

Dr. Csutorás Gábor ny. alez.

A REPÜLŐTÉRI GYORSBEAVATKOZÓK ÚJ GENERÁCIÓJA A MAGYAR KATONAI REPÜLŐTEREKEN

A cím megfogalmazása arra utal, mintha katonai repülőtereinken a kor kihívásának megfelelő modern repülőtéri gyorsbeavatkozó tűzoltó gépkocsikkal rendelkeznénk. Sajnos ez nincsen így. A valóságban elavult, műszaki szempontból (a gépjármű, az alváz és a tűzoltó szakfelépítmény) mára már igencsak megbízhatatlan gyorsbeavatkozókkal rendelkezünk.

Az írás célja, hogy a repülőtéri gyorsbeavatkozók történetén keresztül bemutassa a jelen helyzetet és felhívja a figyelmet a generációváltás szükségességére, ismertesse a korszerű repülőtéri gyorsbeavatkozóval szemben támasztott minimális követelményeket, és javaslatot tegyen a hazai szükségletnek megfelelő eszköz beszerzésére, rendszerbeállítására.

Egy a repülőtéren, vagy annak közvetlen környezetében bekövetkező légi jármű baleset kimenetele, a személyzetek, utasok túlélésének esélyei nagyban függenek a repülőtéri tűzoltó készenléti szolgálatok képességétől. Tudjuk, hogy a repülőtéri tűzoltó szolgálatok legfőbb célja és feladata az életmentés. Ennek a megkövetelt képességnek biztosítania kell, a közvetlen, vagy közvetett életveszélyben lévők mentését.

Az ICAO a tűzoltó készenléti szolgálatok számára meghatározza a minimális beavatkozási időt. Az ICAO Annex 14. 9.2.22 pontjában megfogalmazott ajánlás szerint — „A tűzoltó és mentő szolgálatok gyakorlati célja a kettő percet meg nem haladó beavatkozási idő¹ elérése, illetve biztosítása, azaz optimális látási körülmények és talajviszonyok között minden üzemelő futópálya bármely részének kettő percen belül történő elérése és a beavatkozás megkezdése.”

Nem kell szakértőnek lenni ahhoz, hogy belássuk, ez a normaidő csak a tűzoltó készenléti időben elrendelt magasabb készenléti fokozatba helyezésével, a szabványok előírásainak megfelelő teljesítményű tűzoltó gépjárművekkel és nem utolsó sorban a beavatkozó állomány kellő begyakorlottságával biztosítható.

Máris eljutottunk az ICAO egyik sarkalatos ajánlásához:

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.

¹ A beavatkozási idő a tűzoltó és mentő szolgálatok első riasztásától eltelt idő addig, amíg az első beavatkozó gépjármű(-vek) megfelelő helyzetbe kerülnek és megkezdik a beavatkozást úgy, hogy legalább a táblázatban meghatározott tűzoltóhab kibocsátási mennyiség 50 százalékát alkalmazzák. (ICAO ANNEX 14. Fejezet 9.2.23. 1. megjegyzés)

ÍGY TÖRTÉNT

Azt mondhatnánk a repülőterek tűzvédelme elképzelhetetlen gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű nélkül. Repülőtéri tűzoltó generációk számára ez az eszköz jelentette az első beavatkozás lehetőségét, hirdették szükségességét, és naponta tapasztalták hasznosságát. Feladatuk az oltóanyag kárhelyszínre juttatása a lehető legrövidebb időn belül, a tűz oltása a nehéz tűzoltó gépjárművek beérkezéséig. A gyorsbeavatkozásra képes tűzoltó járművek létrehozására azért volt szükség, mert a meglévő nagyméretű járművek nem voltak képesek az előírt beavatkozási idők teljesítésére. Alkalmazásukkal a beavatkozási idő követelmény és a nehéz tűzoltó járművek teljesítménye között meglévő fogyatékosságot kívánták csökkenteni.

Éppen ezért a fejlesztés és gyártás során kiemelt követelményként kezelték az alábbi képességeket:

- Gyorsulás
- Végsebesség
- Szállítható oltóanyagok mennyisége, teljesítőképessége
- Felépítmény súlya, teljesítménydotáció

Az előd, a „P-1500” porraloltó gépjármű

A Magyar Honvédség repülőterein nem volt mindig gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű. A 60-as évek közepén került rendszerítésre az úgynevezett P-1500 porraloltó tűzoltó gépjármű. Az alváz a kor színvonalának megfelelő Csepel gyártmányú kéttengelyes 100 lóerős motorral rendelkezett. A jármű felépítménye két, egyenként 750-750 kg port tartalmazó portartályból állt. A port a jármű tetején elhelyezett kézzel működtethető porágúval és a jármű mindkét oldalán letekerhető tömlővel ellátott kézi porsugárcsővel lehetett a tűzre juttatni. Kezelőszemélyzete 3 fő volt.

Annak ellenére, hogy hazánk 1969.-ben csatlakozott az ICAO-hoz, katonai repülőtereinken sajátos értelmezés alapján a készenléti tűzoltóknak nem volt meghatározva beavatkozási idő. Az akkori állami tűzoltóságoknak megfelelő vonulási készenlét volt előírva.² Ennél fogva, a P-1500 menetteljesítményére sem volt előírás. A valóságban a számítottan is túlsúlyos járművek átlagos maximális sebessége 60-70km/h volt. A szállított oltóanyag mennyiséget és oltási teljesítményüket tekintve rendkívül hatásosak voltak a kezdeti tüzek lokalizálásában. A nagy hátrányuk abból adódott, hogy rendkívüli lassúságuk miatt ritkán találtak kezdeti tűzzel. Éppen ezért a P-1500 nem nevezhető gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjárműnek.

A gyorsbeavatkozókra vonatkozó követelményeket annyira nem vették figyelembe, hogy az akkori szabvány előírásait is figyelmen kívül hagyva a nyomástartó edényekre vonatkozó 20 éves élettartam letelte után még 5 év rendszerben tartást engedélyeztek a típus számára. Csak ennek letelte után került előtérbe a repülőtéri gyorsbeavatkozók beszerzésének és rendszerítésének kérdése.

² A készenléti tűzoltó állományok és eszközöknek a tűzoltó szertárt a riasztás után nappal 60, éjjel 100 másodpercen belül el kellett hagyniuk, a vonulást meg kellett kezdeniük (Magyar Néphadsereg Vegyivédelmi Főnököknek 7/1976 számú utasítása az MN tűzvédelmi szervezeti és működési szabályairól 109. pont a) bek.

A 93 M repülőtéri gyorsbeavatkozó

A 90-es évek elejére világossá vált, hogy az akkor rendszerben lévő P-1500 porraloltó gépjármű további üzemeltetésre alkalmatlan. A megoldást egy új gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű beszerzése jelentette. A jármű kiválasztásának szempontjai között szerepelt a gyorsaság, a kieső kiegészítő oltóanyag (por) biztosítása, hiszen a P-1500 kivonásával csak a T-148 CAS 32 típusú habbaloltó járművek, illetve a Zil-131 alvázon futó gépjármű fecskendők maradtak rendszerben. A választás az olasz Rampini 9118. R 1304 modelljére esett. A kor színvonalát képviselő felépítmény porraloltó és habbaloltó berendezésből, kombinált ágyúból és gyorsbeavatkozóból áll. Újdonságként jelentkezett az elektronikus vezérlőegység, a pneumatikus csővezetékrendszer és szelepek. Az akkori Magyar Néphadsereg gépjármű parkjához kívánták igazítani a Rampinit is, ezért csak a szakfelépítményt vásároltuk meg, az alvázat hazai gyártó biztosította. Így lett a felépítmény hordozója a Rába 13.256 FA 001 járműalváz.

A járműből az eredetileg tervezett 15-ből csak 5 klt. került legyártásra. Ez a mennyiség nem elégítette ki a szükségletet, hiszen abban az időben több mint 7 folyamatosan üzemelő katonai repülőterünk volt, azonban az elvonások miatt a szerződésekből megfogalmazottak ellenére csak ezt a mennyiséget szerezték be.

A szakfelépítmény kezelése, karbantartása megfelelő odafigyelést, és precizitást igényelt. A sorkatonai szolgálat körülményei között, az értékes elektronikus eszközök kezelését tiszthelyettesekkel tervezték biztosítani. Később ez elvetésre került az alacsony tiszthelyettesi létszám miatt.

A jármű alkalmazását a kezdetektől fogva nehezítette, hogy a magassága (365cm) miatt, a tűzoltó szertárak ajtaján nem fért be. Téli időjárási viszonyok között a jármű víztartályából a vizet le kellett engedni, és a csővezetékrendszert, szelepeket vízteleníteni kellett, a fagyásból eredő meghibásodások elkerülése céljából. Ez lehetetlenné tette a rendeltetésének megfelelő célra történő felhasználást. Volt olyan ötletes alakulat, ahol a garázsajtó küszöb eltávolításával, a szertár bejáratának mélyítésével tették alkalmassá a körülményeket a járművel való beállásra.

Az alkalmazás során további meglepetésként jelentkezett, amikor a jármű 40km/h sebességnél repülőtéri körülmények közötti sík úton kanyarodás közben első alkalommal felborult. Ez a jelenség azóta, az összes járművel legalább egyszer előfordult. A magas folyadéktartályos felépítmény, a rövid (320cm) tengelytáv, a felépítmény súlya (4170kg) miatt a jármű súlypontja magasra került.

Csak érdekességként jegyzem meg, hogy a NATO csatlakozás után az NRF-be felajánlott, repülőtéri tűzoltó elem későbbi visszavonásának egyik oka volt, hogy a 93M gyorsbeavatkozó kis méretei ellenére, a magassága miatt nem alkalmas közepes szállító repülőgéppel való légi szállításra, így az alapvető követelményeknek sem tudunk eleget tenni.

A közel 20 éves üzemeltetési tapasztalat azt mutatta, hogy a szakszerűtlen kezelés, a karbantartási és ellenőrzési előírások be nem tartása elsősorban a pneumatikus szelepek, a vezérlőegység gyakori meghibásodásához vezetett.

A 93M REPÜLŐTÉRI TŰZOLTÓ GÉPKOCSI

A továbbiakban a repülőtéri gyorsbeavatkozók számára előírt képességekkel hasonlítsuk össze a jelenleg rendszerben lévő gyorsbeavatkozó képességeit, és állapítsuk meg, mennyiben elégti ki azokat.

A kiadott kezelési utasítás alapján, „a 93M tűzoltó gépkocsi a repülő alakulatok tűzoltó alegységeinek rendszeresített, állománytáblás eszköze. Rendeltetése repülőgépek, helikopterek kezdődő tüzeinek oltása por-, és habsugár együttes, illetve habsugár alkalmazásával.”³

A gyorsulási követelmény

Az időben történő beavatkozás alapvető feltétele, a tűzoltó gépjármű gyorsulási képessége. A jármű a riasztás után megkezdí a kárhelyre történő vonulást. A vonulási időt a gyorsulási érték és a végsebesség lényegesen befolyásolja.

„A gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű a 80 km/h sebességet teljes terheléssel burkolt úton, előmelegítés nélkül +7 °C hőmérsékleten 25 s-on belül érje el, a csúcsebessége 105 km/h felett legyen. A jármű teljesítménydotációja haladja meg a 20 kW/t értéket.”⁴

Nézzük meg, hogy a szabványban meghatározott paramétereknek mennyiben tesz eleget a 93M gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű. A mérések 2011. március második felében történtek +5-9 °C-on az adott repülőtéren.

	Gyorsulási követelmény	Mért értékek								
		HV 23-72						HF 23-02		
Gyorsulás 0-80 km/h-ra	25 sec	41	36	31	62	60	56	58	62	60
Repülőtér		Szolnok			Pápa			Kecskemét		

1. táblázat. A 93M gyorsbeavatkozó gépjármű gyorsulási értékei

A tűzoltó gépkocsi műszaki leírása⁵ alapján a gépjármű menettulajdonságaiban a maximális gyorsulást 0-80 km/h-ra 25 másodpercben adják meg. Nincs okunk feltételezni, hogy a rendszeresítés során a jármű nem rendelkezett ezzel a képességgel.

Arról sincs tudomásunk, hogy az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis jogelődjénél végrehajtott csapatpróba tartalmazta-e a megadott gyorsulási érték ellenőrzését, és ha igen, mi lett annak az eredménye. Ma már ez nem is olyan fontos.

A tény, hogy a 1. táblázatban szereplő értékek, amik a jelen helyzetre vonatkoznak, meg sem közelítik a műszaki leírásban foglaltakat.

Mindezek alapján a jármű a gyakorlatban nem képes teljesíteni az érvényben lévő jogszabályokban előírt gyorsulási követelményt.

³ 93M Tűzoltó gépkocsi műszaki leírása, üzemeltetési, kezelési és karbantartási utasítása I. fejezet 1. pont

⁴ A repülőtereken alkalmazott tűzoltó gépjárművek és a katonai tűzoltó egyéni felszerelésének műszaki előírásai (MSZ K 1162 1.11.1. pont)

⁵ 93 M Tűzoltó gépkocsi műszaki leírása, üzemeltetési, kezelési és karbantartási utasítása I. fejezet 2.4.

Mivel a mérések különböző alakulatoknál történtek, alakulatonként több mérés végrehajtásával, különböző képességű gépjárművezetők bevonásával és a típusból rendszeresített mennyiség 60%-át felölelik, úgy gondolom, hogy az eredmény releváns.

Az Nemzeti Közlekedési Hatóság a 2010-ben végzett ellenőrzései alkalmával két repülőtéren is hasonló eredményre jutott a tűzoltó készenléti szolgálatok riasztása során, ami szintén a mérés helyességét támasztja alá.

A jármű teljesítménydotációja

A másik előírás, a jármű teljesítménydotációja. Ez a szám megmutatja, hogy a jármű tömegének 1 tonnájára mekkora motorteljesítmény jut.

A 93M gyorsbeavatkozó motorteljesítménye 188 kW, az összsúlya 11,23 tonna.

A motor teljesítménydotációja: 16,7 kW/t

A jármű kialakításakor a hazai alváz melletti döntéssel egyben a gyártó motorkínálatából lehetett válogatni, ezért a korábban nem gyorsulási paraméterek teljesítésére kifejlesztett motor került kiválasztásra.

Megállapíthatjuk, hogy a 93M gyorsbeavatkozó teljesítménydotációja nem haladja meg a 20kW/t értéket, tehát teljesítménye elmarad a gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjárművekre a szabványban meghatározott értéktől.

Tűzoltás taktika

Az előbbieken tárgyalt beavatkozási idő fogalmából következik, hogy egy légi jármű baleset következtében keletkezett tűzhöz elsőként a gyorsbeavatkozó érkezik ki. Ő kezdi meg a beavatkozást, mégpedig a 2. táblázatban előírt oldat kibocsátási sebesség 50 %-ának megfelelő teljesítménnyel. Ezt a teljesítményt a tűz eredményes lokalizálása érdekében minimum 1 percen keresztül folyamatosan biztosítani kell. Ez az idő abból adódik, hogy a többi készenlében lévő jármű addigra képes beérkezni a kárhelyre. Az ő feladatuk lesz a tűz teljes eloltása, hiszen a nagymennyiségű oltóanyagot ők szállítják a baleset (tűz) helyszínére.

(A korábban tárgyalt beavatkozási időtényező független a tűzvédelmi kategóriától. Az minden méretű repülőeszközre érvényes.)

Tűzoltási tényező	Szolnok, Kecskemét	Pápa
	Jogszabályi követelmény	Jogszabályi követelmény
Tűzvédelmi kategória	„5”	„8”
Oltóvíz mennyisége (l)	10450	29450
Oldat kibocsátási sebesség (l/perc)	3000	7000

2. táblázat. A biztosítandó oltóanyag mennyiségek⁶

⁶ Források: MSZ K 1123: Katonai repülőterek tűzvédelme (2005) 4.3.2. 3. táblázat és Airfield Rescue and Fire-Fighting (ARFF) Services Identification Categories STANAG 3712 (Edition 6)

Így tehát az „5”-ös kategóriájú repülőtereinken a készenlétben lévő gyorsbeavatkozó habágyú térfogatárama (intenzitása) minimum 1500 l/perc, a víztartálya minimum 1500 l kell, hogy legyen.

„8”-as kategóriájú repülőtéren (Pápa) ugyanezek a mutatók 3500 l/perc és 3500 l.

Vizsgáljuk meg, hogy oltástaktikai szempontból a 93M gyorsbeavatkozó mennyiben felel meg ezeknek az előírásoknak.

	93M gyorsbeavatkozó teljesítőképessége	Tűzvédelmi kategória követelmény	
		„5”	„8”
Térfogatáram (intenzitás) liter/ perc	550	1500	3500
Víztartály térfogat (liter)	700	1500	3500

3. táblázat. A 93M gyorsbeavatkozó oltásteljesítménye és a tűzvédelmi kategóriák követelményeinek összehasonlítása

A 3. táblázat adatai alapján levonhatjuk azt a következtetést, hogy a 93M gyorsbeavatkozó oltási teljesítőképessége nem elégíti ki, a repülőtereinkre meghatározott képességeket. A jármű habágyújának térfogatárama nem teszi lehetővé a katonai repülőtereink kategóriáinak megfelelő kezdődő tüzek lokalizálását.

A gyorsbeavatkozó rendelkezik még kiegészítő oltóanyaggal is. Ez esetünkben oltópor. Légijárművek oltása során elfogadott (ajánlott) eljárás a keletkezett lángok porral történő lecsapása és az oltás folytatása habbal történő lefedéssel. Tehát a kiegészítő oltóanyagot is be lehet számolni a jármű teljesítményének értékelésekor.

A számvetéskor 1kg oltópor, 1 liter habképzéshez használt víznek felel meg.

A 93M gyorsbeavatkozó oltópor mennyisége 500 kg. Az oltópor porágyújának tömegárama 5,8 kg/sec.

Ha az így kapott és a táblázatban szereplő értékeket összeadjuk, akkor sincs meg a megkövetelt teljesítmény.

Az oltási képesség egy adott repülőtéren növelhető, a készenlétbe vezényelt járművek számával. Ilyenkor a teljesítményük összeadódik. Tudnunk kell azonban, hogy több jármű készenlétben tartása többlet beavatkozó, kezelő (min 3 fő) létszámot és költséget jelent. A Magyar Honvédség viszonylatában ez azért sem oldható meg, mivel nem rendelkezünk elég ilyen típusú járművel.

A rendszerben tartás

A járművek szakfelépítménye azonos, azonban az alvázon lévő fülkék, motorok, váltók, tengelykapcsolók eltérő típusúak. A H-14 típusú alvázakból, amely a fejlesztési programban szerepelt, csak 2 klt.-et gyártottak le, mivel a fejlesztés forráshiány miatt leállt. A többi a prototípus állapotnak megfelelő alvázon fut.

A Rampini cég az elektro-pneumatikus rendszerben lévő vezérlőegység gyártását beszüntette, a szakfelépítményből sem a gyártó, sem pedig a HM készlettel, tartalékkal nem rendelkezik.

A 93M gyorsbeavatkozóhoz javító-karbantartóanyagokból és alkatrészekből központi beszerzés nem történt. Az időszakos közép és nagyjavítások forráshiány miatt a járműveken nem, vagy csak részben kerültek végrehajtásra. A jármű alvázához a Rába gyár a kis darabszám miatt alkatrészt nem készletezett. Ez a kötelezettség amúgy is csak az utolsó jármű átadása utáni 8. évig állt fenn. Ugyanez vonatkozik a szakfelépítményre is.

Egy készenléti jármű műszaki állapotának talán legfontosabb mutatója, hogy adott időszakban mennyi ideig volt üzemképtelen, azaz mennyi ideig kellett nélkülözni a folyamatos készenléti szolgálatból.

	2008	2009	2010
Üzemképtelenség miatt kiesett napok száma (5 klt. jármű együttesen)	197	172	410

4. táblázat. A 93M gyorsbeavatkozó megbízhatósága

A 4. táblázat jelzi, hogy a 93M gyorsbeavatkozó járműveink 2010. évben átlag 80-80 napot voltak üzemképtelenek. Az a véleményem, hogy egy állandó jellegű életmentő készenléti szolgálatra beosztott jármű esetén ez megdöbbentő adatnak számít.

A műszaki állapot másik mérhető mutatója, a javítási költség.

2008-2010 évben az 5 klt. 93M gyorsbeavatkozó javítására több mint 23 millió Ft-ot fordítottunk. Idén, 2011-ben március hónapig a kiesett napok elérték a 131 napot, a javítási költségek meghaladták a 6 millió Ft-ot.

Azt hiszem, ezzel a mutatóval sem lehetne dicsekedni. Nem elképzelhető, hogy egy komoly vállalat ilyen eszközöket üzemeltessen. Egy új jármű beszerzési költsége 60-110 millió Ft.

Természetesen ezeknek az adatoknak a háttérében a felsorolt alkatrész utánpótlási gondokon, a leállított gyártás után lejárt alkatrész ellátási kötelezettségen túl az elöregedésből adódó meghibásodások állnak.

Évjárat	Mennyiség
1991	1 klt.
1992	2 klt.
1993	2 klt.

5. táblázat. A 93M gyorsbeavatkozók gyártási évei

Az 5. táblázat adatait értelmezzük helyesen, ha tudjuk, hogy a tűzoltó készülékek és alkatrészek élettartama nem haladhatja meg a 20 évet.⁷ A járműbe beépített portartály üzemben tartási idejét a nyomástartó edényekre vonatkozó jogszabályi előírások határozzák meg. Ezt szintén 20 évben jelölték meg a nemzeti és a gyártó (olasz) előírások. Az Országos Tűzvédelmi Szabályzat ugyan engedélyezi, hogy a jelzett időt a gyártó, szakértő véleménye alapján legfeljebb kétszer 5 évvel meghosszabbítsák, de ebben az esetben ez igencsak kétséges, mivel ebben gyártó ellenérdekelt. A valóságban 1 klt. 93M gyorsbeavatkozó rendszerben tarthatósági ideje ebben az évben lejár. 2 klt. a jövő évben, az utolsó 2 klt. pedig 2013-ban kerül ki a rendszerből.

Összegzés

Az összehasonlítás kiterjedt, a gyorsbeavatkozó gépkocsi minden olyan lényeges tulajdonságára, paraméterére, amely az érvényes szabványok előírásaiban szerepel.

Az elemzés során a vizsgált területek közül a 93M gyorsbeavatkozó egyetlen követelménynek sem tudott megfelelni. Következésképpen megállapítható, hogy a jármű nem tudja a rendeltetésének megfelelő feladatokat eredményesen megoldani.

Üzemeltetésével nem biztosítható a tűzoltó állomány beavatkozási idejének az előírt értéken való tartása.

Alkalmazása nem segíti elő a repülőtereinken egy esetlegesen bekövetkező légi jármű balesetnél a gépszemélyzetek és utasok túlélési esélyeinek növelését.

Rendszerben tartása nem gazdaságos, a szakfelépítmény élettartama (üzemben tarthatósága) a vonatkozó jogszabályok alapján egy-két éven belül lejár, további üzemeltetésükre nincs lehetőség.

JAVASLATOK

Az elvégzett kísérletek, a jogszabályi követelményeknek való megfeleltetés, a rendszerben tartás mutatóinak vizsgálata és az élettartamra vonatkozó előírások alapján bizonyított, hogy a 93M gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű további üzemeltetésre alkalmatlan.

Újfént elérkeztünk tehát a katonai repülőtéren tűzoltó gépjárművek egyik típusa, a gyorsbeavatkozó gépjármű generáció váltásához.

A megoldást egy új gyorsbeavatkozó tűzoltó gépjármű beszerzése jelenti.

Az anyag terjedelme nem engedi meg, hogy megfogalmazzam egy új generációs gyorsbeavatkozó részletes harcászati műveleti követelményeit. Lehetőségem csak arra van, hogy néhány szakmai szempontra felhívjam a figyelmet, amit a beszerzés során érvényre kell juttatni.

- Az első és legfontosabb, hogy szem előtt tartsuk az ICAO ajánlását;⁸
- Meg kell határozni az új jármű feladatát, rendeltetését;

⁷ 9/2008 (II. 22.) ÖTM rendelet az Országos Tűzvédelmi Szabályzat kiadásáról 1. rész, I. fejezet 6. pont

⁸ ICAO Annex 14 5. fejezet A mentő és tűzoltó gépjárművekkel szemben támasztott követelmények meghatározásának tényezői

- A jármű oltási teljesítőképességének meghatározásához a hazai katonai repülőterek tűzvédelmi kategóriáihoz előírt oltóvíz mennyiséget, és oltóanyag kijuttatási intenzitást kell alapul venni;
- A járműnek teljesítenie kell az érvényben lévő jogszabályi előírásokat, szabványi követelményeket;
- Tisztában kell lenni azzal, hogy a jármű várható élettartama a korábbi tapasztalatok alapján körülbelül 20 év lesz, és a jármű jellemzőinek meghatározásakor az ezen időszak alatt a forgalomban bekövetkező változásokat is tényezőként kell felmérni;
- A jármű málhaterét úgy kell kialakítani, hogy a tűzoltó készenléti szolgálat számára előírt, de eddig még hiányzó felszereléseket is málházni tudjuk. Ilyenek például a gerincmerekvítő mellény, a hordozható újraélesztő felszerelés, kárhely megvilágító lámpák, a gépszemélyzet kiemelését megkönnyítő hidraulikus emelő platform stb.;
- A jármű méreteinek meghatározásakor törekedni kell arra, hogy légi szállításra alkalmas legyen;
- Új beszerzés alkalmával vizsgálni kell az új eszköznek a régi flottával, felszerelésekkel való összeegyeztethetőségét;
- Az üzemeltetési, karbantartási és javítási követelmények meghatározásának kiindulópontja a folyamatos készenléti szolgálat ellátásának biztosítása kell, hogy legyen;
- A beszerzendő mennyiség meghatározásakor elengedhetetlen a tartalék képzése, melynek oka a repülőterek folyamatos üzemeltetésének követelménye. (légvédelmi készség, légi kutatómentő készség stb.).

A felsorolt szempontok csak kiinduló pontjai lehetnek a részletes követelményeknek, amit a beszerzés során érvényre kell juttatni.

A legfontosabb, hogy megértsük, a 24. órában vagyunk. Amennyiben ebben az évben nem kezdődik meg a projekt indítása, tekintet nélkül, hogy van-e elegendő forrás, azzal kell számolni, hogy aránytalanul megnő az üzemben tartás költsége, a meghibásodások miatt fogadó képtelenné kell jelenteni a repülőtereket, vagy az élettartam lejárt utáni túlüzemeltetésből esetleg személyi sérüléssel járó baleseteket generálunk.

Tisztában kell lennünk azzal, hogy életmentő készenléti eszközről kell dönteni, ami a többi beszerzéssel szemben prioritást élvez.

A generáció váltás elmaradásával veszélyeztetjük egy repülőeszköz baleset során a közvetlen és közvetett életveszélybe került emberek életben maradását. (beavatkozási idő)

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] MSZ K 1123: Katonai repülőterek tűzvédelme (2005)
- [2] 93 M Tűzoltó gépkocsi műszaki leírása, üzemeltetési, kezelési és karbantartási utasítása
- [3] MSZ K 1162: A repülőtereken alkalmazott katonai tűzoltó gépjárművek és a katonai tűzoltó egyéni felszerelésének műszaki előírásai (2005)
- [4] ICAO-doc 9137/AN/898 Airport Services Manual, part 1 Rescue and Fire Fighting
- [5] CSUTORÁS Gábor: Repülőterek gyorsbeavatkozó nélkül? (Katasztrófavédelmi és tűzvédelmi szemle 2004. 08. 25.)
- [6] Airfield Rescue and Fire-Fighting (ARFF) Services Identification Categories STANAG 3712 (Edition 6)