

# A vízbe zuhant repülőgép esete

Vass Tibor

A Magyar Jacht Akadémia vezetője

2008. augusztus 1-én délután negyed négy után, egy csodálatos nyári napon hirtelen nagyon erős szirénázó hang szakította meg az Odysseus iskolahajón az oktatást. Mindenki megdöbbenve nézett rám, mire én: „Ez a VHF rádió DSC riasztó jele. Vettünk egy vészjelzést. Gyertek, nézzük meg! „

A kijelzőn megjelent az üzenet: Mayday Relay”, vagyis egy vészjelzés továbbítása történt. Kisvártatva ezt a VHF 16-os csatornán szóban elismételték, majd hamarosan megérkezett a NAVTEX-re az első üzenet.

Ennek értelme a következő: a ZCZC a kezdetét jelzi. A QD03 jelentése, hogy a Q jelű (spliti navtex adó) D (vészhelyzeti) 03-as sorszámú adása következik.

Ez után a dátum és időpont jön: Augusztus 1, 13.53 UTC, vagyis 15.53 a nyári időszámítás szerint.

```
ZCZC QD03
011353 UTC AUG
SPLITRADIO/9AS MAYDAYRELAY MSG NR.02/08.
FM MRCC RIJEKA 01.08.2008. AT 1317 UTC.
ADRIATIC SEA: TWIN ENGINES AIRCRAFT DITCHING WITH THREE CREW
MEMBERS. TYPE PA-44 ,COLOUR BLUE AND WHITE
APPROX. PSN 44 02.1 N - 014 47.6 E ABT. 8 NM WEST OF ISLAND DUGI OTOK.
VESSELS IN VICINITY ARE REQUESTED TO KEEP A SHARP LOOKOUT AND
ANY INFO. PLEASE CONTACT CRS SPLITRADIO OR RIJEKARADIO.
MRCC RIJEKA+
NNNN
```

Az ezt követő szöveg szabad fordítása: A 9AS hívójelű Split Rádió 2. számú Mayday Relay üzenete, amelyet a Rijekai felkutatási és mentési központ (MRCC Rijeka) adott ki, 13.17 UTC-kor.

Adriai-tenger. Egy kétmotoros, PA-44 típusú, fehér és kék színű repülőgép, három emberrel a fedélzetén vízbe zuhant megközelítőleg a 44 02.1 N - 014 47.6 E koordinátájú ponton, amely 8 tengeri mérföldre van a Dugi Otoktól.

Kérem a közelben lévő hajókat, hogy fokozott figyelő szolgálatot tartsanak, és ha bármilyen információjuk van az esettel kapcsolatban, akkor jelezzék a Rijeka vagy a Split parti rádióállomásnak.

A Rijekai Felkutatási és mentési központ.

NNNN- az üzenet vége.

Mi a közelben jártunk, ezért felprogramoztuk a GPS-t és a jelzett pont felé hajóztunk. Én amúgy is megtettem volna, hogy segítséget nyújtok, de ez jól kiegészítette a Szkipper Tréning oktatási programját.

A Dugi Otok külső nyugati oldalán 8-12 csomós NW szél fúj, míg a hullámok legfeljebb 0,3 méter magasak lehettek. A megközelítési irány optimálisnak volt mondható a felkutatás szempontjából, mert szinte pontosan széllel és az akkor ott tapasztalható áramlattal szemben hajóztunk a szerencsétlenség helyszíne felé, ahova kb. 2,5 óra hajózás után érkezünk. Megpróbáltam felhívni a Split és a Rijeka rádiót, hogy bejelentsem a segítségnyújtási szándékunkat, de nem sikerült elérni. Ennek oka valószínűleg az volt, hogy az Odysseus iskolahajó VHF rádiójának 25W kimenő teljesítményét a Dugi Otok jelentősen megnyírálta és nem hallottak minket, miközben a több száz wattos parti rádióállomások forgalmazása eljutott hozzánk. Így nem maradt más, mobil telefonon



felhívtam közvetlenül a 9155-öt, az MRCC Rijekát, aki koordinálta a mentést. A szabályos bejelentkezés után (nagyon fontos a procedúrák ismerete és használata, mert különben nem vesznek komolyan a hatóságok!) jeleztem, hogy a leadott pozíció felé hajóztunk, szükség van-e a segítségemre. Az első kérdése az volt, hogy az Odysseus egy jacht, vagy egy kereskedelmi hajó. Mikor választ kapott nagyon udvariasan megköszönte a jelentkezésemet. Mivel több SAR (Felkutatási és Mentési) hajó és légi jármű vesz részt a keresésben, ránk nincs szükség. Megnéztem az AIS képernyőt, ezen összesen 41 kereskedelmi hajó volt 100 mérföldes körzetben belül.

De közülük egyik sem tért el az útvonalától és rajtunk kívül látszólag nem ment arra másik hajó.

Ennek ellenére mi folytattunk utunkat. Amikor már csak 1 óra maradt az érkezésig, akkor a teljes hajószemélyzetet kirendeltem a fedélzetre, kiosztva a szektorokat, ki merre figyeljen: bármi, ami szokatlan, azt azonnal jelentsék.

Az IAMSAR Manual (Nemzetközi légi és tengeri felkutatási és mentési kézikönyv) rendelkezései szerint szerveztem a felkutatást. Ennek alapján meghatároztam, hogy a lezuhanástól eltelt három óra alatt az ott mért 0,3 csomós SSE áramlatban hova sodródhatott valami felszínen úszó tárgy. Egyszer láttunk is egy fehér valamit, de az végül egy hungarocell láda letört darabjának bizonyult.



Az MRCC Rijeka a Kikötő-kapitányság legfelső emeletén van



A kép bal oldalán lévő telefon a 9155 az MRCC Rijekánál

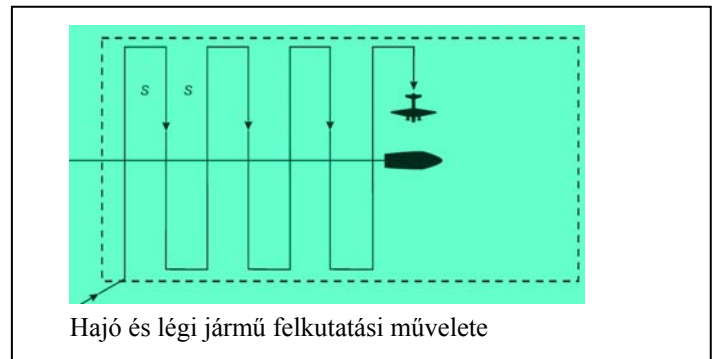


Később jött egy SAR repülőgép, megnézett minket, majd elrepült. A hajón lévő kadéttal (akik járatosak az IAMSAR műveletekben) arra gondoltunk, hogy a repülőgép minket használ fel a szabványos „légi jármű és hajó felkutatási műveletre” támpontként. Ebben az esetben a repülőgép az útvonalunkra merőlegesen elrepülve nagyon gyorsan, hatékonyan és nagy biztonsággal tudja átvizsgálni a legnagyobb vízfelületet.

De nem ez történt. A gép még kétszer visszatért, de nem látszódott közben semmilyen rendszer szerinti felkutatási művelete. Azt gondoltam, hogy a víz felszínéről nem azonosíthatjuk útvonalát, vagy valami más módszer szerint repült.

Később feltűnt két SAR hajó, amelyek mozgása nem volt beazonosítható (a radaron követve sem) az IAMSAR Manual semmilyen előírt felkutatási műveletével. Az is elképzelhető, hogy olyan információ birtokában lehettek, amit mi nem ismertünk és ezért más módon folyt a felkutatás.

Különbösen az IAMSAR Manual szerint ilyen esetben két felkutatási művelet jöhet szóba: a szektoros és a növekvő négyzetes keresés.



A szektoros keresést akkor alkalmazzuk, amikor pontosan tudjuk az eltűnés helyét, és körülötte „csillag alakban”, a kiinduló pontot érintve legtöbbször keressük a bajba jutottakat. Ezt a havária tréningen szoktuk gyakorolni. Ekkor a sodródás irányában elindulva hajózunk a biztonságosan átvizsgált sáv szélességének három szorosát, ami egy szakasz hossza lesz. Ennek végpontján  $120^\circ$ -ot jobbra kanyarodva ismét ugyan ezt a távot hajózzuk, majd ismét  $120^\circ$ -ot jobbra kanyarodunk. Mikor harmadjára hajózzuk le a szakasznyi távolságot, visszaérkezünk az indulási pontba. Ezzel leírtunk egy egyenlő oldalú háromszöget, amelyet biztonsággal

átkutattunk. Innen folytatjuk utunkat és irányváltoztatás nélkül még két háromszöget hajózzunk. Ezt a hajózást a tréningek során megterveztük, egy táblára vagy egy papírra felrajzoltuk a kormányosnak, akinek ez alapján kellett hajóznia.

Mielőtt nem kezdtem el gyakoroltatni a felkutatás manővereket, a GPS MOB (Man Over Board – ember a vízben) funkciójára esküdtem. De rá kellett jönnöm, hogy nem véletlenül találták ki az IAMSAR alkotói ezt a műveleti sort és meg sem említik a GPS-t. Ugyanis a vízben lévő ember (vagy tárgy) az áramlattal együtt sodródik. Ha GPS-re hagyatkozunk, akkor visszatérünk ugyan a kiindulási pontra a tengerfenékhez képest, de keresett személyt az áramlat onnan már elsodorja.

A másik felkutatási művelet a növekvő négyzetes keresés. Ezt akkor alkalmazzuk, ha nem ismert pontosan a szerencsétlenség helye, vagy hosszabb idő telt el a felkutatás megkezdéséig. Ekkor biztonságosan átvizsgálható sáv dupláját vesszük alapul és ez lesz a D szakasz. A sodródási irányban indulva D-t majd  $90^\circ$ -ot jobbra fordulva még egy D-t hajózzunk. Ekkor ismét  $90^\circ$ -ot jobbra fordulunk, majd egy D-vel növeljük a hajózásunkat. Ennek végén ismét  $90^\circ$ -ot jobbra fordulva kezdjük előlről a hajózásunkat, de ekkor ismét D-vel (immár 3D) növelve.

Így a végeredmény egy szögletes spirál lesz, amely mentén biztonsággal átvizsgáltuk a tenger felszínét. Ha ezt a fentiek alapján végezzük és nem a GPS alapján hajózzunk, akkor hajónkat a keresett személlyel vagy tárggyal együtt sodorja az áramlat.

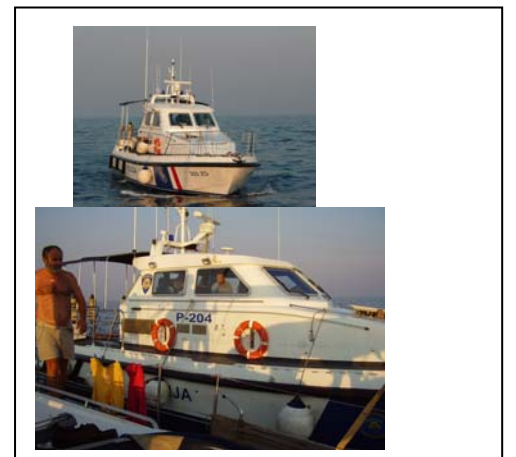
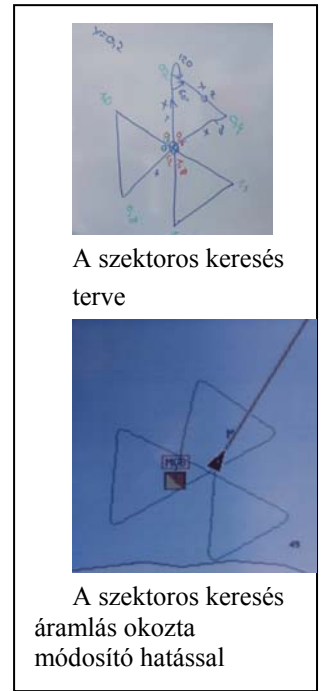
A fentebb említett felkutatási eljárások annyira markánsak és a szerencsétlenség helye körüli hajózást írják elő (ahol különben a legvalószínűbb a megtalálás sikere), hogy azt akár szabad szemmel is észlelnünk kellett volna, de a radaron mindenképpen.

Sajnos nem így volt, a két SAR hajó és a repülőgép számunkra azonosíthatatlan módon hajózott.

A horvát mentőszolgálat már egyszer korábban is okozott meglepetést, amikor a Spliti Kikötő-kapitányságon engedélyt kértem a SART (Search And Rescue Radar Transponder – felkutatási és mentési radarjel-adó) kipróbálására. Ekkor az ügyeletes tengerész tiszt nem tudta, mi ez az eszköz. Később mégis találtak valakit, aki engedélyezte a próbát. A VHF rádió 16-os csatornán a gyakorlat kezdetét bejelentő közleményem után megjelent egy helikopter és nyilvánvalóan rajtunk tréningezett. Először

nem tudtak rárepülni a bocinkban tőlünk kb. 1 mérföldre lévő jeladóra, de a harmadikra már sikerült.

Szóval közeledtünk a megadott pont felé, mindenki egyre izgatottan kereste a túlélőket vagy valami úszó tárgyat. Egy mérföldre lehettünk, amikor István jobbra látott egy különös vízfelületet, ahol egyáltalán nem, vagy legalább is másként fodrozódott a víz. Rögtön irányt változtattunk és a helyszínre érve enyhe olajos szagot, sima, kissé szívárványos tenger felszínét találtunk. Géza belenyúlt a vízbe, megkóstolta, majd fújogva kiköpte. „Benzin”, mondta, de ez valószínűleg kerozin lehetett. Én is belenyúltam a vízbe, az ujjaim közt a bőr fürcsán összetapadt és éreztem egy enyhe olajos szagot. Megtaláltuk a repülő



lezuhanási helyét. Közben a szél majdnem elállt. Időnként mintha buborékok jöttek volna fel a vízből.

Megpróbáltam a VHF rádión hívni a Rijeka Rádiót, a Split Rádiót aztán a SAR hajókat. senki sem válaszolt. A parti állomások még igazoltan hallgattak, de a látótávolságunkban lévő hajók miatt nem válaszoltak? Nem tudom. Ekkor jött a már jól ismert MRCC Rijeka a 9155-ös számom. Szabályosan leadtam a jelentésemet a megtalált olajos fostról majd felajánlottam, hogy amíg a SAR hajók ide nem érnek, maradjunk a könnyebb navigáció miatt. Nagyon hálásak voltak a segítségért, köszönték és még külön megköszönték, hogy bevárjuk az őrhajókat. Eltelt negyed óra, de se a repülő sem a hajók nem fordultak felénk. Ekkor ismét felhívtam az MRCC ahol az ügyeletes közölte, hogy éppen most sikerült elérni az őrhajókat. Valószínűleg telefonon. Megjegyzem védelmükben, hogy a VHF rádión van a 00-ás csatorna is, amelyet csak a parti őrség és a más speciális szolgálatok használhatnak. Ezt egy közönséges készüléken nem lehet fogni. Így nem is hallhattuk a kapcsolat felvevő kísérleteket. Ezt követően szinte azonnal megláttuk, ahogy a két őrhajó nagy sebességgel elindult felénk.

Amikor odaérték, megmutattam az olajos vizet. Akkorra már nem volt olyan erős az olaj szag, a szél is elállt, a hullámokon sem volt meg az a határozott simaság. A naplemente vésszen közeledett, sietni kellett a felkutatásban. Felvették az adataimat, felírták az Odysseus iskolahajó regisztrációs számát és nevét. Közben szonárral (víz alatti ultrahangos radar) elkezdtek pásztázni a környéket. Később kiderült, hogy éjjel fél egykor a szonár megtalálta a gépet az olajfolt közelében.

Mi elindultunk a Veli Rat világitótornya felé és kisvártatva jött a VHF 16-os csatornán a PANPAN üzenet, amelyet hamarosan követett a NAVTEX-en ennek szöveges változata. Ezzel csökkentették a készültségi szintet.

Ennek oka és magyarázata, hogy az ottani 26°C- os vízben az IAMSAR kézikönyv szerint 48 óráig maradhat életben egy ember. Ezért ilyenkor kötelező 48 órán át minden rendelkezésre álló erővel keresni az embereket. Ez bizony sok pénzbe kerül.

Miután megtaláltuk az olajfoltot, és ezt ellenőrizte a felkutatási művelet helyszíni irányítója (OSC – On-Scene Commander) bizonyossá vált a lezuhanás helye. A szinte tükör sima vízben látni lehetett, hogy sajnos nincsenek túlélők. Ezért csökkentették a készültségi szintet.

Az ilyen esetekről, annak részleteiről nem lehet semmit sem megtudni ott a tengeren. Itthon az internetről a következő infókat lehetett összeszedni:

A Zadar melletti Zemunik Air Base-ről szállt fel délelőtt a Lufthansa Pipper 44 Seminole típusú oktató gépe a 36éves horvát Danijel Oleksa nevű instruktossal és a 24 éves olasz Alessandro D'Agatto növendékkel. A zadari légi irányítás radarjáról 12.30-kor tűnt el gép a nyílt tenger fölött, Zadartól 40 kilométerre. Augusztus 1-én éjjel meg találták a víz alatt a roncsot a szonárral, de akkor már abba maradt a kutatás. Másnap Mali Losinj-ból jött 4 rendőrségi búvár lefényképezte a gépet amely hasával felfelé feküdt a 67 méteres mélyben. A gépet később a Faust Vrancic és a Cetina nevű horvát speciális hajók kiemelték. Az esetről Dinko Vodanovic légügyi balesetvizsgáló kijelentette, hogy nem szokásos eljárás az Adriából az ilyen gépek kiemelése. Továbbá, hogy a repülőgépnek nem volt „fekete doboza.” Az első szélvédője épp volt, a futóműve be volt húzva, de az orrfutója össze volt törve. Vodanovic véleménye szerint megpróbálták vízre szállni a géppel.

Végezetül. Nem láttuk azoknak a felkutatási szakmai ismeretek alkalmazását, amellyel nálunk minden 12 mérföldes vizsgát tett szkipper rendelkezik. Valószínűleg más módszer szerint, vagy az általam nem ismert információk birtokában más módon jártak el a hajók és a repülőgép vezetői. Meglepett viszont, hogy rajtunk kívül senki sem vett részt a felkutatásban. Minden esetre az teljesen biztos, hogy a horvát tengeri mentőszolgálat jól szervezett és minden esetben a megfelelő módon leadott segélykérésre kellő módon reagál. Bízunk bennük, minden képen segíteni fognak. De ennek ellenére minden kedves olvasónak kívánom, hogy senki se legyen ügyfele az MRCC Rijekának.

ZCZC QD00  
011809 UTC AUG  
PAN PAN/9AS NR 01/08  
FM MRCC RIJKA 01.08.2008. AT 1743 UTC  
QUOTE: TWIN ENGINES AIRCRAFT DITCHING AND MISSING ON APPROX PSN 44 01,3 N - 014 48,4 E IN 8 NM RADIUS. KEEP A SHARP LOOKOUT AND INFO TO CRS RIJKA RADIO OR SPLITRADIO.  
MRCC RIJKA+  
NNNN

Az Odysseus jachtnaplójába a fenti bejegyzés került

