb sávban halad, a követő gépkocsi a mellette lévő sáv határán helyezkedik el, hogy megakadályozza a szomszédos sávban haladó gépkocsikat a limuzin megközelítésétől.
- Ha a védett személy gépkocsija a belső sávban halad, a követő gépkocsi a tőle jobbra lévő sávban, szorosan annak határán közlekedik. A követő gépkocsinak minden esetben úgy kell helyezkednie, hogy pozíciójával megakadályozza motoros, vagy kisebb autó elhaladását a biztonsági gépjárművek között.
- A forgalomban történő leállítás esetén a limuzinnak olyan helyzetben kell lennie, hogy manőverezésre elegendő tér maradjon. A követő gépkocsi a limuzin mögött, ahhoz képest kissé ferdén áll, így szükség esetén blokkolhatja a forgalmat, valamint reagálni tud bármely oldalról jövő támadásra.
- Zsúfolt városi forgalom esetén a követő gépkocsi a limuzin azon oldalán halad, ahol a védett személy ül, s így megakadályozza, hogy a forgalomban résztvevők az oldalajtót megközelítve esetlegesen inzultálják a védett személyt.
- Csatlakozó forgalomban, ha a gépkocsi konvoj becsatlakozó út mellett halad el, a követő gépkocsi széles ívben a (jobbról) bejövő forgalmat blokkolja. Maradjon a limuzin mellett és, a sebességet soha

ne csökkentse annyira, hogy a limuzintól eltávolodjon. Szükség esetén a követő gépkocsi informálja a limuzint, hogy sávot változtatva a becsatlakozó sávtól távolodjon el.

- Forgalmi sáv váltása esetén a limuzin vezetője irányjelző használatával jelezze a követő gépjárműnek, hogy melyik irányba kívánja ezt megtenni. A követő gépjármű vezetője ezt észelve a forgalmi viszonyoktól függően „zárja le” azt a sávot, ahová a besorolás meg fog történni. Ha ez megtörtént, akkor a limuzin vezetője biztonságosan sávot változtathat. Több sávváltás esetén ugyanezt a módszert kell alkalmazni, de egyszerre csak egy sávot szabad váltani.
- Útkereszteződéseknél történő forduláskor a limuzin a potenciális veszélyhelyzettől távolodva halad. A követő gépkocsi pedig a potenciális veszély irányába halad. A gépkocsik fordulás közben is fenntartják a belső és külső viszonylagos helyzetüket. Miután a gépkocsik befordultak, mindkettő visszatér a gépkocsi konvojban korábban elfoglalt helyzetébe.

ÉRKEZÉS

- A védett személy érkezése előtt a helyszíntől négy-ötpercnyi távolságban a biztosítás parancsnoka az előretolt biztosítóval rádiókapcsolatot teremt (ez az előretolt biztosítónak elég időt ad arra, hogy a biztosítás parancsnokának a helyszínről részletes információt nyújtson).
- Az előretolt biztosító a helyszínre érkező védett személyre várakozó vagy vele találkozó személyekről is beszámolhat.
- Az érkezés előtt egy perccel a biztosítás parancsnoka az előretolt biztosítónak leadja az egy perces figyelmeztetést. Az előretolt biztosító a „Helyszín rendben”-nel válaszol.
- A limuzin vezetője a helyszínre érkezve az előretolt biztosítót keresi. Az előretolt biztosító a járda szélén állva karmozdulattal jelzi a limuzin pontos megállási pontját.
- A limuzin vezetője a gépkocsi elejét az előretolt biztosító kezével egy vonalba hozza, és a limuzint megállítja.
- A követő gépkocsi a limuzin mögött, lökhárítójával 45 fokos szögben a szabad sáv irányában a limuzintól másfél méterre kifelé áll meg.
- Ahogy a limuzin megáll, a biztosítás parancsnoka parancsot a bal és jobb hátsó biztosítónak a kiszállásra. A jobb hátsó biztosító a követő gépkocsit elhagyva, a limuzin jobb oldalán (a védett személy ajtajá-

nál) kifelé fordulva helyezkedik el. A bal hátsó biztosító a követő gépkocsit elhagyva, a limuzin bal oldalán (a bal hátsó ajtónál) kifelé fordulva helyezkedik el. A biztosítás parancsnoka a többi biztosítót követve a limuzinnak arra az oldalára tart, ahol a védett személy fog kiszállni, megérinti az ajtó mellett álló biztosítót és a védett személy ajtaja előtt kifelé fordulva megáll.

- Ahogy a helyszín biztosítva van, a biztosítás parancsnoka „Szabad” jelzést ad a személybiztosítónak. Ezt vagy a személybiztosító ablakán történő kopogtatással vagy egy hüvelykujj jelzéssel vagy a rádión keresztül közli. Ahogy a személybiztosító a limuzint elhagyja, a biztosítás parancsnoka a limuzin hátsó negyedében kifelé fordulva veszi fel az állást.
- A személybiztosító a limuzinból kilépve a védett személy ajtajához lép és azt úgy nyitja ki, hogy a védett személy közötté és a limuzin között fog tartózkodni. A védett személyt a limuzintól való eltávolodása alatt követi. A személybiztosító soha nem engedheti meg, hogy a jobb hátsó ajtó közé és a védett személy közé kerüljön.
- A gépkocsik vezetői a külső szektorok biztosításáért felelősek egészen addig, míg az alakzat a biztosított helyszínre meg nem érkezik. Mindkét vezető gépkocsijában marad, „Indulás”-i kapcsolatban, hogy szükség esetén azonnal elindulhasson. A gépkocsivezetők ezután is saját gépkocsijukban maradnak, és a beszállás helyszínét folyamatosan figyelik, a védett vezetőt érintő változásokról rádióan értesítik a biztosítás parancsnokát, aki a továbbiakban megteszi a szükséges intézkedéseket. Ameddig a védett személy a gépkocsi közvetlen közelében tartózkodik, az esetleges azonnali menekítés esetére az ő ajtaját mindig nyitva kell tartani.

5. fejezet

CSOPORTOS VÉDELEM MEGVALÓSULÁSA DELEGÁCIÓK BIZTOSÍTÁSA SORÁN

5.1 Delegációk típusai

A delegációkat megkülönböztethetjük aszerint, hogy állami vagy magán üzleti jellegű. Az állami delegációknál lényeges szempont, hogy milyen szintű. Ami alatt az értendő, hogy a delegáció vezetője, milyen rangot visel (például miniszterelnök). Ezen belül is van különbség, hogy protokolláris szempontból, milyen eseménynek tekinthető a delegáció. Más egy magán-jellegű látogatás és más egy hivatalos látogatás és a szükséges biztonsági intézkedések is meghatározzák, a delegációk csoportosítását.

A delegációt vezető személy rangja szerint:

- elnöki (államfői)
- miniszterelnöki
- miniszteri
- államtitkári (miniszter-helyettesi)
- egyéb

Protokolláris szempontok szerint:

- hivatalos látogatás
- munkalátogatás
- magán látogatás
- átutazás
- megbízólevél átadás

Biztonsági szempontok szerint:

- veszélyeztetettség (1-4 szint)
- viszonyosság
- világpolitikai befolyás

5.2 Utazásbiztosítás közúton

A védett személy programhelyek közötti utaztatása általában gépjárművel valósul meg. Manapság a világban egyre gyakrabban fordulnak elő me-

rényletek és emberrablási kísérletek a közutakon. Ezért alapvető fontosságú, hogy a biztonsági gépjárműveket megfelelően kiképzett biztonsági gépkocsivezetők vezessék. Számukra a kiképzés összetett, egymásra épülő feladatsorokból áll.

5.3 A gépkocsi konvoj meghatározásának kritériumai

A fenyegetettség a védett személyétől vagy a politikai helyzettől függ. A védett személy kívánsága (nem fölé rendelendő a biztonsági előírásoknak!), vagy a politikai tényezők diktálhatnak egy magas szintű, egy visszafogott típusú valamint egy gyors mozgású gépkocsi konvojnak. A rendelkezésre álló erőforrások, a személy-és helyszínbiztosítók létszáma, a gépkocsik fajtája és helyi rendőrségi beavatkozás szükségessége is meghatározó.

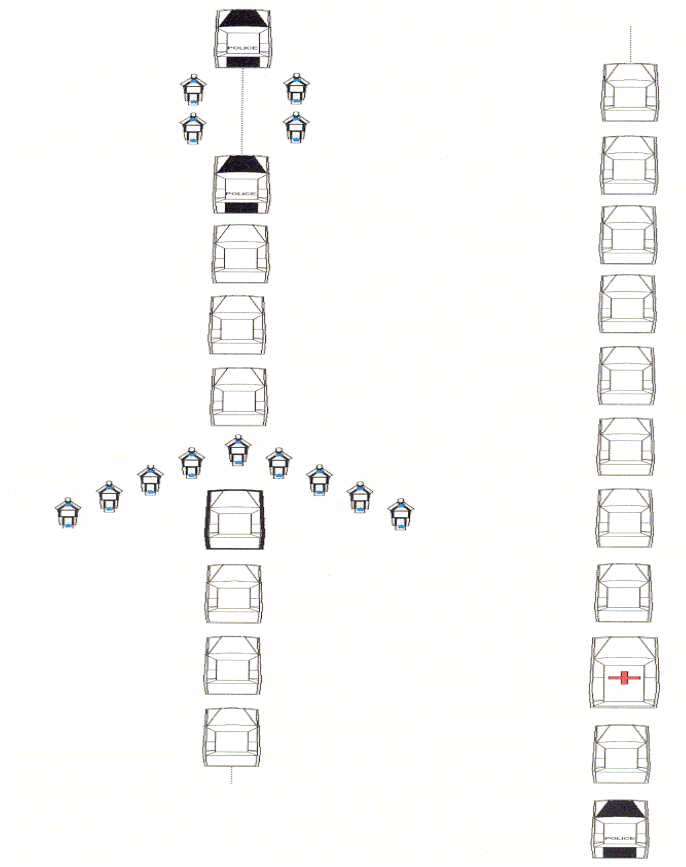
5.4 A delegációs oszlop típusai

DISZKRÉT. Alacsony fenyegetettségénél, vagy visszafogottságot igénylő megjelenésnél alkalmazandó. Általában két gépkocsival történik, közlekedésrendészeti támogatás igénybevétele nélkül. A fegyverek rejtve hordása. A megkülönböztető jelzések mellőzése, illetve csak vészhelyzetben történő alkalmazásuk. Ha a helyzet úgy kívánja, az autókkal lezárják az utat.

EGY AUTÓS DELEGÁCIÓ. Általában a legalacsonyabb fenyegetettségi szintnél alkalmazandó. Csak fővendég autóból áll. Egy biztonsági gépkocsivezető és egy személybiztosító van a védett személlyel. A megkülönböztető fény-és hangjelzések együttes vagy külön-külön történő használata helyzettől függő.

KÉT AUTÓS DELEGÁCIÓ. Ezt alacsony vagy közepes fenyegetettséggel járó személyeknél alkalmazzuk. A konvoj egy fővendég és egy utánfutó gépkocsiból áll. a fővendég autóban egy biztonsági gépkocsivezető és egy személybiztosító van a védett személlyel. Az utánfutó gépkocsiban a biztonsági gépkocsivezető mellett a biztosítás parancsnoka, hátul egy vagy két személybiztosító foglal helyet. A megkülönböztető fény-és hangjelzések együttes vagy külön-külön történő használata helyzettől függő.

ÁLLAMI DELEGÁCIÓ. Nagy fenyegetettséggel bíró és/vagy magas szintű látogatásoknál alkalmazzuk. A delegációs oszlop előtt 8-10 perccel egy felderítő gépkocsi mozog a következő program helyszínére, az útvonalat a biztonság és közlekedés szempontjából ellenőrzi. A gépjárművezetőn kívül egy személybiztosító és egy tűzszerész ül benne. (7. és 8. ábra.)



49

	Rendőri előjelző
	Rendőri előfutó
 PR 1	Protokoll
	Biztonsági előfutó
 VIP 1	Fővendég
	Biztonsági utánfutó
 PR 3	Protokoll
 3. sz. gépkocsi	Delegáció tagjai
 4. sz. gépkocsi	Delegáció tagjai
 5. sz. gépkocsi	Delegáció tagjai
 6. sz. gépkocsi	Delegáció tagjai
 7. sz. gépkocsi	Delegáció tagjai
 8.sz. busz	Delegáció tagjai
 9.sz. busz	Delegáció tagjai
 PRESS	Sajtó kíséret
 VIP 2	Tartalék fővendég
	Mentő
	Biztonsági oszlopszáró
	Csomagos teherautó
	Rendőri oszlopszáró

8. ábra. Gépkocsi-beosztás

RENDŐRSÉGI ELŐJELZŐ/FELVEZETŐ GÉPKOCSI. Ezek forgalomirányításra és a delegációs oszlop irányítására használatosak. Egy személybiztosító is tartózkodik ebben a rendőrségi autóban, aki az oszlop irányításában és a biztosítói egységgel történő kommunikációs kapcsolat fenntartásáért felelős.

PROTOKOLLAUTÓ. Az állami protokoll munkatársait szállítja.

ELŐFUTÓ GÉPKOCSI. Feladata a fővendég autó frontális védelme és szükség esetén a forgalom többi résztvevőjének a távol tartása.

FŐVENDÉG AUTÓ. Itt a biztonsági gépkocsivezető, a személybiztosító és a védett személy tartózkodik.

UTÁNFUTÓ GÉPKOCSI. A biztonsági gépkocsivezető mellett a biztosítás parancsnoka ül, a hátsó ülésen a személybiztosító és a lövész tartózkodik. Ha az utánfutó gépkocsi kombi típusú, akkor egy közép hátsó lövést is alkalmazhatunk.

KÍSÉRŐ SZEMÉLYZETET (SAJTÓ) SZÁLLÍTÓ AUTÓK. Ezek létszámtól függően lehetnek személyautók vagy kisbuszok.

MENTŐAUTÓ. Ezt a védett személynek az orvosi beavatkozást igénylő helyzetében alkalmazzuk, egyben elsődleges eszköz lehet a biztonsági személyzet tagjainak a menekítésében.

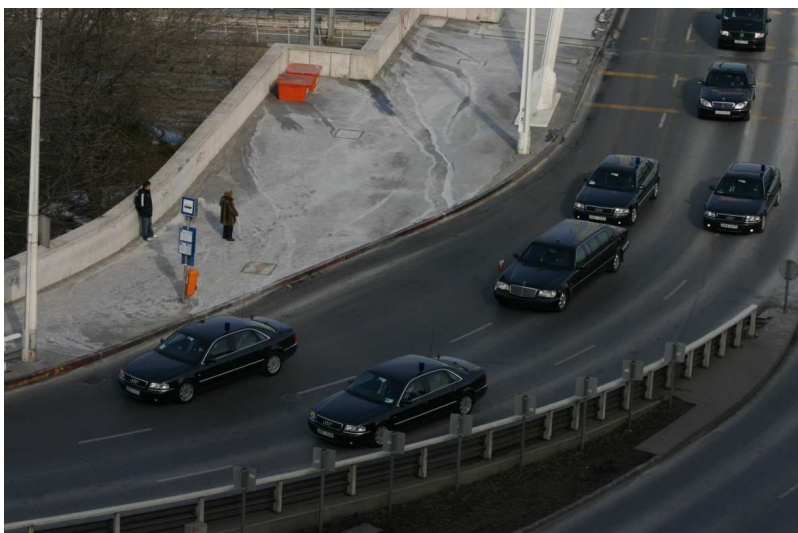
RENDŐRSÉGI OSZLOPZÁRÓ GÉPKOCSI. Ez közlekedésrendészeti szerepet tölt be, egyben a konvojt lezáró gépkocsi is. Egy személybiztosító ebben a gépjárműben is tartózkodik.

RENDŐRSÉGI MOTOROSOK. A rendőrségi motorkerékpárok végig kísérik a delegációs oszlopot. Szükség esetén az oszlop előtt, mellett, mögött. Útkereszteződéseknel megállítják a keresztező forgalmat. A körülményeknek megfelelően a delegációs oszlop felállításában változtatások, törlések és kiegészítések léphetnek életbe.

EGY VÉDETT SZEMÉLY A SAJÁT SZEMÉLYBIZTOSÍTÓJÁVAL. Ha egy itt tartózkodó közjogi méltóság a saját biztosítóját szeretné a limuzinban maga mellé ültetni, akkor-ha az ülések száma ezt lehetővé teszi- a személybiztosítójának is felajánlunk egy helyet a limuzinban. Ha nincs elég hely, akkor az utánfutó gépkocsi középső ülésén foglal helyet. Ha a védett személynek saját utánfutó gépkocsija van, az a saját utánfutó gépkocsink mögött halad.

A VÉDETT SZEMÉLY HÁZASTÁRSÁNAK A GÉPKOCSI KONVOJA. Ha a védett személy házastársa ugyanabban a gépkocsi konvojban, de nem a fővendég autóban utazik, akkor külön limuzinnal lehet a gépkocsi konvojt kiegészíteni. Ha a fenyegetettség indokolja, külön utánfutó gépkocsit is alkalmazunk. Ezek a gépkocsik közvetlenül az utánfutó autó mögött foglalnak helyet.

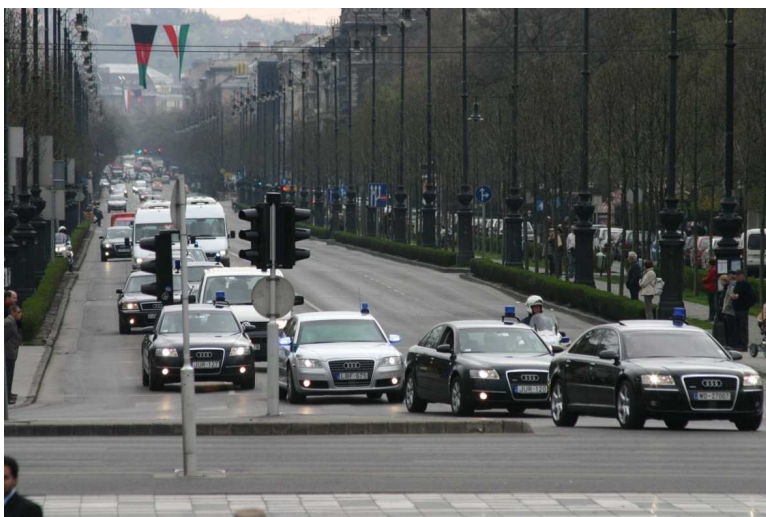
KÖZÖS GÉPKOCSI KONVOJOKNÁL. Ha több védett személy utazik egy delegációs oszlopban, ezt a biztosító egységeknek előzetes egyeztetniük kell. A fontossági sorrendet a protokoll szabályai döntenek el. A biztonsági előírások betartása miatt a különböző biztosító egységek koordinációjára van szükség. A következő szempontokat vesszük itt figyelembe: érkezési és indulási helyszínek és időpontok, a gépkocsi konvojok alakzatának meghatározása, az elsődleges és alternatív útvonalak kijelölése. A biztosítóegységek közötti megbeszélés a következőkre terjed ki: rádiós kapcsolatok alkalmazásának módja, a biztonsági személyzet azonosítását szolgáló jelvények kiosztása és a gépkocsi oszlopban helyet foglaló autókat azonosító eszközök meghatározása.



9. ábra. Páros elő-utánfutással végrehajtott delegáció



10. ábra. Az egység elve alapján a gépkocsi konvoj egy egységként és nem két vagy három különálló gépkocsiból álló alakzatként működik



11. ábra. Elnöki delegáció

5.5 Motoros rendőrök alkalmazása

Olyan esetekben, amikor nincs teljes útlezárás, forgalomterelő motorkerékpáros járőröket célszerű alkalmazni. Elvileg csak a III. fokú biztosításban kötelező, ha az időjárási viszonyok is engedik, de célszerű az alacsonyabb biztosítási fokozatban is alkalmazni, a gyalogosok úttestre lépésének megakadályozására, illetve a keresztirányú forgalom elzárása miatt. Mind a két szempont nagyon fontos, hiszen így könnyebben és biztonságosabban tud egy delegációs konvoj egyenletesen haladni.

A biztosított gépkocsioszlop előtt az oszlop sebességétől és az útvonal sajátosságaitól függően 150-500 méterre közlekednek a motoros rendőrök. Rendeltetésük szerint a közúti forgalomban közlekedő más járműveket, azok sebességének megváltoztatására, sávváltoztatására, lehúzóására, leállítására utasíthatják. A védett útvonalat keresztező útról érkezőket a delegáció előtt megállítja, más járművel a védett útra történő ráhajtást megakadályozza, így biztosítva szabad utat a védett oszlopnak. A járőrök száma 4-6 fő általában, de számuk ettől eltérő is lehet. Történt próbálkozás számuk növelésére, így próbálva csökkenteni az útvonalon a forgalomirányítást, zárást végrehajtó őrök számát, de a megnövekedett forgalomterelő motorkerékpáros járőrök egymást zavarva nem tudták tökéletesen végrehajtani a számukra meghatározott feladatokat. A forgalomterelő

járőrök a védett utat keresztező úton haladó járművek megállítása után megvárják, amíg az oszlop elhalad. Az oszlop elhaladása után a delegációs konvoj után sietnek, majd mennek a következő keresztező utat biztosítani. Így a két-három, esetleg négy járőrpár folyamatosan tudja biztosítani a szabad utat a delegációs oszlopmenetnek.

5.5.1 Díszmotoros kíséret, motoros ék

Egy delegációs oszlop része lehet meghatározott esetekben a díszmotoros kíséret is melyet szoktak motoros ékként is hívni. Ennek alkalmazása a védett személy közjogi helyzetén és a viszonyosság elvén alapszik.

Alkalmazásának inkább protokolláris szempontból van jelentősége, mint védelmi szempontból. Védelmi szempontból jelentősége lehet, hogy egy esetleges támadás alkalmával, teljesen körbe tudják fogni a fővendég limuzinját illetve menekítés közben is fenn tudják tartani ezt az alakzatot. Alkalmazása azonban függhet az időjárási viszonyoktól.

Ha az időjárás engedi az I-II. fokú biztosítás során a védett személy gépkocsija előtt ék alakzatban 3-5-7-9 fő illetve a gépkocsi két oldalán 1-2 fős oszlopalakzatban motorkerékpáros járőr közlekedik. Mivel egy ilyen alakzatnak igen széles futófelületre van szüksége, így csak teljes útzár mellett lehet alkalmazni és akkor is megfelelő szélességű úton kell, hogy haladjanak.

Egy ilyen motoros ék alkalmazásának sok meghatározó szempontja van. Ezért csak az olyan különösen kiemelten védett személyeknél szokták alkalmazni ezt a fajta kíséretet, melynek nagyon magas a protokoll szintje. Sajnos ritka a motoros ék alkalmazása hazánkban, pedig igen látványos, ahogy hét-kilenc, vagy más számú motorkerékpáros járőr éket alkotva felvezeti a fővendéget szállító limuzint.

5.6 A biztonsági gépjárművezetők feladatai

A fővendég autó vezetőjének tisztában kell lennie az utánfutó gépkocsi iránti felelősségével. Például a fordulónál a fővendég autó belső ívre mozog, hogy az utánfutó gépkocsinak lehetővé tegye a zárást.

A fővendég autó vezetője úgy haladjon az úton, hogy az előzéseket és a fordulásokat megelőzően mindkét biztonsági gépkocsinak elég helyet adjon.

A fővendég gépkocsiját elegánsan, de határozottan kell vezetni az autó hirtelen irányváltozása vagy sebességváltozása nélkül.

Az előfutó valamint az utánfutó gépkocsik vezetője a fővendég autó mozgásához igazodik. Például: érkezéskor és induláskor a fővendég autót fedezik a limuzin manőverezése érdekében a közlekedést leállítják. Vész-helyzetben az utánfutó gépkocsi a fővendég autó mozgásának a függvényében reagál.

KÖZLEKEDÉS KÉT FORGALMI IRÁNYÚ ÚTON. Az utánfutó gépkocsi a limuzin mögött sebességtől függően 1-1,5m-re halad, a középvonal irányába félautónyi szélességgel.

KERESZTEZŐDÉSEKNÉL VAGY VESZÉLYEZTETETT HELYEKEN. A fővendég autó a sáv ellenkező oldalára megy át, az utánfutó gépkocsi a limuzin és a veszélyeztető tárgy között halad. A fővendég autó és az utánfutó gépkocsi a veszélyeztető tárgy vagy kereszteződés után visszatér az eredeti felállásba.

TÖBBSÁVOS ÚTON. Ha a fővendég a jobb sávban halad, az utánfutó gépkocsi a mellette lévő sáv határán szorosan halad, hogy megakadályozza a szomszédos sávban haladó gépkocsikat a limuzin megközelítésében. Ha a védett személy gépkocsija a belső sávban halad, az utánfutó gépkocsi a tőle jobbra lévő sáv határán szorosan közelében halad.

LEÁLLÁS A FORGALOMBAN. A fővendég autónak olyan helyzetben kell lennie, hogy a manőverezésre elegendő tér maradjon és a forgalom irányához képest elállított helyzetben kell lennie, hogy egyik oldalról se lehessen a védett személyre rálátni.

AZ UTÁNFUTÓ GÉPKOCSI. A fővendég autó mögött és ahhoz képest elállított helyzetben álljon, ezáltal a forgalmat szükség esetén blokkolni tudja, valamint a fővendég autótól elegendő távolságra álljon, hogy bármelyik oldalról érkező veszélyre reagálni tudjon.

MOZGÁS A NAGY FORGALOMBAN. Az utánfutó gépkocsinak a limuzin azon oldalán kell haladnia ahol a védett személy ül, hogy más gépkocsi a védett személy ajtaját ne tudja megközelíteni.

CSATLAKOZÓ FORGALOM. Ha a gépkocsi konvoj becsatlakozó út mellett halad el, az utánfutó gépkocsi széles ívben autózva a bejövő forgalmat blokkolja. Maradjon a fővendég autó mellett és a sebességet soha ne csökkentse annyira, hogy a limuzintól eltávolodjon. Szükség esetén az utánfutó gépkocsi tájékoztatja a limuzint, hogy sávot változtatva a becsatlakozó forgalomtól távolodjon el.

FORGALMI SÁV VÁLTÁSA. Ha a fővendég autó vezetője forgalmi sávot kíván változtatni akkor ezt úgy tegye meg, hogy az irányjelzővel jelezze az utánfutó gépjárműnek, hogy melyik irányba kívánja ezt megtenni. Az utánfutó gépjármű vezetője ezt észelve a forgalmi viszonyoktól függően lezárja azt a sávot, ahová a besorolás történik. Ha ez megtörtént, akkor a limuzin vezetője biztonságosan sávot változtathat.

ÚTKERESZTEZŐDÉSEKNÉL FORDULÁS. A fővendég autó a potenciális veszélyhelyzettől távolodva halad. Az utánfutó gépkocsi pedig a potenciális veszély irányába halad. A gépkocsik fordulás közben is fenntartják a belső és külső viszonylagos helyzetüket. Miután a gépkocsik befordultak, mindkettő visszatér a gépkocsi konvojban korábban elfoglalt helyzetébe.

5.7 Rádiós kapcsolat

A kommunikáció a látogatás teljes ideje, de már az előkészítés alatt is nagyon fontos. Jelentős zavart okozhat, ha nem a megfelelő ponton tájékoztatják az szervezőket és a biztonsági személyzetet. Az információ elakadhat, vagy nem is jut el az érintettekhez. Az információ útja rendkívül fontos, ezért meg kell határozni az egész delegációra alkalmazandó kommunikációs alá-fölérendeltséget. Az információk a vendég felől minden esetben a protokoll munkatársaihoz futnak be. Ha ezek érintik a delegáció mozgását, vagy bármely más módon biztonsági szempontból fontosak, úgy azokat a biztosítás parancsnoka felé jelzik, aki megteszi a megfelelő intézkedéseket. Protokoll és diplomáciai kérdésekben az állami protokoll beosztottja, biztonsági, közlekedési esetekben a biztosítás parancsnoka a döntésre jogosult.

5.7.1 A Köztársasági Őrezred kommunikációs rendszere

Budapesten van a rádió központ, ahová minden, jelen esetben a delegációval kapcsolatos információ befut. Ez a központ egyéb tagállomások közti kommunikációban is segítséget nyújt. A fontos információk közlésében egy számokból álló kódot használnak. Ennek a kódrendszernek a lényege, ha valaki belehallgat a rádiózásba, akkor se tudja az információ tartalmát meg-

ismerni. Mint minden kódrendszer, ez is rendelkezik hátrányokkal. Erre az egyik legjobb példa, ha a számokat ragozva továbbítják.

Napjainkban a rádiótechnikai eszközök komoly fejlődésen mentek keresztül. Ennek köszönhetően létrejött a Dual Band-es adóvevő. Ez a rádió egyszerre képes két frekvencia figyelésére, így létrehozható egy készülékkel két kommunikációs csatorna, amit használhat a személyvédelem, valamint a protokoll egymás zavarása nélkül. A másik hatalmas fejlődés a mobiltelefonok területén valósult meg. A legújabb generációs mobiltelefonok képesek egy úgynevezett PTT (push to talk) funkcióra, melynek lényege, hogy a telefon adóvevőként is üzemel.

Összefoglalás

Jelen tanulmány — a teljesség igénye nélkül — bemutatta a védett személyek járművön történő szállításához kapcsolódó alapvető biztosítási teendőket. Azok közül kiemelten a rendőrség és a Köztársasági Őrezred által végrehajtandó feladatok fontosabbjait. Kiemelt figyelmet szentelt a tanulmány a személygépjárművel történő szállítás biztosítási teendőire, a veszélyek jellegére, a védelmi tevékenységek szervezésére, a végrehajtók alapvető feladataira, az esetleges eseményekre.

A tanulmány fontos részét képezte néhány biztonsági jármű bemutatása, kiemelve azok védelmi képességeit, vonatkozó paramétereit, lehetőségeit, alkalmazásuk körülményeit.

A dolgozatban kibontott — bemutatott — területek tanulmányozása arra enged következtetni, hogy Magyarországon a védet személyek szállítás biztosítása megfelel a nemzetközi követelményeknek, az erre hivatott szervezetek gondoskodnak a védendő személyek védelmének magas fokú biztosításáról. A rendvédelmi szervek rendelkeznek a szükséges felszereltséggel, szervezettséggel, törekednek arra, hogy — figyelemmel kísérve a nemzetközi elvárásokat, fejlesztéseket — tovább fejlesszék képességeiket a technika és a végrehajtás terén egyaránt.

Felhasznált irodalom

1. 1/ 1975. (II.05.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
2. 3/ 1995. (III.01.) BM. Rendelet a Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról.
3. 6/1998. (II.16.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság érdekei szempontjából különösen fontos személyek védelmének, kijelölt létesítmények rendőrségi feladatairól.
4. 11/1998. ORFK Utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata.
5. 69/1997. (XII.29) BM. Rendelet a Köztársasági Őrezred feladatairól, hatásköréről és illetékességéről.160/1996.(XI.05.) Kormányrendelet a védett személyek védelméről.
6. 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről.
7. Bakos Ferenc: Idegen szavak és kifejezések szótára
8. BMW 7 Series High Security, angol nyelvű gyári ismertető
9. CD jogtár
10. Dr. Lukács György: Új vagyonvédelmi nagykönyv, CEDIT 2000
11. Dr. Parádi József főszerkesztésében: A magyar rendvédelem története /Budapest, 1999./
12. Fröhlich Károly r. őrnagy BRFK KLFO Forgalmbiztosítási Osztály vezetője: Ki-mutatás 2002.01.01-e és 2002.11.30-a közötti biztosításokról
13. Gaál Antal: Személyvédelem, ORFK Köztársasági Őrezred, Budapest 1998
14. Gaál Antal r. alezredes, rendőrségi főtanácsos: Személyvédelmi ismeretek /ORFK. Köztársasági Őrezred Személyvédelmi Főosztály Budapest, 2000./
15. Húvös Lajos: A védelem speciális területei; PRO-LEX Kft.; Budapest, 2002.
16. Húvös Lajos: Személyvédelmi ismeretek; CEDIT Kft.; Budapest, 1995Külügyminisztérium: Protokoll kézikönyv (belső használatra)
17. Ottlik Károly: Protokoll (Protokoll 96 Kft. Budapest 1993)
18. ORFK-KÖE: Oktatási segédlet (belső használatra)

19. www.asbec.com
20. www.bm.hu/police/orezred
21. www.bmw.com
22. www.kulugyminiszterium.hu
23. www.mercedes.com