

Bali Tamás

SZEMÉLYMENTÉSI ELJÁRÁS VAGY KUTATÁS-MENTÉS?

Jelenkorunk műveleteit elemezve egyre többször találkozhatunk a személymentéssel mint fogalommal, mely több olyan eljárást foglal magában, amelyek lehetőséget teremtenek egy fogvatartott személy kimenekítésére. A fogalom azonban nem csupán katonai eljárásokat takar. Megjelenhetnek akár diplomáciai és pénzügyi módszerek is. Mindezek mégis – hangsúlyozottan – a katonai műveletek kerületébe kerülnek aktivizálásra. Ennek ellenére a kutatás-mentés nem jellemzően a harci műveletek kiegészítője, mint inkább a békeidős légiforgalom támogató eleme. Sokan ezt a két fogalmat összemosás, keverik. Tanulmányomban a fogalmakat összetevőikkel együtt elemzem.

Kulcsszavak: kutatás-mentés, személymentés, helikopter, elszigetelt személy

BEVEZETŐ

Napjaink egyre komplexebb világában kiemelkedő fontosságúvá vált, hogy kontrasztos különbséget tudjunk tenni az amúgy egymáshoz hasonlatosnak tűnő folyamatok, és ezzel együtt az azokhoz kapcsolódó fogalmak között. Megnőtt a jelentősége annak, hogy a mára gyűjtőfogalomként vált kifejezéseket részterületekké bontsuk és azokat önmagukban, mint önálló területeket vizsgáljuk.

Plasztikusan megközelítve: Az ejtőernyőzés fogalmi szinten a második világháborút követő időszakig körkupalás ernyők alkalmazásával a pilótamentést, illetve a lövész katonák kijuttatását szolgálták. Az ezt követő időszakban megjelentek azok a légcéllás ejtőernyők (az ún. paplanernyők), melyek a kialakításuk okán lényegesen kisebb süllyedési sebességgel, de sokkal jobb siklószámmal¹ rendelkeznek a körkupalásoknál. Ezek az ejtőernyők újabb alkalmazási módokat nyitottak az ejtőernyőzésben. Lehetőség nyílt a nagytávolságú rajtaütési bevetésekre úgy, hogy a nagymagasságon repülő szállítórepülőgépből kiugró ejtőernyősök az ugrást követően szinte azonnal nyitják a kupolát. Ezt követően a műholdnavigációs eszközeik segítségével elnavigálva a leszállóponjukra siklanak, ahol az éjjellátóik segítségével leszállnak. Ez a különleges műveleti eljárás jelenkorunk műveleti területein mindennaposá vált. Érthető tehát, hogyha az ejtőernyőzésre mint fogalomra tekintünk akkor meg kell említeni a körkupalás ernyő alkalmazását pilótamentésre, nagyszámú lövészkatona kijuttatására kismagasságból, terherdobásra, harcászati repülőgépek fékezésére, a légcéllását különleges műveletek támogatására vagy éppen kutató-mentő erők kijuttatására.

Nincs ez másképp a tanulmány témájával sem. Jelenkorunk műveleteit elemezve egyre többször találkozhatunk a személymentéssel mint fogalommal, mely több olyan eljárást foglal magában, amelyek lehetőséget teremtenek egy fogvatartott személy kimenekítésére. A fogalom azonban nem csupán katonai eljárásokat takar.

¹ Siklószám: a légijárműveknél használatos kifejezés, mely a hajtómű használata nélküli siklórepülésben megtett út és az elvesztett magasság hányadosa. Másképp: egységnyi magasságról kezdve a siklást, a kiindulási ponttól hány egységre lehet eljutni az adott repülőgéppel.

Megjelenhetnek akár diplomáciai és pénzügyi módszerek is. Mindezek mégis – hangsúlyozottan – a katonai műveletekkor kerülnek aktivizálásra. Ennek ellenére a kutatás-mentés nem jellemzően a harci műveletek kiegészítője, mint inkább a békeidős légiforgalom támogató eleme. Sokan ezt a két fogalmat összemoszák, keverik.

SZEMÉLYMENTÉSI ELJÁRÁSOK

Ha az elmúlt időszak háborús eseményeit és az azokhoz kapcsolódó médiamegjelenéseket tekintjük, akkor mindenki előtt nyilvánvalóvá válik, hogy micsoda negatív propaganda értéke van annak, ha egy katonát az ellenséges erők elfognak és fogva tartanak. Mely mértékben képes az befolyásolni egy adott nemzet politikai döntéshozatali folyamatát és mennyire képes negatívan hatni a stratégiai célok elérésében. Éppen ezért, a NATO tagországok haderejei ütőképes, a személymentésben jól képzett erőket tartanak fenn annak érdekében, hogy minél előbb képesek legyenek beazonosítani az elfogott személyeket, vagy éppen azokat, akik elszigetelődtek a saját erőktől. A Személymentés, mint gyűjtőfogalom, ezt a folyamatot és ezzel együtt ezt a képességet szimbolizálja.

A személymentési eljárás (a továbbiakban: PR²) magába foglalja mindazon katonai, diplomáciai, gazdasági erőfeszítéseket, melyek biztosítják (a műveleti területen) a saját erőktől elszigetelődött személyek mentését és katonai rendszerbe történő teljesértékű visszaillesztését [1]. Ezt kiegészítve az Obama adminisztráció kijelentette, hogy a személymentésnek magába kell foglalnia mindazokat a megelőző tervező folyamatokat is, amelyek lehetővé teszik a katonák, katonai csoportok megóvását az elszigetelődéstől [2]. Ugyanebben a dokumentumban megerősítette, hogy e tevékenységben a katonákon túl részt kell vennie a társadalom pénzügyi, diplomáciai és a civil szegmenseinek is.

A PR több részre bontható, úgymint a műveleti viszonyok közötti, alkalmi harci kötelékben teljesülő Harci Kutatás-mentés (a továbbiakban: CSAR³), a műveleti poszttraumás stressz oldását követő Reintegrálás (a továbbiakban: CR⁴) és a nem konvencionális erőkkel támogatott személymentés (a továbbiakban: NAR⁵) [3].

A PR műveletekben a szállítóhelikopterek kutatási és mentési-, a harci helikopterek pedig azok közel légítámogatását hajtják végre.

De kit kell elszigetelt személynek tekinteni: Ilyen lehet az katona vagy civil személy, aki különvált azon (al)egységtől vagy szervezettől, amelynél szolgálatot teljesített vagy amellyel együtt dolgozott, ezzel együtt olyan helyzetbe került, amely megkívánja, hogy kimenekítéséig a túléléséért küzdjön [3].

Ez a definíció mind a NATO, mind pedig az EU haderejeinél közösen elfogadott és összességében azt jelenti, hogy ha valaki képtelen folytatni a számára meghatározott feladatot és nem képes visszatérni a saját csapatához (szervezetéhez) az előre megtervezett eljárással, akkor elszigetelt személyként kell a továbbiakban rá tekinteni [4].

² PR – Personal recovery [4 p. 30]

³ CSAR – Combat Search and Rescue [14 p. 97]

⁴ CR – Combat Recovery [14 p. 95]

⁵ NAR – Non-conventional Assisted Recovery [5 p. 16]

A személyi mentési eljárás alapvetően a NATO és EU haderőhöz katonákra, illetve közvetlenül a haderők tevékenységét támogató szervezetek személyeire vonatkozik, azonban megtörténhet az is, hogy olyan magánszemélyek mentését is teljesítik, akiknek munkája szintén közvetlenül kapcsolódik a haderő feladatrendszeréhez. Ezt az eljárást nevezik ún. Nem-harcoló személy Kimenekítési Műveletének (a továbbiakban: NEO⁶).

A hadművészetben az elmúlt időszakban új eljárások/trendek jelentek meg és ezek hatással voltak és vannak jelenleg is a személymentési eljárásokra is. A múltban, a hidegháború időszakának végéig egy konfliktusban pontosan meghatározható volt az a két ország, az a két haderő, amely egymással szemben állt. Ezek a haderők a felépítésüket és fegyverzetüket tekintve hasonlatosak voltak egymáshoz. Mára ez megváltozott. Olyan erők állnak egymással szemben, amelyek felépítése, fegyverzete és harcmodora teljes mértékben eltér egymástól. A hadviselés aszimmetrikus jellegűvé változott. Mára, alapvetően gazdasági okokra visszavezethetően, megnőtt a jelentősége a koalíciós műveleteknek. A jelenlegi harctevékenységek több nemzet összefogásával, (rész)képeségeik „összegyűrésével” valósulnak meg. Azoknak a nemzeteknek az összefogásával, akik elszántak és képesek arra, hogy megvívják a harcot az adott műveleti területen. Nyilvánvalóan, amikor több nemzet együttműködik egy cél érdekében, megnő a jelentősége annak, hogy ezek a haderők és a haderőnemekhez tartozó katonák egységes elvek alapján hajtsák végre feladataikat. Egységesen értelmezzék a fegyverhasználat szabályait, a harceljárásokat. Képesek legyenek az interoperabilitásra. A többnemzeti végrehajtás nagymértékben fokozta a katonai műveletek komplexitását, olyan sztenderdekkel kellett kidolgozni, amelyek egységesen értelmezhetők a nemzetek számára. Olyan fegyverzet-technikai eszközöket kell használni, melyek kompatibilisek egymással, amelyek kommunikálni képesek egymással.

A nemzetek politikai vezetői, illetve a műveleteket irányító parancsnokok felismerték a magas költségen képzett, motivált katonák fontosságát. A sok esetben nehéz pótolhatóságuk miatt általában véve megnőtt a jelentősége ezeknek a jól képzett katonáknak, ezzel együtt fokozódott a fontossága a mentésükre irányuló eljárásoknak. Mindamelllett, a nyugati kultúrkörben – a média folyamatos jelenléte mellett – a társadalom számára elfogadhatatlanná vált (ennek eredményeként politikailag felvállalhatatlannak minősül) egy elfogott katona hátrahagyása. A parancsnokok a veszteségek minimalizálására törekszenek, így minden erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy az elszigetelt személyeket kimenekítsék.

KUTATÁS-MENTÉS

A továbbiakban a békeidős, nemzeti keretek között megvalósuló Kutatás-mentést (a továbbiakban: SAR⁷) tárgyalom.

Katonaként mindenekelőtt azt kell megemlíteni, hogy a NATO a kutatás mentés tekintetében is kidolgozott egy szabályrendszert, melyet az ATP⁸-10 elnevezésű dokumentumban fektetett le. Ebben, a kutatás és mentés fogalma a következőt foglalja magában: Légijárművek, földfelszíni vagy akár tengeralattjáró eszközök és a fedélzetükön lévő mentőerők alkalmazása annak

⁶ NEO – Non-combatant Evacuation Operation [13 p. 148]

⁷ SAR – Search and Rescue [13 p. 183]

⁸ ATP – Allied Tactical publication [14 p. 57]

érdekében, hogy felkutassák és megmentsek a vészhelyzetbe került személyeket mind a szárazföldön, mint pedig a vízben [5].

Az ATP-10 dokumentumot több alkalommal felülvizsgálták, így 17 év kidolgozói munka eredményeként 1995-ben kiadták „D” (azaz negyedik) változatot. 2005-ben megkezdődött a dokumentum felülvizsgálata, mely a nemzetek közötti nézeteltérések következtében eredménytelenül zárult. Mivel újabb változat végül nem került elfogadásra, ezért ma is az ATP-10D a NATO-n belül a kutatás-mentést szabályzó hatályos dokumentum [6].

Mindezek előtt még 1944-ben a Nemzetközi Polgári Légügyi Szervezet (a továbbiakban: ICAO⁹) Chicagói alakuló tanácskozásán az alapító tagállamok megállapodtak arról, hogy minden aláíró nemzet felelős a területe és a felségvizei fölötti légi kutatás-mentésért. Ez tekinthető az ICAO első vállalkozásának a tengerentúli háborús szolgálatban lévő nagyszámú szövetséges repülőgép biztonsága, egyszersmind a légi kutatás-mentés beindítása érdekében [7]. Magyarország 1969 óta tagja az ICAO-nak és a szervezet ajánlásainak megfelelően építette fel kutató-mentő tevékenységét. 1971-ben adták ki a 25. számú törvényerejű rendeletet, amely a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, 1944. december 7-én aláírt Chicagói egyezmény 12. függeléke alapján határozta meg a légi kutatás-mentés feladatait.

Az 1990-es évek végén az ICAO elismerte, hogy a kutatás-mentés kapcsán hiányosságokkal rendelkezik, így egy kidolgozói munkacsoportot állított fel annak érdekében, hogy részleteiben kidolgozzák a polgári kutatás-mentési eljárásokat, a koordinálásuk rendjét. Ennek a munkának az eredményeként adta ki az ICAO 1998-ban a Légiközlekedési és Tengerészeti Kutatás-Mentési Kézikönyvet (a továbbiakban: IAMSAR¹⁰ kézikönyvet). Az előzőekben vizsgált ATP-10D dokumentum nagyon sok részben támaszkodik az ICAO által kiadott IAMSAR kézikönyvre. Éppen ezért, a NATO és az ICAO dokumentumai messzemenően harmonizálnak az eljárások területén.

2008-ban az Egyesült Királyság azt a beadványt nyújtotta be a NATO-nak, hogy az ATP-10D-t töröljék el, és a továbbiakban a kutatás-mentésre csupán az ICAO által kidolgozott IAMSAR dokumentum legyen érvényben. Az angolok beadványát 2009. július 07-én tárgyalta meg Brüsszelben a NATO katonai tanácsa, melyet követően Belgium, Hollandia, Anglia és az Egyesült Államok az ATP alkalmazás alóli kivonása mellett döntött. Ők már áttértek az ICAO-nál leírt eljárásrendre. Ha ez a folyamat a kutatás-mentés területén tovább erősödik (azaz több ország is áttér a polgári eljárás követésére), akkor értelmét fogja veszíteni a mostani NATO szabályzás.

Az érvényben lévő ICAO előírásoknak megfelelően minden egyes nemzetnek rendelkeznie kell saját, e célra kijelölt és kiképzett kutató-mentő erővel és eszközökkel. A SAR erők alkalmazási körzeteinek egybe kell esniük az ICAO által meghatározott légi tájékoztatási körzetekkel. Így van ez hazánkban is. Ahogyan létezik keleti és nyugati légi tájékoztató körzet, úgy létezik keleti és nyugati kutató-mentő körzet is.

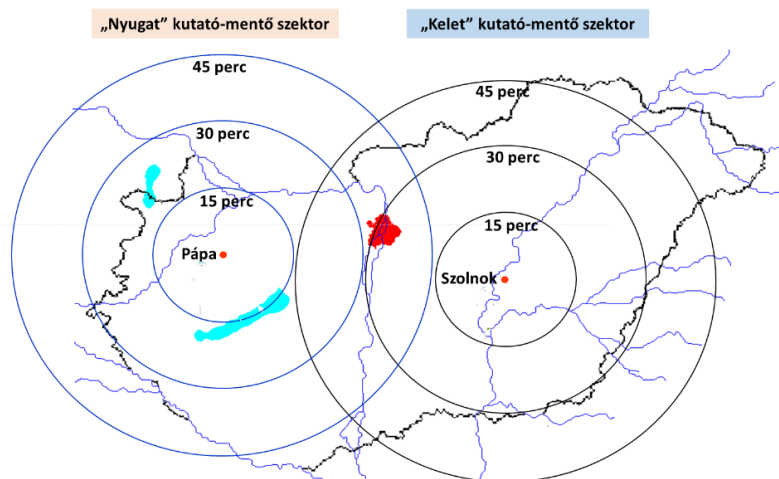
A NATO haderőknél a katonai kutatás-mentési képesség nem rendelkezik külön parancsnokságokkal, jellemzően minden egyes nemzet haderejében megvan a kutatás-mentést koordinálni képes vezető szerv. Ez hazánkban a veszprémi székhelyű Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ.

⁹ ICAO – International Civil Aviation Organisation [14 p. 151]

¹⁰ IAMSAR – International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual [12 p. 15]

A hazai kutatás-mentés rendszerét az 267/2011. (XII. 13.) Kormány rendelet és az arra épülő Magyar Honvédség Összhaderőnemi parancsnoki 121/2012. számú intézkedése – és az azt módosító 196/2012, 442/2012, 57/2013 számú intézkedések szabályozzák. A végrehajtás részleteit a Magyar Honvédség 86. Szolnok Helikopter Bázis (a továbbiakban: MH 86. SzHB) parancsnokának 95/2013. és az MH 86. SzHB és a Magyar Honvédség Pápa Bázisrepülőtér (a továbbiakban: MH PBRT) parancsnokának 22/2014. számú együttes intézkedései szabályozzák. Ezek alapján a légi kutató-mentő készenléti szolgálat rendeltetése a Magyarország államhatára által körülhatárolt területen, illetve légtérben, valamint nemzetközi szerződés vagy felkérés alapján a szomszédos országok területén és légtérben bajba jutott légijárművek légi kutatása és mentése, a katasztrófák elleni védekezéssel és mentéssel összefüggő, valamint az alaprendeltetésből adódó feladatok végrehajtása [8].

Mint ahogy már a korábbiakban említettem a szolgálat (a továbbiakban: MH LKMKSz¹¹) két felelősségi körzetben tevékenykedik: KELET SZEKTOR a Duna folyó középvonala és Magyarország keleti államhatára által bezárt terület, illetve külön engedély vagy felkérés alapján a szektorral szomszédos országok légtere – mint másodlagos felelősségi körzet. NYUGAT SZEKTOR: Magyarország Duna folyó középvonalától nyugatra eső területe. Itt is külön engedély vagy felkérés alapján a szektorral szomszédos országok légtere – mint másodlagos felelősségi szektor [9]. A felelősségi szektorok elosztását mutatja be az 1. ábra.



1. ábra Kutató-mentő felelősségi körzetek/szektorok

Légi kutatás-mentési feladat végrehajtásába – szükség szerint – mindkét szektor erői és eszközei egyaránt bevonhatók, egymás tartalékát képezve. Az MH LKMKSz külön intézkedés szerint más repülőtéren és területen (például lőtéren) is létrehozható, illetve a meglévő áttelelíthető.

A hazai légi kutatás-mentésben több irányító, koordináló, végrehajtó szerv vesz részt. A kutatásra vagy mentésre vonatkozó igény a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságának ügyeletére fut be. Abban az esetben, ha légi eszközök bevonására van szükség a kárhelyszín megközelíthetőségének nehézségei vagy éppen a kutatás és/vagy mentés gyorsítása miatt, akkor felkérés érkezik a Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ Hadműveleti Központjának Műveleti Irányítási Központjához (a továbbiakban: MH LVIK HK MIV). Innen a riasztást vagy KELET-, vagy pedig NYUGAT körzet kutató-mentő alegysége

¹¹ MH LKMKSz – Magyar Honvédség Légi Kutató-Mentő Készenléti Szolgálat [9 p. 1]

kapja meg a vélt vagy valós kárhelyszín elhelyezkedésének figyelembe vételével. A felszállási parancs és riasztási fokozat elrendelésére az MH LVIK HK MIV váltásparancsnoka, és a váltásba beosztott Kutató-Mentő Koordinátor jogosult [10].

Ennek megfelelően az MH LKMKSz alkalmazását közvetlenül elrendelheti a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatója, a Kutatás-Mentést koordináló Központ Vezető ügyeletes, az MH Összhaderőnemi Parancsnokság parancsnoka, az MH ÖHP Légierő Haderőnem főnöke és az MH Légierő Ügyeletes parancsnoka.

ÖSSZEGZÉS

A katonák mentésének jelentősége napjaink modern hadműveleteiben, a különböző békefenntartó műveletekben kiemelkedő fontosságú.

Könnyen előfordulhat, hogy egyes katonák vagy kisebb csoportok, például egy kényszerleszállást végrehajtott légi jármű személyzete és utasai elszakadnak saját csapataiktól és hosszú utat kell megtenniük, hogy visszatérjenek az alakulatukhoz, vagy akár napokat kell a bázisuktól távol, ellenséges területen elszigetelve eltölteniük, hogy végül kimentsék őket. Fontos, hogy az elszigetelt személyek el tudjanak rejtőzni, vagy menekülni az őket kereső, üldöző ellenséges erők elől és elkerüljék a fogságba esést. A megfelelő szintű túlélőkiképzésen részt vett személyek, katonák, civilek túlélőképessége megnő, képesek együttműködni a PR feladatban részt vevő mentőegységekkel, így visszatérésük vagy kimentésük esélye is magasabb [11]. A PR feladat általában összhaderőnemi, máskor összefegyvernemi szinten valósul meg, azonban annak támogatásában megjelennek diplomáciai és gazdasági erőfeszítések is. A kimenekítésben általában a légierő légi járművei, illetve a különleges erők katonái vesznek részt.

Más a helyzet a Kutatás-mentéssel, ahol békeidős körülmények között, fenyegetettség nélküli környezetben kutatnak fel általában légiközlekedési események kapcsán bajba került katona vagy polgári személyeket majd a speciálisan képzett szakszemélyzet segítségével mentik meg őket. A szakszemélyzet itt – a helikopter gépszemélyzetén kívül – egészségügyi felcsert és elsősegélynyújtásban képzett ejtőernyősöket foglal magában.

Tanulmányomban megpróbáltam tisztázni a különbséget a nemzeti Kutatás mentés és a műveleti Személymentési eljárás között. Tettem ezt az azok végrehajtásait szabályzó okmányok, azok tartalmának részletezésén keresztül. Mindezek ellenére még ma is több helyen és több alkalommal a fogalmak összekeverednek. Történik ez azért, mert a fogalmakat keverő személyek a végrehajtás körülményeit nem vizsgálva arra fókuszálnak, hogy mindkét feladatnál emberek életét mentik meg katonák. Ez a zavar bizonyos esetekben még szabályzói szinten is megjelenik.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] BI-SC Joint Operational Guidelines 11/01 Joint Personnel Recovery, NATO Allied Command Transformation, 2011. január 28., p 30,
- [2] Presidential Policy Directive – Hostage Recovery Activities PPD-30, <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/06/24/presidential-policy-directive-hostage-recovery-activities>,
- [3] Personnel Recovery, That Others May Live to Return With Honour A Primer, Joint Air Power Competence Center, 2011. január,
- [4] BI-SC Joint Operational Guidelines 11/01 Joint Personnel Recovery, NATO Allied Command Transformation, 2011. január 28., pp 30

- [5] Personnel Recovery, That Others May Live to Return With Honour A Primer, Joint Air Power Competence Center, 2011. január, p 07.,
- [6] ATP-10D, NATO Military Agency for Standardization, 1995. január 10, p 29.
- [7] Dudás Zoltán: Légi kutatás-mentés és a COSPAS SARSAT rendszer, Repüléstudományi Közlemények, XIII. évfolyam 33. szám, 2001/2, p. 29,
- [8] 267/2011. (XII. 13.) Kormányrendelet a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokról,
- [9] Magyar Honvédség Összhaderőnemi parancsnokság parancsnokának 121/2012. számú intézkedése, Kiadó: Magyar Honvédség Összhaderőnemi parancsnokság, Kiadva: 2012,
- [10] A MH 86. SzHB parancsnokának 95/2013., és az MH 86. SzHB és a MH PBRT parancsnokának 22 /2014. számú együttes intézkedései, Kiadó: MH 86. SzHB, Kiadva: 2013, 2014,
- [11] Simon Zsolt: Légijármű személyzetek szárazföldi túlélő kiképzése, Repüléstudományi Közlemények, XXIX. évfolyam 2017/2, p. 353,
- [12] International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, International Civil Aviation Organisation IAMSAR, 2001. november 30.
- [13] AAP-06, NATO Glossary of Terms and Definitions, NATO Standardization Office, 2015,
- [14] AAP-15, NATO Glossary of abbreviations used in NATO documents and publications, NATO Standardization Office, 2015. december 17.

PERSONAL RECOVERY OR SEARCH AND RESCUE?

Analyzing the present operational environment, we can encounter Personal Recovery as one of the most frequently used terms, which involves several procedures that provide the possibility of evacuating isolated personnel. However, the term itself does not comprises only military actions. There can also appear diplomatic and financial methods. Nonetheless, these are mainly activated with military operations. Search and Rescue operation isn't typically a compliment to a military operation, rather than a supplementary element of a peacetime air traffic. Most of a people tend to blend these terms. In my study, I analyze the concepts together with their constituents.

Keywords: *search and rescue, personal recovery, helicopter, isolated personnel*

Dr. Bali Tamás ezredes
Bázisparancsnok helyettes
MH 86. Szolnok Helikopter Bázis
bali.tamas@hm.gov.hu
orcid.org/0000-0001-6098-8602

Col. Tamás Bali Ph.D.
Deputy base commander
HDF 86th Szolnok Helicopter Base
bali.tamas@hm.gov.hu
orcid.org/0000-0001-6098-8602



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2018_2/2018-2-11-0471_Bali_Tamas.pdf

