

Nagy János ezredes,
MH 86. Szolnok Helikopter Bázis
nagyja@hotmail.com

A HARC KUTATÁS-MENTÉS KEZDETI LÉPÉSEI INITIAL STEPS OF COMBAT SEARCH AND RESCUE

„Legfontosabb feladataink egyike, hogy megóvjuk az életét és egészségét azon katonáknak és civileknek, akik a nemzet érdekeinek védelmezése közben életüket kockáztatják.”

William J. Perry

„Preserving the life and well-being of our Service members and civilians who are placed in harm's way while defending our Nation's interests is, and must remain one of our highest priorities.” - William J. Perry,

Absztrakt

A harci kutatás-mentés a II. világháború kiterjedt légi műveletei során vált a haderő képességeinek részévé. Megfelelő helyen és időben történő alkalmazásával kritikus harci képességek és emberi erőforrások óvhatók meg, miközben az ellenséget értékes felderítési adatoktól fosztja meg. Kiemelkedő jelentősége van a harci morál, és végsősoron a harci képességek fenntartásában. A cikk röviden ismerteti a német, angol és amerikai tengeri légi kutatás-mentés kezdeti lépéseit, bemutatja a feladat végrehajtás során alkalmazott eszközöket, kiképzési módszereket, valamint az egyes országok által használt eljárásokat.

Abstract

Combat search and rescue became a part of military operational capabilities with the advent of largescale air operations during World War II. Applying in the right time and right place preserves critical combat resources while denying the enemy from a potential intelligence source. It is a key element in sustaining the morale, cohesion, and, ultimately, the operational performance of friendly forces. The article shortly describes the initial steps of German, English and US air sea rescue, and the procedures, training and equipments used by these countries.

BEVEZETÉS

A repülőgépek hatótávolságának növekedésével nyilvánvalóvá vált, hogy szükség van valamiféle szervezetre, eszközrendszerre, amely a nagy távolságú, vízfelszín feletti repülések során bajbajutott gépszemélyzetek túlélési esélyeit növeli. A II. világháború elején a gyorsan terjeszkedő Luftwaffe nem engedhette meg magának egyetlen kiképzett pilótájának elvesztését sem. Ha egy repülőeszköz a szárazföld felett került bajba, személyzete biztonságban földet érhetett ejtőernyőjével, ha azonban a víz felett kellett kiugrani csak a hajóval, vagy hidroplánnal történő gyors kimentés óvta meg a pilótákat a kihüléstől és a fulladástól.

A tenger feletti légi mentést jelentősen hátráltatták a technikai fejlettség korlátai, valamint a haderőnemek közötti rivalizálások. A fejlesztést motiválta, hogy a

műveleti repüléseket végrehajtó gépszemélyzetek harci morálja, feletteseibe vetett hite többszörösére növekedett, miután tudomásukra jutott, hogy vészhelyzet, vagy kényszerleszállás esetén jók a megmenekülés esélyei. A lelőtt, vagy műszaki meghibásodás miatt leszállt pilóták újbóli harcbevetése nagymértékben növelte a repülő csapatok hatékonyságát és eredményességét. A kiképzett repülőgépezetők megmentésével nem csak életet óvtak meg, hanem lehetőségessé vált ismételt bevetésük, ami jelentős kiképzési idő és költség megtakarítást eredményezett.

A bajbajutott gépszemélyzet, ha volt ideje, rádió közölte a „mayday”¹ vészjelzést és megjelölte pozícióját. A pilóta ezután ejtőernyővel elhagyta a repülőgépet, vagy a zuhanó gépben maradt és megpróbált kényszerleszállást végrehajtani a vízfelszínre, majd valahogyan kijutni a roncsból még mielőtt az elsüllyedt volna. A vadászrepülőgépek, mint például a P-51 Mustang szinte azonnal elsüllyedtek, de a nagyobb bombázók akár 30 percig is a felszínen maradhattak. Miután a személyzet gépből kijutott a rendelkezésre álló mentőeszközök felhasználásával megpróbált fennmaradni a vízen, míg egy repülőgép, vagy hajó fel nem derítette.

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Az első repülőgéppel végrehajtott vízi mentést Hugh Robinson hajtotta végre 1911-ben, amikor hidroplánjával leszállt a Michigan tavon, hogy kihúzza a vízből egy lezuhant gép pilótáját. [1]



Hugh A. Robinson Curtiss hidroplánjával [1]

Az első világháború alatt számos esetben használtak repülőgépet a mentőautó helyettesítésére. A francia légierő már 1915-ben légi úton evakuált beteg katonákat Szerbiából. Ebben az időben még egyetlen nemzet sem rendelkezett szervezetszerű légi kutató-mentő alegységgel, de saját kezdeményezésű egyéni akciók gyakran történtek, mint például az amerikai Charles Hammann, esete, aki 1918 augusztusában Pula közelében leszállt az Adriai tengerre, hogy megmentse egy ellenséges gép által lelőtt bajtársát. Bár repülőgépe csak egyszemélyes volt, és folyamatosan tűz alatt tartották, sikerült megmentenie bajtársát és szerencsésen landolt az Olaszországi Port Corsineben. [2]

Az amerikai mozgósítás során új pilóták ezreit képezték ki eldugott, ideiglenes repülőtereken. A kiképzés alatt sok gyakorlatlan pilóta szenvedett balesetet és szerzett súlyos sérüléseket. Az elszigetelt, mindentől távol lévő repülőterekről közúton hosszú órákig tartott a legközelebbi kórház elérése, ezért 1918-ban Captain William C. Ocker átalakított egy szabvány kiképző repülőgépet olyan módon, hogy megfelelő legyen egy beteg félig ülő helyzetben történő szállítására, ezzel létrehozva a világ első légimentő szolgálatát. [3]

A két világháború között Anglia, Franciaország és Németország jelentős lépéseket tett a repülőgépek humanitárius feladatok során történő alkalmazására. 1923-ban Kurdisztán egy elszigetelt katonai helyőrségében vérhas járvány támadta meg a brit katonákat. Az angol légierő Irakban állomásozó csapat szállító repülőgépei segítségével 200 beteget szállított légi úton a Bagdadi kórházba. Két évvel később a franciák sebtében sebesültszállítóvá átalakított repülőgépeik segítségével evakuálták sérült katonáikat Marokkóból. [4]

A NÉMET TENGERI LÉGI-MENTŐ SZOLGÁLAT

A német Seenotdiens (tengeri mentőszolgálat) 1935 és 1945 között teljesített szolgálatot és a világ első légimentésre szakosodott szervezete volt. A mentőszolgálat először katonák által működtetett civil szervezetként jött létre, és csak később vált hivatalosan is a Luftwaffe részévé.

Sikeres működése példaként szolgált az angol és amerikai katonai vezetők számára, akik saját mentőszervezeteiket a Seenotdiens mintájára hozták létre. A II. világháború előre haladtával a németek egyre több terület felett veszítették el ellenőrzésüket, így az adott területhez tartozó mentő alakulatot feloszlatták. Az utolsó csoport 1945 márciusáig tartott ki a Balti tenger térségében.

A SZERVEZET MEGALKOTÁSA

1935-ben a Luftwaffe állományába tartozó Konrad Goltz alezredes kapta meg a feladatot, hogy hozzon létre egy tengeri mentőszervezetet, melynek elsődleges felelősségi körzete az Északi és a Balti tenger volt. Goltz megszervezte az együttműködést a haditengerészet repülőgépeivel, a civil vízi mentőkkel, valamint a hajótöröttek megmentésére létrejött német szervezettel. [5] A repülőgép és hajó csoportosítás Kiel-ben települt. Tagjai vegyesen katonák és civilek voltak, a repülőgépek pedig civil lajstromozással rendelkeztek.

Goltz intézkedései alapján hat mentési zónát hoztak létre, kettőt az Északi, négyet pedig a Balti tengeren. Minden zóna rendelkezett saját mentőhajóval és minden zónaparancsnok jogosult volt a haditengerészet repülőgépeinek igénybevételére a Kielben és Wilhelmshaven-ben települő parancsnokságokon keresztül. Szükség esetén a műveletekbe bevonták a német vízimentők szövetségét is. [5]

1939 elején az Anglia elleni háború lehetősége egyre nőtt, ezért a Luftwaffe nagyszabású vízfelszín feletti kutató-mentő gyakorlatot hajtott végre. A meglévő szárazföldi légibázisokról felszálló német bombázók, melyek feladata a bajba jutott gépszemélyzetek felkutatása volt, nem rendelkeztek kellő hatósugárral, ezért a part mentén szükség repülőtereket hoztak létre, hogy az így létrejött hálózat kellő hatékonyságú kutatást biztosítson a tenger felett.

A FELSZERELÉSEK ÉS MENTÉSI MÓDSZEREK FEJLESZTÉSE

1939-ig csak néhány alkalommal fordult elő, hogy a repülőgépek személyzetei vízfelszín felett kerültek bajba. Ezekben az esetekben a mentő egységek az éppen rendelkezésre álló hajót, vagy hidroplánt vettek igénybe a mentéshez. Miután a Luftwaffe már napi rendszerességgel hajtott végre vízfelszín feletti repüléseket, felmerült a szükségessége egy kifejezetten vízi mentésre kialakított repülőgépnek, így a Luftwaffe elhatározta, hogy gyárilag kutatás-mentés céljára átalakított gépeket szerez be a feladat végrehajtására. [6]

Goltz ezredes a nagyméretű, kétmotoros, kétfedelű, úszótalpakkal rendelkező Heinkel 59-est választotta a vízi mentési feladatokra. A 14 legöregebb He 59-es repülőgépet küldték átalakításra, mely során felszerelték őket elektromosan fűthető hálósákkal, mesterséges lélegeztető berendezéssel, csörlővel, jelző berendezésekkel, valamint a felszerelések biztonságos tárolására szolgáló rekeszekkel. A repülőgép törzsének hátulján ajtót alakítottak ki, melyen keresztül teleszkópos létrával lehetett lejutni a vízfelszínhez. Az átalakított repülőgépekre vörös keresztet festettek, ezzel jelezve, hogy a mentőszolgálathoz tartoznak. Munkájukat különböző felszíni hajóegységek segítették, melyek szintén a mentőszolgálat alárendeltségébe tartoztak. [6]



1. ábra

Mentésre átalakított He 59 repülőgép [7]

A mentő alegységek tagjai megfigyelték, hogy a gépszemélyzet tagok közül sokan a jeges vízből történő kimentés után 20-90 perccel eszméletüket veszítik, majd meghalnak. A jelenség hátterének feltárása érdekében vizsgálatokat kezdtek, beleértve a hadifoglyokon végzett kísérleteket Dachauban. A kísérletek céljai a hypotermia megismerése, valamint a kihűlt emberi test felmelegítésének lehetséges módzatai voltak. [8]

A tapasztalatok alapján a német repülőgépek fedélzetén rendszeresítettek egy felfújható gumicsónakot, amely megmentette a pilótát a hideg víz által okozott kihűléstől, megnövelve ezáltal a sikeres mentésre rendelkezésre álló időt. Az angolok által használt Spitfire és Hurricane repülőgépek fedélzetén nem volt gumicsónak, a pilóták túlélését csupán egy mentőmellény biztosította, ami a kihűlés ellen nem nyújtott kellő védelmet.

Mivel még az egyszemélyes német gépek fedélzetén is volt mentőcsónak, a szakszolgálat szakemberei azt javasolták német pilótáknak, hogy vészhelyzet esetén, amennyiben a repülőgép sérülései lehetővé teszik, hajtsanak végre kényszerleszállást a vízre, ahelyett, hogy ejtőernyővel hagynák a gépet. A Messerschmitt Bf 109-es és Bf 110-es repülőgép a vízre történő leszállás után legalább 60 másodpercig úszott a felszínen, ami elegendő idő volt arra, hogy egy jól kiképzett és hidegvérű pilóta kicsatolja magát, kimásszon a roncsból és előkészítse a gumicsónakot. A kényszerleszállás helyének észlelhetősége érdekében élénkzöld színű fluoreszkáló anyagot fejlesztettek ki és minden német repülőgép fedélzetén elhelyezték az ebből készült festéket.

A kihűlés megelőzésének másik módjaként 1940. októberében a németek sárgára festett mentőbójákat helyeztek el azokon a vizeken, ahol a vészhelyzetek valószínűsíthetőek voltak. A jól látható úszó bóják mentőfelszerelést

tartalmaztak 4 ember számára, mint például élelem, víz, takaró és száraz ruházat. A német és később az angol mentőegységek rendszeresen ellenőrizték a bóják környezetét és nemzetiségre való tekintet nélkül nyújtottak segítséget az ott tartózkodó gépszemélyzeteknek, bár az ellenséges gépszemélyzet tagok azonnal hadifogollyá váltak. [9]

A MENTŐ-REPÜLŐGÉPEK JOGI HELYZETE

A Genfi Egyezmény 3-as cikkelye szerint az a hadviselő fél, amelyik a hadszínteret uralja felelős a sebesültek felkutatásáért. A 6-os cikkely előírta, hogy a mozgó egészségügyi csoportok, beleértve a tábori kórházakat is tiltott célok, melyeket a hadviselő felek kötelesek tiszteletben tartani, a 17-es cikkely pedig definiálta, hogy az egészségügyi mentésre kialakított járműveket mobil egészségügyi egységeknek kell tekinteni, függetlenül attól, hogy önállóan, vagy csoportosan közlekednek. [10]

A fentiek ellenére 1940 júliusában egy fehérre festett He 59-es lelőttek, személyzetét pedig elfogták, mivel egy légtérben tartózkodott 12 Messerschmitt Bf 109-es repülőgéppel, és a britek azt gondolták, hogy a német gép kémeket szándékozik ledobni.



2. ábra

Fehérre festett, vöröskereszttel ellátott He 59 [7]

A 2. ábrán látható kép a német sajtóban jelent meg 1940. június 17-én. A képaláírás szerint: „Az angolok még a vöröskeresztes gépet is lelővik” A fotón jól látható a megkülönböztető jelzés, illusztrálva ezzel, hogy a repülőgép lelövése nem lehetett véletlen baleset. [7]

Az esetet követően a Brit Légügyi Minisztérium által kiadott rendelet szerint minden ellenséges légi, vagy vízi mentő járművet meg kell semmisíteni. Winston Churchill később ezt írta: „Nem ismertük el a bajbajutott légijárművek személyzetének ilyen fajta mentését, mivel attól tartottunk, hogy az ellenséges repülőgépek a mentés helyett ismét a civil lakosságot bombázzák”. [11]

A németek tiltakoztak, mivel véleményük szerint a mentő repülőgépek a Genfi Egyezmény alá tartoztak és annak előírásai szerint a hadviselő feleknek tiszteletben kell tartaniuk egymás mobil egészségügyi részlegeit. A britek szerint a mentő repülőgépek nem tartoztak az egyezmény hatálya alá, így a He 59-esek elleni támadások fokozódtak.

Válaszként a Seenotdienst repülőgépeit felfegyverezték, fehér festésüket terepszínűre változtatták, valamint a vöröskereszt jelzést is eltávolították. Az eset

után a mentőrepüléseket lehetőség szerint vadászrepülő biztosítás mellett hajtották végre. A kutatás-mentés védett jellege megszűnt, megkezdődött a harci kutatás-mentés időszak.

AZ ANGOL ÉS AMERIKAI TENGERI LÉGI-MENTŐ SZOLGÁLAT

A háború első két éve alatt a briteknek nem volt légi-mentő alegységük. Az angol légierő csupán néhány mentőhajóval rendelkezett és egyáltalán nem volt mentési célra átalakított repülőgépe. Ezekben az években egy brit repülőgép kényszerleszállása a csatornán általában a pilóták vesztét okozta. A bajbajutott gépszemélyzet sorsa alapvetően az anya alakulat kezében volt, ők pedig igen keveset tudtak segíteni a vészhelyzet helyszínének behatárolásában.

Az angliai csata kaotikus első hónapjaiban a brit légierő elvesztette pilótái csaknem egy- negyedét. A jól képzett pilóták kiesése komolyan veszélyeztette a haderő légvédelmi képességeit a Luftwaffével folytatott harc során. Ha a veszteségek mértékét nem sikerült volna csökkenteni, Anglia elvesztette volna a háborút, még mielőtt az Egyesült Államok beavatkozhatott volna.

Ilyen előzmények után 1941 augusztusában megalakult a vízi-légi mentési parancsnokság, melynek feladata a tengeren bajba jutottak mentése, különös tekintettel a légijárművek személyzetére. A mentőszázad felállítása lassú volt, több mint egy évig tartott, mire a mentőhajók és mentő légijárművek hadrafogható egységet alkottak.

1941. február és augusztus között 1200 brit gépszemélyzet tag hajtott végre kényszerleszállást a csatornán, vagy az északi tengeren, akik közül 444-et a brit, 78-at a német mentőszolgálat mentett meg. [12] A szervezet működésének alapjait a Seenotdienst sikeres módszereinek átvétele képezte.

A brit mentő alegységek 1942. szeptemberében kezdték meg együttműködést az Egyesült Államok légierőjével a csatornán és az Északi Tengeren történő mentések összehangolása érdekében. A közös brit-amerikai erőfeszítés 2000 amerikai gépszemélyzet tag megmentését eredményezte a brit partoknál. [12] A kezdeti amerikai kutató-mentő törekvések sikereit jelentősen gátolta a kiképzett szakemberek, a szakértelem, valamint a megfelelő felszerelés hiánya, azonban minél nyilvánvalóbb lett a kiképzett gépszemélyzetek megmentésének szükségessége, annál inkább felgyorsult a hatékony végrehajtást segítő módszerek és eljárások kidolgozásának üteme.

Már a kezdetek kezdetén nyilvánvalóvá vált, hogy a haderőnemek közötti együttműködés meghatározó jelentőségű a sikeres feladat végrehajtás érdekében. Az együttműködés gyakran megvalósult harcoló alegységek között, olykor még magasabb parancsnokságok között is, azonban a széleskörű együttműködést hátráltatta az a tény, hogy a haderőnemek nem tudtak megegyezni egymás közt a mentési felelősség kérdésében.

AZ ANGOL ÉS AMERIKAI TENGERI LÉGI-MENTŐ SZOLGÁLAT ÁLTAL HASZNÁLT FELSZERELÉSEK ÉS MENTÉSI MÓDSZEREK

Csakúgy, mint a szervezeti fejlesztések terén, az eszközök és módszerek tekintetében is a németek jártak élen, jellemző volt az azonosság, a már működő eljárásokat Anglia és Amerika is átvette, vagy saját fejlesztésű felszerelésük alapjául választották a német technológiát. A mentés során különös jelentőséggel bírtak a vizuális jelző eszközök. Egy olyan kis pontot, mint egy ember mentőmellényben, de még egy utasokkal teli csónakot is meglehetősen nehéz észlelni a tengeren, ezért állandó kutatások folytak a tökéletesebb jelző

eszközök, a jobban szembetűnő színező anyagok és hatékonyabb kommunikációs felszerelések kifejlesztése érdekében.

A mentőmellények és egyéb mentőfelszerelések rikító sárga színt kaptak, a tengert fluoreszkáló festék festette zöldre a jobb észlelhetőség érdekében. A felfújható mentőcsónakok jelző felszerelése közé tartoztak a teleszkópos zászlótartó árbócok, valamint a jelző ballonok, vagy a levegőben lebegő rikító színű sárkányok. A saját bázisától távol levő gépszemélyzet túlélése alapvetően hatékony mentőeszközök biztosításával segíthető elő. Egyik lehetséges megoldás egy motorral és a túléléshez szükséges eszközökkel felszerelt mentőcsónak helyszínre juttatása légi úton.

1940-ben vitorlázó repülésre képes mentőcsónak tervét dolgozták ki, de a felmerülő technikai problémák nem tették lehetővé a kivitelezést. Más párhuzamos tervek elvetése után, végül is 1942-ben kezdték el a gyártását egy 20 láb hosszú, faépítésű csónaknak, mely rendelkezett vitorlával, evezővel és motorral is. Az eszköz egy Hudson típusú repülőgép törzse alá volt rögzítve és szükség esetén ejtőernyővel került ledobásra. [13]

A hajótest felderítését segítette, hogy amikor a vízzel érintkezett, működésbe léptek az oldalaira szerelt jelzőrakéták. Minden rakéta 200 láb hosszú úszó kötelet bocsátott ki, amit megragadva a bajbajutott személyzet könnyen a fedélzetre juthatott. Egy másik rakéta szükség esetén horgonyt lőtt ki a tengerfenékre, megakadályozva ezáltal a hajó elsodródását. [13]

KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZÖK

A műveletek során használt rádiófrekvenciák sokasága jelentősen megnehezítette a hajók és repülőgépek közötti hatékony kommunikációt. A helyzet megoldására 1941-től minden vízi és légi mentő járművet egységesen VHF2 rádiókkal szereltek fel. Mivel az időtényező kritikus volt a mentés szempontjából, ezért az üzenetek időigényes titkosítását és visszafejtését vészhelyzetben nem alkalmazták. Ilyen körülmények között ez az idővesztés élet és halál közt tehetett volna különbséget, ezért minden közleményt nyílt formában továbbítottak.

1939-ben a németek kifejlesztették az 500 kilohertzen működő NS2 vészhelyzeti mentőrádiót, amely elektronsóvel és kristálydetektorral működött. Energia ellátását a rádió tetején lévő kézi hajtású generátor biztosította. Alakja homokórára hasonlított, így stabilan a lábak közé lehetett szorítani a tengeren hánycsónakban, miközben a kezek szabadon maradtak a generátor tekeréséhez. A generátor tekerése közben a rádió Morse kód formájában automatikusan továbbította a vészjeleket.



3. ábra

Gibson Girl rádió és az antennáját hordozó sárkány [14]

A britek 1941-ben zsákmányoltak egy NS2 vészhelyzeti rádiót és ennek másolataként elkészítették a saját mentőcsónak rádiójukat, melyet T-1333-nak neveztek el. Egy másik zsákmányolt példányt a britek az amerikaiaknak ajándékoztak, akik a saját másolatukat SRC 578-asnak nevezték. Az amerikai légierő összes repülőgépe ezt a vészhelyzeti rádiót használta vízfelszín feletti repülések során. A készüléket homokóra formája alapján Gibson Girlnek becézték, az amerikai női ideál megtestesítője után. Antennáját hidrogénnel töltött ballon, vagy egy drótkeretes sárkány szerkezet tartotta, melyet rakétapisztollyal juttattak a kívánt magasságba. A rádió hatótávolsága a mintegy 60 méter magasan lebegő antennával 300 km volt. [14]

A készülék előnyei közé tartozott, hogy mivel nem tartalmazott elemet, vagy akkumulátort, így bármeddig tárolható volt a saját, minden tartozékát tartalmazó, kisméretű és súlyú, vízálló tokjában. A rádió alkalmazhatóságát jól jellemzi, hogy a háború után egészen a 70-es évek eljéig használatban maradt.

KIKÉPZÉS

A tengeri légi-mentő szervezetek bővülésével, külön terv alapján megkezdtek a mentésben résztvevő személyzetek kiképzését. A kiképzési program nagy hangsúlyt fektetett az útvonalrepülésre, az éjszakai feladatokra, a repülőgép műszerek szerinti vezetésére, a vízre történő leszállásra, valamint a fedélzeti fegyverekkel történő lövészetre.

Az elméleti képzés és a repülőképzés 6 hetes időtartamban párhuzamosan haladt. A fizikai felkészítésen és úszás oktatáson túlmenően minden gépszemélyzet tag oktatásban részesült a mentő eszközök használatából, a vészhelyzeti eljárásokból, felderítő adatok gyűjtéséből, valamint idegen repülőgép és hajó ismeretből.

Az általános felkészítésen túl mindenki saját fedélzeti beosztásának megfelelő speciális képzést is kapott. A pilóták például 30 óra légiüzemeltetést, 17 óra kommunikációs és híradó berendezés ismeretet, 10 óra navigációt, 5 óra meteorológia oktatást, 4 óra súly és súlypont beállítási képzést és 18 óra műszerrepülési elméleti alapokat kaptak. A másodpilóták, a navigátorok, a fedélzeti rádiósok és radarkezelők beosztásuknak megfelelően hasonlóan alapos felkészítésben részesültek. [15]

A kurzus alatt több mint 100 órát repültek 20 különböző nehézségű gyakorló feladat keretében, melyek során mind önállóan, mind mentőhajókkal történő együttműködésben begyakorolták a mentési eljárásokat és kutatási módszereket. [15]

KUTATÁSI MÓDSZEREK

Amikor egy gépszemélyzet vészjelet adott le, vagy helyzet meghatározást kért, pozícióját 3 különböző iránymérő állomás jelei alapján, úgynevezett háromszögelési módszerrel határozták meg. A helymeghatározás után az információt telefonon legközelebbi összhaderőnemi parancsnokság területileg illetékes mentés koordinációs központjába továbbították. A szolgálatban lévő mentés koordinátor értesítette a parti őrség legközelebbi vezetési pontját és utasítást adott a felderítő repülőgép felszállására. A továbbiakban riasztották a

területi haditengerészeti állomást, ahonnan mentőhajókat indítottak útba, amelyek a felderítő repülőgép iránymutatása alapján jutottak el a túlélőkhöz.

Az amerikai légierő 1943-ban vezette be a felderítő gépek alkalmazását a mentés előkészítésére, miután 11 iránymérő állomást telepítettek a kényszerleszállt, vagy lezuhant repülőgépek helyzetének meghatározására. A módszer lényege az volt, hogy a vészhelyzet jelentésekor azonnal útbaindítottak egy vadászgépet, amely gyorsan a kényszerleszállás helyszínére ért, pontosította a bajbajutott személyzet pozícióját és felettük maradt, amíg a lassabb mentő repülőgépek, vagy hajók a mentési területre nem értek. Ha a mentőhajók nem voltak képesek rövid időn belül elérni a kényszerleszállás helyszínét a felderítő repülőgépek a mentőcsapat megérkezéséig váltották egymás. Jelenlétük morális segítséget nyújtott a túlélésükért küzdőknek, mindamellett szükség esetén mentőcsónakot és túlélő felszerelést is ledobhattak.

A felderítő repülőgépek harcoló alegységekhez tartoztak, így gyakran előfordult, hogy alaprendeltetésükből adóan bevetésen voltak és nem álltak rendelkezésre a mentés elősegítésére. Ezt felismerve 42 darab P 47-es géppel létrehoztak egy független, mentésre szakosodott speciális felderítő alegységet, amely közvetlen rádió kapcsolatot tartott az amerikai és angol légi és vízi eszközökkel. [16]

A század tagjainak feladatai közé tartozott, hogy lehetőség szerint még a levegőben megtalálják a vészhelyzetben lévő repülőgépet, vezessék azt a szárazföldre, vagy a legközelebbi hajó irányába. Ha a gép már végrehajtotta a kényszerleszállást, a feladat helyzetének pontos meghatározása, majd a személyzettel történő kapcsolatfelvétel volt. A felderítő repülőgépeknek a földi irányító szemeként kellett viselkedniük, továbbítani az információkat és kísérni a nehezebb és lassabb mentő gépeket.

A P 47-es pilóták hamar megtanulták, hogy milyen nehéz egy mentőcsónakot észlelni a nyílt tengeren. A lassú sebesség és az alacsony magasság növelte a felderítés hatékonyságát, ugyanakkor a VHF rádiójelek egyenes vonalban terjednek, így a kis magasságon történő repülés jelentős kommunikációs hátrányokkal járt. A nehézségek leküzdése érdekében gyakran párban hajtották végre feladatukat, miközben egyikük a vízfelszínhez közel, míg a másik repülőgép a sikeres rádióösszeköttetést biztosító magasságban repült.

A különböző feltételekhez -mint például az időjárás, a felderítéshez rendelkezésre álló repülőgépek száma, a rádió iránymérő állomás pontossága- különböző kutatási eljárásokat dolgoztak ki. Ezek között volt például a táguló négyzet, párhuzamos pásztázás és fésű módszer, melyeket a mai napig alkalmaznak a kutató-mentő szolgálatok.

A találkozási pontok bevezetése egy újabb túlélési esélyt növelő intézkedés volt. A módszer lényege, hogy hajókat küldtek a műveleti terület mentés irányító központ által meghatározott területeire. A vészhelyzetet jelentő repülőgépeket ezután a találkozási ponthoz irányították, így jelentősen lerövidült a kutatáshoz, mentéshez szükséges idő. Feljegyezték olyan esetet is, amikor egy bombázó gép olyan közel szállt le a találkozási pontnál várakozó hajóhoz, hogy a gépszemélyzet

úgy mászott át bombázó gépének szárnyáról a hajóra, hogy közben nem lett vizes a lába. [16]

ÖSSZEGZÉS

A háború okozta veszély és kockázat elfogadásához nagymértékben hozzájárult, hogy a katonák tudják, hogy erőfeszítésük, szenvedésük, áldozathozataluk nem öncélú és felesleges, valamint, hogy a nemzet mindent meg fog tenni annak érdekében, hogy fiait haza hozza az ellenséges területről.

Már a II. világháború kezdeti szakaszától mind a németek, mind az angolok kijelölt erőket tartottak fenn a bajbajutott gépszemélyzetek megsegítésére. A hadviselő felek a Genfi egyezmény szellemében egymás pilótáit is megmentették, így a mentésre szoruló sorsa attól függött, hogy kinek a mentőcsapata ér a helyszínre először.

A harcok során gyorsan bebizonyosodott, hogy a légimentők jogi státuszát az egymással szemben álló felek saját érdekeiknek megfelelően értelmezték, melynek következtében sorozatos támadások érték a mentésben résztvevő erőket. A további veszteségek elkerülése érdekében az eredetileg vöröskereszttel ellátott, fehér színű repülőgépeket felfegyverezték, terepszínűre festették, feladataikat pedig lehetőség szerint vadászrepülő biztosítás mellett hajtották végre. A kutatás-mentés védett jellege megszűnt, megkezdődött a harci-kutatás mentés időszaka.

A II. világháború alatt számos német, brit és amerikai pilóta kötelezte el magát az emberi élet megmentése mellett. Ezek az emberek biztosították, hogy bajtársaik nem maradtak magukra hagyva, szenvedésre, halálra, vagy fogságra ítélve. Szellemisségük tovább élt, önfeláldozó munkájuk, mentéseik során szerzett tapasztalataik kiváló alapul szolgáltak a mai modern és hatékony harci kutató-mentő szervezetek számára.

Felhasznált irodalom

[1] <http://www.earlyaviators.com/erobinso.htm>, letöltve 2010.09.12.

[2] La Grande Guerra. The Italian Front, 1915–1918. Notable Aviators of the Italian Front.

[3] Robert F. Futrell, Development of Aeromedical Evacuation in the USAF 1909-1960 (Research Studies Institute, Air University, 1960), 9-10.

[4] John L. Vandegrift, Jr., A History of the Air Rescue Service (Winter Park, Florida, 1959), 3.

[5] Tilford, Earl H., Jr., Captain, USAF. "Seenotdienst: Early Development of Air-Sea Rescue", Air University Review, January–February 1977.

[6] Suchenwirth, Richard. The Development of the German Air Force 1919-1939; New York: Arno Press, 1970. ISBN 0-405-00050-2

[7] <http://thedaysofglory.blogspot.com/2010/07/day-8-battle-of-britain.html>, letöltve: 2010-09-22

[8] Golden, Frank; Michael Tipton. Essentials of sea survival, pp. 247–249. Human Kinetics, 2002.

[9] Wadman, David; Adam Thompson. (2009) Seeflieger: Luftwaffe Maritime Aircraft and Units, 1935–1945. Classic Publications. [10] Convention of Geneva of 27 July, 1929, for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick of Armies in the Field, Treaties and Other International Agreements, vol. 2,

Multilateral, 971.

[11] Churchill, Winston. Their Finest Hour, Houghton Mifflin Harcourt, 1986 (reissue). , 285.

[12] <http://www.historyandtheheadlines.abcclio.com/ContentPages/ContentPage.aspx?entryId=1144925¤tSection=1130224&productid=3>, letöltve: 2010.09.22.

[13] <http://www.pbyrescue.com/History/air-sea.htm>, letöltve: 2010-09-24

[14] <http://www.wftw.nl/gibsongirl/gibsongirl.html>, letöltve: 2011.02.22.

[15] Air-Sea Rescue 1941-1952 USAF Historical Division, U.S. Air Force Historical Study No. 95. Air University 1953, 16-22

[16] Air-Sea Rescue 1941-1952 USAF Historical Division, U.S. Air Force Historical Study No. 95. Air University 1953, 34-38

[17] Donald D. Little: A Brief History Of Usaf Combat Rescue 1939-1985, 1

¹ vészjelzésre szolgáló nemzetközi kifejezés, a francia „m'aider” vagy „m'aidez” - segítetek nekem - kifejezésből származik

² Very High Frequency – ultrarövid hullámú sáv

[Vissza a tartalomhoz >>>](#)