

Csutorás Gábor¹

KETTŐS HASZNOSÍTÁSÚ REPÜLŐTEREK MENTŐ TŰZVÉDELMEINEK SAJÁTOSSÁGAI²

Kettős használatú repülőterek létrehozása nem először kerül napirendre hazánkban. A korábban ez irányban tett lépések az alakulat megszüntetésével, a repülőtér bezárásával végződtek. Napjainkban meg van az esély, hogy a kettős hasznosítás valósággá váljon. A mentő tűzvédelem ezeken a repülőtereken is a biztonság egyik feltétele. Megszervezése, működése meg kell, hogy feleljen mind a két hasznosítóra érvényes előírásoknak. Milyen eltérések vannak a polgári és katonai repülőtéri mentő tűzvédelem szervezete, működése között, hogyan lehetséges a különbségek eltüntetése, úgy, hogy a mentő tűzvédelem mind a két igénynek megfeleljen? Ezeknek a sajátosságoknak a vizsgálatára vállalkozik az írás.

SPECIALTIES OF FIRE FIGHTING AND RESCUE AT DUAL-PURPOSE AIRPORTS

Construction of dual-purpose airports is not something put on the agenda for the first time in Hungary. The earlier steps taken were followed by the dissolution of the unit and closure of the airport. Now there is a chance of dual-purpose becoming reality. Fire fighting and rescue at these airports is one of the security conditions. Organisation and operation should comply with the regulations for both users. What are the differences between organisation and operation of fire fighting and rescue at civil and military airports? How is it possible to get rid of these differences and to meet both requirements at the same time? These specialties are analysed in the publication.

BEVEZETÉS

Kettős hasznosítású repülőtér

A világon, így Európában is található olyan repülőterek, amelyekről egyidejűleg polgári és katonai repülőeszközök is működnek. Ezeket a repülőtereket kettős hasznosítású repülőtereknek nevezzük.

Hazánkban jelenleg nem működik kettős hasznosítású repülőtér. A nyilvános működő repülőtereink vagy polgári, vagy pedig katonai működtetésben látják el feladataikat. A Magyar Honvédség repülőeszközei béke és hadműveleti feladataikat elsősorban katonai repülőterekről, másodsorban ideiglenes leszállóhelyekről hajtják végre. Katonai repülőtereink éppen ezért jól körülhatárolható funkcióval rendelkeznek. Katonai repülőtérnek nevezzük azt a Magyar Honvédség üzemeltetésében lévő létesítményt, ahol a légi járművek le-, és felszállását, földi mozgatását, technikai kiszolgálását, a szakszemélyzet kiképzését, tevékenységét, szakmai feladatainak ellátását, az utasok (szállított anyag) kiszolgálását, ellátását biztosítják.

A polgári és a katonai repülőterek felépítése fejlődésük során egyre jobban távolodtak egymástól. Ez elsősorban a repülőtéri létesítményekben, a repülési és az azzal kapcsolatos technológiában, a repülőteret használó légi járművek speciális felépítésében, kiszolgálási igényében jelentkezett. A különbözőséget nem szükséges részletezni. Elég összevetni a polgári repü-

¹ Phd, ny. alezredes, csutorasdr@gmail.com

² Lektorálta: Prof. Dr. Pokorádi László egyetemi tanár, Óbudai Egyetem, pokoradi.laszlo@prosysmod.hu



lőterekre jellemző utas terminálokat, utas kiszolgálási és biztonság rendszereket, a katonai repülőtereken meglévő robbanóeszköz tárolókkal, a repülőgépeken hordozott pusztító eszközökkel, katapult rendszerekkel.

Mindezek mellett a különböző hasznosítású repülőterekben közös jellemző az ICAO szabályainak való megfelelés a repülés, kiszolgálás, biztosítás területén. A katonai repülőtereken a magasabb szintű veszélyeztetettség sajátos szabályrendszert igényel, amelyet a NATO STANAG-ek ajánlásai tartalmaznak.

Az előzőekben ismertetett jellemzőkből következik, hogy ha meglévő repülőteret akarunk kettős hasznosításúvá átalakítani, akkor szerencsésebb, ha a polgári repülőteret választunk. Hazánkban erre még nem volt példa. Az eddig felmerült kettős hasznosítások mindig katonai repülőtér bázisán történtek volna.

Az első kísérlet a kettős hasznosítás felé a taszári katonai repülőtér vonatkozásában történt. A repülőtér kettős hasznosítására vonatkozó 2001. januári kormánydöntést követően a kaposvári önkormányzat kezdeményezte a taszári polgári terminál és az ahhoz kapcsolódó létesítmények ingyenes tulajdonba adását az önkormányzat részére.

Még ugyanennek az évnek májusában döntött úgy a kormány, hogy nyilvános, kettős hasznosítású – azaz katonai és polgári – reptér lesz a Bakony harcihelikopter ezred állomáshelye Szentkirályszabadja repülőtér.

Azonban egyik projekt sem valósult meg. Taszáron a repülőbázis megszűnésével megszűnt a repülőtér is, Szentkirályszabadja a katonai alakulat felszámolásával önkormányzati tulajdonba került, azóta nem működő repülőtérként tartják nyilván. Az önkormányzattól az ingatlant megvásárló különféle okok miatt nem tudta megvalósítani repülőtér üzemeltetési elképzelését.

2012-ben újabb kormánydöntés született a kettős hasznosítású repülőterek kérdésében. Pápa Bázisrepülőtér kettős hasznosításáról döntöttek. Vajon a korábbi sikertelenségek után most van esély a megvalósulásra? A döntés óta eltelt másfél évben kézzelfogható eredmények még nem látszanak.

Miért van szükség kettős hasznosításra?

Repülőterek kettős hasznosítására több tényező, kiváltó ok hatására kerülhet sor.

Az egyik ok lehet, hogy katonai alakulatok leszerzése kapcsán repülőterek is felszabadulnak.

Katonai alakulatok fokozatos leépítésével felszabaduló repülőterek előbb kettős hasznosításúvá válhatnak, majd az alakulat diszlokálása, vagy felszámolása után polgári nyilvános repülőterek lesznek. Erre lehet példa a korábbi 31. Boelcke vadászbombázó ezred repülőtere, amely ma Allgäu-Airport Memmingen néven működik Németországban.

Olyankor is dönthetnek a kettős hasznosítás mellett, amikor a repülőtér fekvése, az infrastruktúra indokolja, hogy onnan mind polgári, mind pedig katonai repülőeszközök üzemeljenek.

Műveleti területeken ideiglenesen hadműveleti repülőtérnek jelölhetnek ki polgári repülőtereket, elsősorban katonai logisztikai utánpótlás biztosítására.

Nem ritkán a gazdasági megfontolások vezetnek erre a megoldásra. Könnyebb átalakítani és



kettős hasznosításba venni egy repülőteret, mint fenntartani kettőt, vagy nem gazdaságos a kihasználatlanság miatt csak katonai, vagy csak polgári üzemeltetés.

A felsorolás koránt sem teljes.

A kettős használat életképességét a jelenleg is működő repülőterek bizonyítják. A Pápa Bázis-repülőterre vonatkozó kormánydöntés világos szándékot jelez, aminek eredményeképpen hazánkban is létre fog jönni katonai- polgári hasznosítású repülőtér.

1. KETTŐS HASZNOSÍTÁSÚ REPÜLŐTEREK SAJÁTOSSÁGAI

Az adott repülőtér hasznosításának megváltoztatásakor meghatározásra kerül a repülőtér minősítése. A mentő tűzvédelem sajátosságai ez alapján jelentkeznek. Más sajátosságok mutatkoznak, ha például nemzetközi nyilvános repülőteret, vagy nyilvános repülőteret hozunk létre. Ugyanígy más a mentő tűzvédelem szervezete és működése, ha az új repülőtér állandó, vagy ideiglenes működésű. Befolyásoló tényező lehet az is, hogy van-e a repülőterre telepítve valamilyen katonai készenléti szolgálat, például légi kutató-mentő, vagy légvédelmi készülség. A legfontosabb tényező, ami a mentő tűzvédelemre meghatározó jelleggel bír, az a repülőteret használó repülőgépek tűzvédelmi kategóriája. Ez határozza meg, a készenlétkben tartandó beavatkozó erők méretét, teljesítőképességét. Kihatással van a tűzoltó szervezet létszámára, a készenléti technikai eszközök harcászati-műszaki paramétereire, mennyiségére [2].

A repülőtéri mentő tűzvédelem erőinek olyan teljesítő képességgel kell rendelkezni, hogy az érvényes jogszabályoknak megfeleljenek. Melyek ezek a jogszabályok? Mivel kettős hasznosítású repülőtéről van szó, a készenléti tűzoltó szolgálat meg kell, hogy feleljen a katonai és a polgári előírásoknak is. A megfeleltetés kiindulópontja, hogy hazánkban a katonai repülőterek is állami repülőterek, tehát a polgári előírások hatályosak. Ezen felül kell érvényre juttatni az általában szigorúbb, esetenként más eljárásrendet, technológiát előíró katonai jogszabályokat.

A kettős hasznosításba vett repülőtér reptérrendjének tartalmaznia kell az eltérő használatból eredő prioritásokat. Az új repülőtérnek más kényszerhelyzeti terveket kell készíteni. A kettős hasznosítás megjelenik a repülőtér Tűzvédelmi Szabályzatában is. A dokumentumok tartalmához igazodik a mentő tűzvédelem.

„A tűzoltó és mentő szolgálat legfőbb célja és feladata az életmentés.[6] A túlélhető légi jármű balesetek hatásos mentésének legfontosabb tényezői a következők:

- a mentésben résztvevő személyek kiképzése;
- az igénybe vett felszerelések hatékonysága;
- a beavatkozás gyorsasága, azaz a sebesség.”³

Vizsgáljuk meg a három kérdéskör segítségével a kettős hasznosítású repülőterek mentő tűzvédelmének sajátosságait.

³ ICAO ANNEX 14 Aerodroms Volume I Aerodrome Desing and Operations Chapter 9 9.2 Rescue and fire fighting

1.1 A humánerőforrás sajátosságai, felkészítés, kiképzés

A repülőtereken működő tűzoltó- mentő szolgálatok főfoglalkozású létesítményi tűzoltóságok⁴.

A készenléti szolgálatba főfoglalkozási létesítményi tűzoltók⁵ vannak vezényelve. A létesítményi tűzoltóság összlétszámának biztosítania kell a mindenkori legkisebb előírt készenléti létszámot. [3]

1.1.1 A beavatkozók létszáma

Katonai repülőtereinkre a STANAG 7133⁶-ban foglaltak alapján rendszeresítettük a készenléti létszámot. A dokumentum többek között előírja, hogy minden készenlétkben lévő tűzoltó gépjármű legalább 3 fő személyzettel rendelkezzen.

A hazánkban lévő katonai repülőterek 5-ös és 8-as tűzvédelmi kategóriába tartoznak. A szabványosítási egyezmény ezekre a kategóriákra minimum 9, illetve 8-as kategória esetén minimum 12 fő beavatkozót ír elő. [1] Jelenleg a minimum létszámokat tudjuk biztosítani. Ez elég egy adott tűzvédelmi kategóriájú katonai repülőeszköz tüzeinek oltására, a személyzetek mentésére.

Mint tudjuk, a katonai repülőeszközök sajátossága, hogy elsősorban fegyverzetet, pusztító eszközöket, illetve katonai logisztikai anyagokat hordoznak, szállítanak. A polgári repülőeszközök a logisztikai anyagokon felül, elsősorban személyszállítást végeznek, ezért repülőbalesetük alkalmával a közvetlen életveszélyben lévők száma nagyságrendekkel magasabb lehet, mint a katonai repülőeszközök balesete során.

A mentésükhöz szükséges csoportok száma, és a mentők létszáma bőven meghaladja a katonai baleseteknél előírtakat. Ebből következik, hogy kettős hasznosítású repülőtéren a katonai jogszabályokban a kategóriákhoz előírt beavatkozó tűzoltók létszáma még szükségszerűen sem elegendő. Szükség van a tűzoltó készenléti szolgálatnak a polgári előírásoknak megfelelő létszámra való kiegészítésére.

Milyen megoldások lehetnek?

- A katonai készenléti szolgálat létszámának megnövelése a kategóriának megfelelően.
 - előnye: a szolgálat irányítása továbbra is egy szakmai kézben érvényesül.
 - hátránya: az MH-nak létszámnövekedést okoz.
- A katonai készenléti szolgálat kiegészítése polgári hivatásos tűzoltókkal
 - előnye: nem kell a teljes állománynak polgári repülőeszközökből kiképzést tartani.
 - hátránya: a polgáriak nem tartoznak a Hjt. hatálya alá, ennek számtalan hátrá-

⁴Főfoglalkozású létesítményi tűzoltóság: kizárólag főfoglalkozású tűzoltókból vagy vegyesen főfoglalkozású és alkalmoszerűen igénybe vehető létesítményi tűzoltókból álló létesítményi tűzoltóság, amelyben mindenkor legalább négy főfoglalkozású létesítményi tűzoltó lát el készenléti jellegű szolgálatot. (239/2011. (XI. 18.) Korm. rendelet 1.§ 8. pont)

⁵ Főfoglalkozású létesítményi tűzoltó: a tűzoltói tevékenységét tűzoltó szakmai feladatok ellátására irányuló munkaviszony alapján, készenléti jellegű szolgálatban végző, vagy a létesítményi tűzoltóság szakmai feladatellátását irányító, jogszabályban meghatározott tűzoltó szakmai képesítéssel rendelkező és a hivatásos tűzoltókra előírt egészségügyi, fizikai és pszichikai követelményeknek megfelelt, 18. életévét betöltött személy. (239/2011. (XI. 18.) Korm. rendelet 1.§ 6. pont)

⁶ STANAG 7133 Minimum level of crash, fire fighting and rescue (cfr) service for deployed fixed and rotary wing aircraft

nyos következménye lehet. Külön kiképzésre van szükség a katonai tűzoltó eszközök, védőfelszerelések és oltási-mentési eljárások elsajátításához. (például: repülőtéri speciális tűzoltó tanfolyam, 3 fős szerelési technikák, normafeladatok stb.)

- A repülőtéren a kategóriának megfelelő katonai és polgári létesítményi tűzoltóság egyidejű fenntartása
 - előnye: nincs külön képzési igény;
 - hátránya: a legköltségesebb változat.

1.1.2 A beavatkozó felkészítése, kiképzése:

Azok a tűzoltók, akik nem ismerik a katonai repülőeszközök általános, ezen belül az adott géptípus egyedi tűzoltási-mentési sajátosságait, nem végezhetik a mentést és oltást, hiszen esetleg fokozott veszélyt, balesetet idéznének elő.[4] Miből adódhatnak ezek a veszélyek? Elsősorban a fegyverzet, a függesztett pusztító eszközök blokkolásának, a hajtóművek leállításának valamint vadászrepülőgépek esetén a katapult ülések biztosításának megkövetelt eljárásaiból.

A másik oldalról azok a tűzoltók, akik nem ismerik a polgári repülőeszközök oltási-mentési szabályait, baleset esetén hátráltathatják, akadályozhatják az időben végrehajtandó mentést, ami esetleg eredménytelenséghez vezethet.

Szükséges tehát, hogy minden készenlétbe vezényelt tűzoltó a repülőtéren jellemzően található repülőeszköz típus oltási és mentési eljárásait, sajátosságait ismerje, azokat képes legyen kötetlenségben normaidőre végrehajtani, legyen az polgári, vagy katonai repülőeszköz.

A polgári repülőterek tűzoltói számára külön speciális repülőtéri ismereteket hazánkban a Liszt Ferenc repülőtér létesítményi tűzoltósága képes nyújtani.

A polgári főfoglalkozású létesítményi tűzoltók képesítési követelményein⁷ felül, a katonai repülőtéri tűzoltók képességeit, jártassági követelményeit a STANAG 7145⁸ írja elő.

A NATO előírásoknak megfelelő katonai repülőtéri tűzoltó beosztás ellátásához,[7] a NKE Katasztrófavédelmi Intézete szervez tanfolyamokat a 86. Szolnok Helikopterbázis bázisán.

Amikor döntés születik a létszám kiegészítésről, a felsorolt képzési szükségleteket is figyelembe kell venni.

Milyen megoldások lehetnek?

- A katonai tűzoltók felkészítése a polgári repülőeszközökből való mentés és tűzoltás eljárásaira;
 - előnye: várhatóan kisebb létszám képzése szükséges, a képzési idő rövidebb, mint ha a polgári tűzoltókat képeznénk ki katonai tűzoltásra;
- a polgári tűzoltók képzése katonai mentési és tűzoltási eljárásokra;
 - hátránya: hosszabb képzési idő (legalább egy hónap).

⁷ 10/2008. (X. 30.) ÖM RENDELET a hivatásos katasztrófavédelmi szerveknél, a tűzoltóságoknál, valamint az ez irányú szakágazatban foglalkoztatottak szakmai képesítési követelményeiről és szakmai képzéseiről

⁸ STANAG 7145 (EDITION 5) minimum core competency levels and proficiency of skills for fire fighters



1.2 Az igénybe vett technikai eszközök és felszerelések különbözőségéből adódó sajátosságok

Katonai tűzoltóink rendelkeznek ismeretekkel a polgári (hivatásos) tűzoltóság felszereléseinek használatáról, hiszen a tűzoltó alapképzést (4 hónap) az ő eszközeik felhasználásával végzik. A kisépkezelői vizsgákat (motorfűrész, feszítő-vágó, motoros fecskendő, gyorsdaraboló, emelőpárna stb.) is a hivatásos tűzoltóság eszközein teszik le. A kisépkepek esetében rövid ismertető után a gyakorlatban is képesek elsajátítani az új típusok kezelését. A rendszeresített tűzoltó gépjárművek különbözőségéből adódik, hogy azok üzemeltetése csak típusátképzés után történhet. A repülőtéri tűzoltó gépjárművek nemzetközi és hazai szabvány által előírt technikai paraméterei mindkét oldalról biztosítottak.

Noha a különböző együttműködési szerződések jóvoltából van közös tapasztalat egymás eszközeinek kezelésében, azonban azt nem repülőeszközökkel kapcsolatos feladatok között szerezték, hanem elsősorban aljnövényzet, bozót, erdőtüzek alkalmával.

Katonai repülőeszközökkel kapcsolatosan a taszári repülőtéren a Jugoszláv válság során folyamatos együttműködés, közös képzés és az USA tűzoltási eljárásainak átvétele történt a bázison működő magyar és az amerikai katonai tűzoltók között. Ma már ezek a tapasztalatok sem relevánsak.

Annak ellenére, hogy rendszeresített technikai eszközeink, felszereléseink európai színvonalúak, ha a kettős hasznosítású repülőtéren csak katonai tűzoltók fognak szolgálatot teljesíteni, el kell őket látni a polgári repülőeszközök oltásához, mentéséhez szükséges eszközökkel, berendezésekkel. Ezek fajtája, típusa, mennyisége a repülőgépek típusától, tűzvédelmi kategóriájától függ.

Milyen eszközökre lehet szükség?

- Az oltáshoz a polgári repülőtereken rendszeresített oltóanyag típusokra;
- az oltóvíz pótlását biztosító, kellő méretű vízszállító tűzoltó gépjárműre;
- egészségügyi felszerelés kiegészítésére. Különösen nyakrögzítő, gerincrögzítő, törések rögzítésére, vérzéscsillapításra, sebesültszállításra, melegen tartásra használatos felszerelésekből a kellő mennyiségre;
- az adott géptípusba történő behatolásra, a pilótafülkében, törzsben végzendő műszaki mentéshez szükséges speciális szerszámokra, eszközökre.

1.3 A gyorsaság és a készenléti fokozatok sajátosságai

A három kérdéskör talán legproblémásabb területe.

Repülőgép balesetek során a legfontosabb a beavatkozás mielőbbi megkezdése. Erre a repülőeszköz szerkezete, veszélyes rendszerei, valamint az általa hordozott veszélyes, gyúlékony anyagok miatt van szükség. Gondoljunk csak bele, itt nincsenek szabványban meghatározott tűzállósági határértékek, tűz gátló szerkezetek stb., mint egy épület esetében, amelyekkel csökkenthetők, lassíthatók az égési folyamatok.

Az ICAO tesz ajánlást a repülőtereken a beavatkozási időkre: „A tűzoltó és mentő szolgálatok gyakorlati célja a kettő percet meg nem haladó beavatkozási idő elérése, illetve biztosítása,



azaz optimális látási körülmények és talajviszonyok között minden üzemelő futópálya bármely részének kettő percen belül történő elérése és a beavatkozás megkezdése.”⁹

A beavatkozási idő biztosítja a gyorsaságot, amely lehetővé teszi a repülőgépekből való eredményes mentést. A gyorsaság és eredményesség érdekében a polgári repülőtereken riasztási fokozatokat használnak.

A polgári repülőtereken I-V (kiemelt) riasztási fokozatot alkalmaznak. A fokozat mértékét a repülőeszköz kategóriája, illetve több más tényező mellett elsősorban a szállított személyek száma határozza meg. A magasabb fokozathoz magasabb számú technikai eszköz és tűzoltó létszám tartozik.[8]

A katonai repülőtereken készenléti fokozatok elrendelésével biztosítják, a vonulási idő csökkentését. III-I. fokozatot alkalmaznak. Mindig a teljes készenléti állomány vonul. A fokozatok elrendelése a veszélyhelyzet függvényében történik. Katonai repülőeszközök baleseteinél az eszközök fokozott veszélyessége miatt kiemelten fontos a kettő percen belüli beavatkozás.

A leírtakból adódik, hogy folyamatosan működő légi szolgáltatást nyújtó repülőtereken az ismertett katonai készenléti fokozatok nem alkalmazhatók. A megoldás katonai repülőeszközök veszélyhelyzete és balesete alkalmával a katonai készenléti fokozatok, polgári repülőeszköz baleset során a riasztási fokozatok alkalmazása.

2. ÖSSZEFOGLALÁS

Kettős hasznosítású repülőtereken a beavatkozó tűzoltó állománynak ismernie kell mind a polgári, mind pedig a katonai repülőeszköz mentési és oltási sajátosságait, erre fel kell készíteni őket.

A technikai eszközök és felszerelések tekintetében a különbözőség áthidalása érdekében egymás eszközeit tudni kell kezelni, a hiányzó felszereléseket ki kell egészíteni.

Polgári repülőtereken lehetőség van a riasztási fokozatnak megfelelően a beavatkozók és a szerrek létszámának növelésére, míg katonai repülőtereinken a tűzvédelmi kategóriához tartozó minimális beavatkozó létszám és tűzoltó gépjármű áll csak rendelkezésre. Az együttműködési megállapodások alapján riasztható hivatásos tűzoltóság erőinek beérkezése időben eltolódik.

A készenléti fokozatok és riasztási fokozatok párhuzamos alkalmazása válik szükségessé.

⁹ ICAO ANNEX 14 Aerodroms Volume I Aerodrome Desing and Operations Chapter 9 9.2.22



FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] STANAG 7133 (EDITION 2) Minimum level of crash, fire fighting and rescue (cfr) service for deployed fixed and rotary wing aircraft
- [2] STANAG 3712 (EDITION 8) Airfield rescue and fire-fighting services identification categories
- [3] 239/2011. (XI. 18.) KORM. RENDELET az önkormányzati és létesítményi tűzoltóságokra, valamint a hivatásos tűzoltóság, önkormányzati tűzoltóság és önkéntes tűzoltó egyesület fenntartásához való hozzájárulásra vonatkozó szabályokról.
- [4] ICAO DOC 9137-AN/898 1. rész Repülőtéri Szolgálatok Kézikönyve (3. kiadás 1990)
- [5] NFPA 402: Guide for Aircraft Rescue and Fire-Fighting Operations (Edition 2013)
- [6] ICAO ANNEX 14 Aerodroms Volume I Aerodrome Desing and Operations
- [7] STANAG 7145 (EDITION 5) minimum core competency levels and proficiency of skills for fire fighters
- [8] DR. BAKOS GYULA: Riasztási fokozatok meghatározásának nehézsége és megoldási lehetőségei repülőgép balesetek esetében (tanulmány Dr. Balogh Imre pályázat 2011.)