

BIZTONSÁGI KOCKÁZATOK – KRIMINALISZTIKAI VÁLASZOK

AZ MH370-ES JÁRAT ELTŰNÉSÉNEK BIZTONSÁGI ÉS KRIMINALISZTIKAI TANULSÁGAI

1. Bevezetés

Esettanulmányunk is jól példázza, azt az egységesnek tűnő szakirodalmi álláspontot, hogy a kriminalisztika lényegét tekintve elméleti és gyakorlati (gyetemes) bűnügyi nyomozástan, azaz a bűnügyi tudományoknak azon ága, amely a bűncselekmények felderítésének (megelőzésének) és bizonyításának eszközeit és módszereit tárja fel, rendszerezi és alkalmazza normatív jogi kereteken belül. Alapvető funkciója a felderítés, illetőleg a minél több és minél hitelesebb bizonyíték megszerzése, a – végső soron bíróság általi – büntetőjogi felelősségre vonás megalapozása, biztosítása. (Mellékfunkciója az eredményes bűnmegelőzés is.) Sommásan tehát a kriminalisztika a hatékony és szakszerű bűnüldözés tudománya, amelynek nincs olyan részterülete, amely ne szolgálná a bűn elleni harcot, azaz a bűnelkövetők leleplezését és bíróság elé állítását akár a szülőhelyének számító európai kontinensen, akár azon túl. Működési területe pedig átfedi a polgárok, a városok, az országok, a kontinensek és példánkban majd látszani fog, az egész világ személyi- és vagyonbiztonságát. A kriminalisztikának van lehetősége, egyúttal kötelezettsége is a biztonsági kihívások kezelése egyúttal a biztonsági kockázatok megelőzése, csökkentése.

2. Az esetelemzés lehetséges nyereségei

E gondolatok és célkitűzések szellemében vizsgáljuk meg a Malaysia Airlines légitársaság 2014. március 8-án eltűnt MH 370-es járatszámú repülőgépének, egész világ figyelmébe került esetét. Az elemzést azért tartjuk hasznosnak, mert:

- a) lehetőséget ad kriminalisztikai alapkérdések felvetésére,
- b) megvizsgálhatók rajta keresztül a kriminalisztika aktuális világtendenciái,³⁴⁵
- c) lehetőséget nyújt a verziók felállításának és ellenőrzésének gyakorlására,
- d) kriminalisztikai adatelemzést tesz lehetővé,
- e) a megalkotott elméleti kriminalisztikai piramis modellünk³⁴⁶ gyakorlati ellenőrzésére is példát szolgáltat,
- f) tükörképe lehet az általunk modellezett kriminalisztikai alapelveknek,³⁴⁷
- g) megfogalmazhatók általa egyes biztonsági kockázatok,

³⁴⁵ Ezekről lásd részletesebben Fenyvesi Csaba: A kriminalisztika XXI. századi világtendenciái. Belügyi Szemle, 2013/10. sz. 7-33. o.

³⁴⁶ Lásd erről részletesebben Fenyvesi Csaba: A kriminalisztika piramismodellje és alapelvei. Belügyi Szemle, 2012/10. sz. 14-26. o.

³⁴⁷ Lásd erről Fenyvesi Csaba: A kriminalisztika alapelvei. JURA 2013/2. sz. 37-50. o.

- h) és azok megelőzésének formái, a prevenció (világ)feladatok,
- i) valamint a biztonsági-kriminalisztikai szakembereknek szóló üzenetek.

3. Az eset alapvető tényadatai

A Malaysia Airlines MH 370 járatszámú Boeing 777-200 típusú, a repülésben fiatalnak számító, 1995-ös konstrukciójú (300 tonnás, tele tankú) menetrendszerinti gépe Kuala Lumpurból szállt fel jó időjárási viszonyok között 2014. március 8-a éjjelén, pontosan 00.40-kor és haladt Peking felé, fedélzetén 14 országból 239 személlyel. (Ezt 2 pilóta 10 légiutas-kísérő és 227 utas tette ki, utóbbiból a legnépesebb a 157 fős kínai csoport volt.) A gép majdnem egy órán keresztül a maláj légiforgalmi irányítók által megadott útvonalon haladt, miközben az elsőtiszt („másodpilóta”) kontrollüzeneteket küldött az első kommunikációs csatornán. Utolsó (nyugodt hangú) üzenetét 01.19-kor adta a maláj főváros irányító központjának. Tartalma az első híradások szerint az volt, hogy „minden rendben, jó éjt”. (Ezt állították és közölték a világsajtóval is a maláj hatóságok egészen április 1-ig, amikor is az eredeti felvételből nyilvánosságra került, hogy „*Jó éjszakát, Malaysia három hét nulla*” volt a tényleges szöveg. Ez a szöveg akkor hangzott el, amikor éppen a vietnami határt érte el a gép, északra tartva továbbra is. Ugyanakkor az is kiderült a későbbiekben, hogy ez az üzenet már az egyik jelző(kommunikációs)rendszer kikapcsolása után történt.

Az utolsó mondatot követően (néhány másodperc után) először nyugat felé fordították a gép orrát, majd haladása közben 13 ezer méter fölé (a katonai radarok szerint pontosan 13.700 méterre) emelkedett. A későbbiekben (szinte zuhanásszerűen) hétezer méterre ereszkedett. A maláj Penang szigeténél ismét irányt változtatott a gép és az Indiai-óceán felé, vagyis délre haladt, az Andamán szigetek irányába. 01.38-kor észlelte a vietnami légi irányítás, hogy hozzájuk nem jelentkezett be a repülőgép. Érdeklődtek a maláj kollégáktól, mintegy 25 percen keresztül kommunikáltak, próbálták tisztázni a helyzetet. 2.15-or egy Malaysia Airlines tisztviselő jelezte a Kuala Lumpur-i légiirányítóknak, hogy a gép Kambodzsa felé ment, azonban jelét nem észlelték ott sem. Utána érdeklődtek Singapurban, Hong Kongban, Pekingben, azonban egyik légiirányító csapat sem észlelte a az MH 370-est a légtérben. Ezek után kezdődött az „alarm”-helyzet, aminek következtében 5.30-kor elkezdték keresni a Dél-Kínai tenger (a Malaka szoros) fölött (vízen-vízben), mivel az utolsó civil jelet az Andamán szigetek felé tartva érzékelték.³⁴⁸

A katonai műholdak érzékenyebbek voltak; és jóval később, napok múltán kiderült, hogy 8.11-kor fogtak egy utolsó jelet a gépről, ám akkor már mélyen délen az Indiai óceán fölött vagy azon (az alatt) volt.

A tengeri kutatás nem vezetett eredményre, a maláj miniszterelnök – műholdas adatok példa nélküli elemzésére alapítva – március 24-én kénytelen volt bejelenteni, hogy „szomorúan kell tudatnom, hogy az MH370-es járat az óceánban végezte”.³⁴⁹ Azóta is ott keresik; nem túlzás állítani, hogy a világ eddigi legnagyobb kiterjesztett kutatása folyik napjainkban is. Malajzia mellett Kína, Vietnám, Tajvan, Fülöp-szigetek, Szingapur, Japán,

³⁴⁸ Az Andamán-szigetek India és Thaiföld között található, 570 szigetekből áll, ezekből 36 lakott. Négy repülő kifutópályája van összesen a szigetekben, mindet ellenőrizték még március 8-án, eredménytelenül. Ha őserdőben vagy partii fövenyen történt volna a leszállás leszállás, messziről is észlelhető lett volna. A kerozin mennyiségét figyelembe véve a légijármű akár Kazahsztánba is eljuthatott, és kifutópályá nélküli közép-ázsiai sivatagban is leszállhatott volna. Ám akkor át kellett volna repülni Pakisztánon, Indián vagy az afgán légtéren, azonban ezekben a legerősebb a katonai figyelés is és nem észlelték a gépet.

³⁴⁹ A május 28-i szakértői adatelemzések alapján a kifogyott üzemanyagtartállyal Ausztrália nyugati partjaitól kb. 2000 kilométerre ért el a gép az Indiai óceán vízfelszínét (majd a mélyét.)

Norvégia, Nagy Britannia, Ausztrália, Új-Zéland és az USA tengeri-légi flottájának számtalan egysége vesz részt a nemzetközi együttműködésben.³⁵⁰

Napjainkban az Ocean Shield ausztrál hadihajóról folyamatosan indítják az amerikai gyártmányú Bluefin 21-es önműködő tengeralattjárót,³⁵¹ amely pásztázza a („háromszögeléssel”) már 63 ezer négyzetméterre szűkített (1500-7000 méter vízmélységű) célterületet, hogy megtalálja a repülőgépet, illetve „fekete dobozát”.³⁵²

4. A lehetséges magyarázatok – a verziók

Már a felszállás napján, tehát március 8-án el kellett gondolkodni és fel kellett állítani a maláj hatóságoknak az értelmes, lehetséges történelmi verziókat. Ezek közül az alábbi, realitással bírókat emelték és emeljük ki:

- A) Gépeltérítés.
- B) Terrorakció.
- C) Utasok pszichológiai problémái.
- D) Személyzet pszichológiai problémái.
- E) Személyes összetűzés a gépen tartzkodók között.
- F) Biztosítási eset – családnak támogatás.
- G) Tűzeset.
- H) Műszaki hiba.

Ad A) A gépeltérítést erősen támogatta a kezdeti maláj hivatalos kommunikáció, mintegy reményt adva az utasok hozzátartozóinak. Valahol még leszállhatott a gép, élhetnek a családtagok. A nagytömegű és tiszta, korrekt felvilágosítást követelő – főleg kínai – hozzátartozóknak szimpatikus hipotézist azonban nagyban gyengítette, hogy semmiféle vészjelet nem adott le egyik kapitány sem, csakúgy nem mint a személyzet és a 227 utas sem az ezerféle digitális készülékén (mobiltelefon, tablet, notebook stb.) Követelés sem érkezett egyik érintett országba sem, és nem fedeztek fel leszálló gépet sem a polgári, sem a katonai radarok, műholdak.

Ad B) A terrorakció ellen szóltak az „A” ponthoz kötődő érvek is; feltűnő a „negatív nyomok” hiánya, vagyis nem történtek meg olyan dolgok, amelyek egy

³⁵⁰ Ezek között megtalálható hatvan hajó, ötven repülőgép, kínai jégtrő, a HMS Echol brit rádiójel-kereső hadihajó, az USA Pickney rombolója, a NASA műholdjai, amelyek az elmúlt két-három hónapban kb. 7,6 millió négyzetkilométert fésültek át.

³⁵¹ A Bluefin-21, önműködő, pilóta nélküli tengeralattjáró 4,93 méter hosszúságú, 750 kilogramm súlyú és 4500 méteres mélységbe képes merülni. Két óra alatt ér a tengerfenékre, ahol óránként 30 négyzetkilométert képes a szonárjaival, szenzoraiival átnézni. (Kriminalisztikai hasznosításán túlmenően régészek, vízi aknamentesítők, környezetvédők is igénybe veszik.)

³⁵² A fekete doboz jele csak két tengeri mérföldről (kb. 3,6 km) érzékelhető. Az akku lemerülése után is megtalálható és őrzi titkát. A 2009-es AIR France járat gépének pilótafülkés fekete dobozát is csak két év után találták meg az Atlanti óceán mélyén. Az értékes adatokat, a pilóták beszédét ki tudták nyerni akkor is.

Egyébként két fekete doboz van a repülőgépek hátuljában elhelyezve. Ezek valójában nem is dobozok és nem is feketék. A kb. 10 kg súlyú félgömbök narancssárgák. Az egyik a pilótafülkés beszélgetést rögzíti, a másik meg a repülési adatokat. Ha vízbe kerülnek másodpercenként egyet-egyét sípolnak, általában 30 naposra tervezik az akkujukat. A francia tragédia után több légitársaság nagyobb teljesítményűre, hosszabban jelzőre cserélte a gépein a fekete dobozokat. A Malaysia Airlines nem volt köztük, így ma már csak a fizikai fellelése segíthet, a jelek felfogása nem várható.

Hozzáteesszük még mindehhez azt a tényt, hogy a pilóta fülkés fekete doboz csak az utolsó két óra beszélgetését rejti magában. (Ha egyáltalán volt akkor beszélgetés vagy beszéd a maláj gépen.)

terrorcselekménynél (általában) meg kellett volna, hogy történjenek. Nem volt követelés, felelősség magára vállalás, üzenet a világnak a célokról és nem csapódott be semmilyen épületbe, „ellenséges” szárazföldi célpontba a gép. Más általi lelövés sem történt, mert a hang és fényhatást érzékelik, érzékelték volna a műholdak és a katonai radarok.

Ad C) Már március 8-án megkezdődött az utasok (kínai, orosz, ukrán, olasz, osztrák, stb.) háttérellenőrzése, ebben (és a maradvány kutatásban) már 26 ország hivatalos vizsgálói-felderítői-titkosszolgálati-katonai-repülésbiztonsági egységei vettek részt. Egy fokozottan ellenőrzött repülőmérnökön túlmenően összesen két utas akadt fenn ezen a rostán: az olasz Luigi Maraldi, és az osztrák Christian Kozel. Valójában a 19 éves Puri Nur Mohammadi és az idősebb Delavar Szejed Mohammedre rejtőzött a két, 2012-ben Thaiföldön ellopott útlevelemögött. A két iránit március 11-én azonosították az Interpol segítségével: saját útleveleikkel utaztak a katarai Dohából Kuala Lumpurba, majd a hamis útleveleket felhasználva szálltak be a maláj gépbe, hogy Peking után Amszterdamba repüljenek. Onnak pedig az egyikük végső célként Koppenhágába, másikuk pedig Frankfurtba akart eljutni – munkavállalás érdekében.³⁵³

Ad D) A légiutas-kísérők körében semmi gyanús nem merült fel, ám az 53 éves, 19.000 órát már repült Zaharie Ahmad Shah kapitány lakásában tartott házkutatásnál egy repülőgép-szimulátort³⁵⁴ találtak a nyomozók. Ezen a pilóta szabadidejében is gyakorolt, és amelyről nemrégiben adatot töröltek ki. A számítógépes adatállományt (gépet) átadták az amerikai hatóságoknak, konkrétan az FBI-nak, hogy feltárja, visszanyerje a letörölt adatokat.³⁵⁵ A házkutatók találtak egy 2012 novemberében feltöltött képet és rövid leírást is a kapitány által megépített otthoni 777-es szimulátorról. A képernyőn pedig úgy tűnt a vizsgálóknak, hogy mintha a kelet-iráni Konarak melletti reptér látszana éppen a leszállás közben, s ez elvileg benne volt az eltűnt gép hatóságurában. (Iránból azonban nem jeleztek leszállást, behatolást.) Egy másik videon pedig azt mutatja be a pilóta, miként lehet 25% áramot spórolni a légkondicionálón. Olyan adatok is felmerültek az egyéb adatgyűjtésben, hogy a kapitány a maláj ellenzéki személy, Anwar Ibrahim Igazság nevű pártjának aktivistája, ám ennek megalapozottságát, valóságtartalmát a későbbiekben nem erősítették meg.

A másodpilóta sem volt minden gyanú fölött álló, mivel a 27 éves Fariq Abdul Hamid otthonában tartott eredménytelen házkutatást követően az adatgyűjtés feltárta, hogy nemrégiben egy Phuket Kuala Lumpur rövid járatán két dél-afrikai nőt engedett be a pilótafülkébe és miközben kedélyesen szórakoztatta őket, még a cigarettázást is megengedte nekik, ami szigorúan tilos. Egyéb gyanúok azonban nem merült fel.

³⁵³ Az adatgyűjtés feltárta, hogy a két repjegyet egymás után vásárolták a China Southern Airlines-nál, amely közösen működtet egyes járatokat a Malaysia Airlines-szel és thai bahttal fizettek értük és pontosan ugyanolyan összeget. Az egyik iráni utas anyja jelentkezett is a hatóságnál, miután fia nem érkezett meg a németországi Frankfurtba, ahova csak hamis útlevelel léphetett volna be az Iránnal szemben alkalmazott nyugati szankciók miatt.

³⁵⁴ A házi szimulátor nem hivatalos gyakorlásra alkalmas eszköz, például gyakorolható vele, hogy kibír-e (illetve mennyi) süllyedést, emelkedést a gép, hogyan lehet látótér alatt repülni, vagy „lopakodó/árnyék/ manővert” végrehajtani, vagyis olyan közel haladni egy másik géphez, hogy a katonai radarok is csak egy pontnak érzékeljék.

³⁵⁵ 2014. június 22-én tárták fel a sajtónak, hogy a szimulátoron a kapitány egy lakatlan óceáni sziget rövid pályáját, az oda való landolást modellezte. (Ezt törölte ki, azonban visszanyerték az adatokat.)

Végül ehhez az alponthoz még egy fontos adalék: egyik pilóta sem kérte, hogy a másikkal vezethessen. (Nem adtak hírt a maláj hatóságok, a sajtó az egymás közötti korábbi kommunikációjukról, családi körülményeiről.)

Ad E) Semmiféle jelzést nem adott a személyzet (a pilóták és a légiutas-kísérők) a fedélzeten történt bármiféle személyes összetűzésről, konfliktusról. Ugyanígy nem küldtek ezzel kapcsolatos üzenetet, vészkiódot a jelenlévő utasok sem.

Ad F) A maláj hatóságok nem beszéltek, nem közvetítettek semmiféle verziót esetleges biztosítási csalással kapcsolatban. Vagyis, hogy valaki szándékosan, családjá, hozzátartozói, netán hitelezői támogatására-kielégítésére szándékosan baleset látszatát kelti, tragikus, halálesetes eseményt idéz elő, hogy a jelentős biztosítási összeget megkaphassák az arra jogosultak. Mégis a magunk részéről ezt is lehetséges verzióknak tekintjük.

Ad G) Csakúgy mint a tüzesetet, amelyet több amerikai-brit és egyéb nemzetiségű hivatásos pilóta, illetve repülésbiztonsági szakember felvetett. Feltételezésük szerint tűz keletkezett a gépen, és az elektromos eszközök (és kommunikációs csatornák) lekapcsolásával tesztelni akarták a pilóták a hibát, lokalizálni a hibaforrást. Sajnálatos módon azonban szénmonoxid mérgezést szenvedtek és a robotpilóta vitte tovább a gépet egészen az üzemanyag elfogyásáig. (Vagy megpróbálták leszállni a legközelebbi szárazföldi pályán, ezért fordultak nyugatra, Langkavi szigete felé, ott lett volna ugyanis a leggyorsabb maláj leszállási lehetőség.³⁵⁶)

Ezt a verziót azonban a rendelkezésre álló adatok már a kezdetekben is kérdésessé, mondhatni kizárttá tették. Egyrészt nem írja elő a repülési protokoll ilyen esetekre a kommunikációs sávok lekapcsolását, másrészt a az elsőtiszt („másodpilóta”) utolsó szóbeli, teljesen nyugodt, semmiféle vészhelyzetre, problémára, műszaki hibára nem utaló bejelentkezése már az első jelzőrendszer kikapcsolása után történt. Harmadsorban füst esetén a pilótáknak oxigénmaszk áll rendelkezésre, tehát mérgezésüknek kicsi a valószínűsége. Végül pedig – igen erős ellenérvként jött elő a későbbiekben –, hogy nem a kormány elfordításával kanyarodott a gép nyugat felé, hanem a komputerét programozták át új repülési adatok aprólékos begépelésével. (Ami meg tudatos előrelátásra, időgazdagságra, és nem hirtelen vészhelyzetre utal.)

Ad H) Külön csoportba tartozónak véljük, hogy a tüzeseten kívül más meghibásodás is felmerülhet, netán valami természeti csapás következményeként (villámcsapás, tornádó, légörvény, stb.) Ha ezt megvizsgáljuk, gyorsan el is vethetjük, mivel egyrészt teljesen tiszta időjárási viszonyok uralkodtak a térségben, a járat mozgási pályáján, másrészt a kabinból semmiféle vészjelzés nem érkezett, harmadsorban a másodpilóta megnyugtató elköszönése után történt meg a nyugatra fordulás, nem merült fel semmilyen akadály vagy természeti nehézség, illet a malájon túlmenően a vietnámi légtérben sem tapasztaltak. És nem küldött az ACARS-rendszer sem műszaki-technikai hibáüzenetet a repülőgépgyártónak.

³⁵⁶ Rutinos pilóták általában útjuk során mindig tudják (figyelnek rá, fejükben tartják, bekalkulálják), hogy hol van a legközelebbi leszállóhely, ha vész esetén igénybe kellene venni.

5. A vizsgálati részletadatok

5.1. Biztonsági kommunikációs csatornák

Az utolsó mondatunkban említett ACARS-rendszer említése miatt is szükséges taglalni néhány lényegi mondatban a repülőgépek biztonságát szolgáló kommunikációs rendszereit. Annál is inkább, mivel az ezekkel kapcsolatos tudomás, illetve az ezekből nyerhető adatok segíthetik a jelen rejtély megoldását, végső soron a fő kriminalisztikai kérdések megválaszolását.

a) A pilótafülkében levők ultrarövid-hullámú rádióval és kétféle radarral tarthatják a kapcsolatot a földi repülésirányítókkal. Az elsődleges, az egyszerűbb, a hagyományos radar elektromágneses hulláma a géptestről visszaverődve a gép földrajzi pozíciójáról tájékoztat, a magasságról már nem. Ehhez a másodlagos radarra van szükség, amelynek jelére automatikusan reagál a fedélzeten levő válaszeladó (transzponder) és további újabb, egyre gyarapodó információkat ad meg a járatról. Az aktuális magassági adatok és a járatszám mellett például azt is, hogy milyen magasságra akar emelkedni, illetve mennyi üzemanyaga van még.³⁵⁷

b) GPS is van a gépeken, ám a pilóták a számukra leolvasható adatokról nem informálják folyamatosan az irányítókat, a földiek viszont ezen adatokra nem látnak rá. Műszakilag megoldható lenne a rálátás, azonban igen költséges a GPS adatvisszajuttatás a műholdra, majd a globális megosztásuk. Ezért van elsősorban és mindenek felett radarhullám a polgári repülésben. Tervezik már az új generációs, ún. ADS-B-rendszert (automatic dependent surveillance-broadcast), amely már folyamatos GPS alapú lesz és olvashatóvá válik a földi személyzet részére is.

c) A már említett ACARS jeladó URH-rádióval vagy (drágán üzemeltethető) műholdon keresztül kommunikál mint egy egy speciális, független (globálisan elérhető) világháló a gépet, illetve a hajtóműveket gyártó céggel. Annyira független, hogy ezt a pilóták sem tudják kiiktatni (szándékosan sem). Automatikusan küld adatokat a repülőgép, azon belül például a hajtóművek műszaki állapotáról.³⁵⁸

d) Megemlíttük a műholdakat is, amiből igen sok van már manapság. Ám ezek – minden ellenkező híresztelés ellenére – csak (egy-egy sávot) sávokat látnak, nem minden pontot a földön. A szintén említett radarok gyengesége pedig az, hogy a parttól nem látnak messzebb 3-400 kilométernél, az óceánokra meg nemigen telepítenek ilyeneket.³⁵⁹ Az érzékelő radaroknál még újabb gond a földfelszín görbülése is, nem lehet velük akármeddig ellátni, maximális látótávolságuk kb. 400 km. Az óceánokon nemigen van radaállomás, ameddig nincs part, addig a rövidhullámú rádió marad kommunikációs csatornaként. A radarrendszer gyengeségére utal az a tapasztalati tény is, hogy „árnyékhaladás” is

³⁵⁷ A terroristák, gépeltérítők általában azzal kezdik, hogy kikapcsolják a transzpondert. Ez történt például a 2001. szeptember 11-i amerikai gépeltérítéseknel is.

³⁵⁸ Egy-egy pilóta nem is tud róla, de már a gép leszállásakor várja (például a Rolls-Royce) javító csapata, mert az ACARS valamiféle műszaki gyengeséget, meghibásodást, alkatrész-csere igényt jelzett a levegőből. A híradások szerint a maláj gép esetében is érkeztek az ACARS-jelek a Rolls-Royce-hoz, ám műszaki meghibásodást nem jelentett. Még az utolsó polgári radarészlelés után is adott magáról óránként nagyjából egy-egy jelet, melyet az egyik malajziai katonai műhold érzékelt is. Nem tudjuk azonban pontosan honnan érkezett a Föld felszínéről(!) 8.10 órakor, csak azt, hogy melyik a műhold által pásztázott sáv.

³⁵⁹ Ennek köszönhető, hogy több órán keresztül előfordulhat ún. „vakfoltos” repülés. Például a 2009. június 1-i Air France Rio de Janeiróból Párizsba tartó, 477-es járatának jelét a szenegáli radarokon még jóval az után is látták, hogy az Airbus A 330-as az óceánba csapódott. Esetében is csak az ACARS-jelek működtek hatékonyan.

bekövetkezhet, vagyis az egyik gép eltakarja a másikat.³⁶⁰ A földi személyzet csak egy pontot lát a képen, ez már bekövetkezik egy kilométeres megközelítésnél.³⁶¹

5.2. Rádiós hangfelvétel tartalma

Miután az Inmarsat cég május végén nyilvánosságra hozta az MH370-es pilótafülkéje és a földi irányító személyzet teljes (utolsó) 54 perces beszélgetését (kommunikációját), a repülési szakértők megállapították, hogy az – két apró dolog kivételével – rutinszerű. Az egyik hogy az első tiszt az adatközlő rendszer utolsó helyzetjelentésével egy időben teljesen fölöslegesen közölte az irányítással a gép repülési magasságát. A másik furcsaság, hogy a kommunikáció megszakadása és a repülőgép éles ívű nyugati irányú fordulója éppen akkor történt, amikor a járatot a Kuala Lumpur-i irányítás átadta vietnai Ho Si Minh város légiirányítóinak. Ez azért lényeges, mert a sokat repült pilóta szerint ez a pillanat és helyzet optimális az illegális (eltérítés, ellopás stb.) cselekedetre, mert átmeneti holtteret lehet a két irányítási szolgálat között. Ez volt útja során az első és ezidáig egyetlen olyan pillanat, amikor a malajziai repülőgépet esetleg egyik földi központból sem láthatták, látták.

5.3. A repülőgép szállítmánya

Csak napokkal az eltűnés után tárták fel a maláj hatóságok, hogy – az utasokon kívül – mit szállított még az MH370-es járat, mi volt a csomagok tartalma. Kiderült, hogy jelentős mennyiségű lítiumos akkumulátor volt a raktérben. Ezeket főleg mobiltelefonokba és táblagépekbe építik be és – ügyünk szempontjából ez a lényeges – rendkívül gyúlékonyak. Ugyanakkor – mint a verzióknál már utaltunk rá – nem érzékelt senki és semmi jellevő bármiféle, füstöt, lángot, tüzet, tehát irrelevánsnak tűnik az adat.

5.4. Az oxigén szabályozás módja

A repülőgép belterében mesterséges légnyomást kell létrehozni a biztonságos oxigénellátás érdekében, hiszen a szokásos 9-12.000 méteres magasságon erre már szüksége van az emberi szervezetnek. Ebből következően a 13.700 méter magasan még rosszabb a helyzet. Ha ilyen magasságon kikapcsolják az utastér mesterséges légnyomásának fenntartását (ún. dekompressziót okozva), automatikusan kinyílnak a légzőmaszkok. Negyedóra múlva azonban kifogy belülük az oxigén. A pilótáknak ettől független légzőrendszer áll rendelkezésükre. Így ők, vagy bárki aki átvette a gép irányítását túlélhették a dekompressziót.

³⁶⁰ Egyes elemzők felvetették, hogy előfordulhatott, hogy az MH370-es irányítója tudatosan a Szingapur-Barcelona között közlekedő, szintén Boeing 777-200-as SA68-as járatszámú gép árnyékvonalába bújhatott a nyugatra fordulása után és kb. 15 percig annak takarásában repült, így nem láthatták a földiek külön pontként a képernyőn. S mivel a maláj gépen lekapcsolták mindkét jelzőrendszert, így nem is észlelhette az árnyékot adó gép pilótája sem a közelben levő esetleges másik repülőt.

³⁶¹ A katonai radarok felbontása általában jobb, mint a polgáriaké, ám többször előfordult már a gyakorlatban, hogy „radarviszhangnak” (szokványos hibának) tartották a képernyő figyelők és nem foglalkoztak vele.

6. A saját verziónk felállítása

Joggal követelheti az olvasó, hogy ha már ennyi mindent megfogalmaztunk, mondjuk meg mi is: mi történt?, adjuk meg a mi válaszunkat, a saját verziókat. A jogos követelésre, a magunk igényére is persze igyekeztünk az adatokat bünelemző módjára górcső alá venni. A fenti verziókat már március 8-án magunk is felállítottuk és a sajtó- és internetes híradások adatait elemezve mindegyik erősségét és gyengeségét vizsgáltuk.

Vajon melyik állja ki az adatpróbát? Ezidáig egy verzió maradt, amelynek nem látjuk a túlzott gyengeségeit (nem állítva, hogy egyáltalán nincs), sokkal inkább gyanúokat, indíciúmaid, erősségeit.³⁶² Nézetünk szerint kizárható az adatok alapján minden természeti és műszaki csapás. A repülőgép kommunikációs csatornáinak és kétszeri éles nyugatra és délre történő, részben programozott irányváltoztatása tudatos emberi tevékenység eredménye. Ennek kivitelezése mögött nem látunk terrorfenyegettséget, gépeltérítő személyt, mivel a programozás előkészítésre utal és nincs vészjelzés leadás sem a személyzet, sem az utasok részéről. Márpedig ebben az ügyben nagyon határozottan értékelni kell az – általunk a katedrálról is sokszor hirdetett és kihangsúlyozott – ún. negatív nyomokat. Vagyis nem (csak) azt kell értékelnünk, amit látunk, hallunk, kaptunk, megszereztünk, hanem azt is, amit nem látunk, nem hallunk, nem kaptunk meg, holott normális esetben meg kellett volna kapnunk. Ezek közé tartozik jelen ügyben a meg nem érkezett, el nem indított vészjelzések, kommunikációs csatornák jelei részben a személyzet, azon belül a két pilóta, másrészt a légiutas-kísérők, harmadsorban pedig a digitális készülékek garmadával bíró utasok köréből. A negatív nyomok pedig órákon keresztül „élnek”, hosszú órákon, 01.19 után 08.11-ig nem érkeznek, nem futnak be. E mögött nem lehet természeti vagy műszaki csapás. E mögött még az a szörnyűségecsnek tűnő tény is fennállhat, hogy nincs, aki megküldje ezeket. Tudatosan nincs ilyen, mivel a verziónk szerint tudatosan iktatták ki ezeket a forrásokat. A hírközlési csatornákat lekapcsolásokkal, ami nem volt lehetséges az ACARS-rendszerrel. Ám aki ezt tette tisztában volt azzal, hogy annak nincs is jelentősége, mert nem helyzetjelző készülék, hanem műszaki állapotot jelző, azzal pedig nincs és nem is volt semmilyen probléma, tehát nem veszélyeztette, veszélyeztethette tervét.

Aki veszélyt jelentett rá az a humán szektor lehetett, hiszen észlelheték (volna) a légikísérők, netán az utasok a kétszeri útlejtést, lényeges égtájirány változtatást. Tehát őket kellett semlegesíteni, és ezzel mindjárt megvan a magyarázata a negatív nyomra is, miért nem érkezik több mint 7 órás út során semmilyen jelzés az égből, egyetlen személytől sem. Erre igazán csak egy magyarázat van életszerűen. Mert csak egy vagy kettő ember, verziónk szerint egy ember maradt a fedélzeten életben ilyen hosszú ideig. Ő pedig nem lehet más, mint a kabinban tartózkodó kapitány vagy elsőtiszt („másodpilóta”). Utóbbi azért esik ki igazán a képből feltételezésünk (természetesen nem bizonyosságunk szerint), mert 27 évesen általában nem kívánnak a halálba vezetni egy gépet, (nincs is igazán nagy rutinja, tapasztalata a különleges manőverekhez, ezért sem elsőszámú), ő inkább életvidám, nőket is kedvelő pilóta volt és semmilyen gyanús jel nem merült fel a háttérkutató (házkutató), a magánéleti körben. A rostánkon a kapitány akadt fenn több indíciúmos okból is:

- a) rutinos pilóta, aki jól ismeri a már régóta forgalomban levő géptípust,

³⁶² Lásd ezekről részletesebben: Tremmel Flórián: Bizonyítékok a büntetőeljárásban. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2006. 103-129. o.

- b) 19000 órát repült és otthoni szimulátora segítségével remekül gyakorolhatta a 13.700-es és 7000 méter magasságon való repülést, le-fölemelkedést, süllyedést is, könnyen lehet, hogy éppen erre készülve is az életben,
- c) innovatív, kreatív alkat, a házkutatás során új üzemanyag modellezést is találtak nála,
- d) 53 évesen már „sok mindent letett az asztalra”, és előfordulhat az ő esetében olyan érzelmi³⁶³-értelmi-vallási³⁶⁴-politikai-szakmai-biztosítási-üzleti³⁶⁵ pénz indíttatás, ami kibillentette egyensúlyából és motiválttá vált jogellenes tetteire is,
- e) egy repülőgép kapitány – ha felmerült benne bosszú, vagy öngyilkossági szándék – bármennyire etikátlannak is tűnik másoknak is fájdalmat okozni, „stílszerűen” repülőgéppel tud igazán „távozni”,
- f) ezt az akciót nem lehet a kapitány nélkül végigcsinálni, kivéve, ha őt iktatták ki és ez a kiiktató az elsőtiszt („másodkapitány”) volt, ő „férhetett” hozzá,
- g) kicsi a valószínűsége a kettős elkövetésnek, nem is kérték magukat egymás mellé a pilóták, nem tudunk korábbi, előzetes egyeztetéseikről, kommunikációjukról (értékes negatív nyomként értékelhető),
- h) a „másodpilóta” nyugodt hangon búcsúzott el, ugyanakkor verziókat gyengítő érv, hogy ezt az első jelrendszer kikapcsolása után tette meg, ami mögött még mindig húzódnak a kapitány tudatos (első csatornát kiiktató) magatartása,
- i) a „másodpilóta” elnémtársa megtörténhetett a kabinon belül ezerféle módon, kívül pedig magyarázatot ad az első elfordulás utáni gyors 13.700 méterre emelkedés, a tudatos oxigénhiányos állapot megteremtése, „a néma tanúk” létrehozása a kabinon kívül, miközben a kapitány saját oxigénmaszkkal rendelkezhetett, erre még tudatosan készülhetett is eszközzel,
- j) a gépirányító mindenképpen rejtőzködésre, lopakodásra, tudatos eltűnésre játszott, amiben benne lehetett az „árnyképrepülés”, a túl magasra, illetve a túl alacsonyra repülés, az első nagy fordulata időzítése, a holttér és holtidő kihasználása, a Malaysia felé vezető gyors út választása, és utána a „minél előbb az óceán fölé” elvének érvényesítése,
- k) a minél előbb és minél láthatatlanabban az óceán fölé érés, a kimenekülés több racionális célt is szolgálhatott; a radarok látóköréből való kibújást, a szárazföldi leszállás fizikai lehetőségét a kerozin végessége miatt, és az sem kizárt, hogy esélyt sem kívánt magának adni, hogy visszafordítsa gépét (és a halálos szándékát) egy biztonságos szárazföldi leszállópályára, miután ezzel a géppel vízre nem lehet leszállni balesetmentesen és ezt ne tehessék meg a katonai elfogógépek sem, ha netán elérnék őt tette közben, amire azért reálisan számíthatott.

A verzióink egyelőre nem cáfolt egyik adattal sem, ugyanakkor bizonyosságot vagy annak közeli, erős-magas valószínű állapotát sem mondhatjuk. Bármilyen irányú verziót,

³⁶³ A kriminalisztikai tapasztalatok alapján – bár sokszor hangzatosnak tűnik csak – nem alaptalan kutakodni a „Cherchez la femme!”, a „Keresd a nőt!” szellemében. Vagyis; hol van esetleg egy férfit pszichésen felzaklató (kiborító), netán motiváló női személy az ügyben? A kapitány magánéletéről semmilyen adatot nem közöltök a hatóság ezidáig – legjobb tudomásunk szerint. (Nem kutattak fel /nem adtak hírt/ bármiféle – érzelmi - férfikapcsolatról sem, ami a maláj (iszlámra épülő) jog szerint tiltott, s büntetendő lenne.)

³⁶⁴ Felmerülhet bármiféle vallási (politikai) fanatizmus, erre vonatkozóan az ellenzéki „aktivitás”-t nem erősítették meg a hatóságok.

³⁶⁵ A kapitányi otthoni szimulátor törölt adata gyanúok (indícióm) arra is, hogy felmerülhetett valamiféle politikai vagy üzleti tervezés-szervezés is.

ami a személyzet tudatos vagy tudattalan-gondatlan tetteire utalt volna a maláj hatóságok azonnal visszautasítottak, még a feltételezéseket is. Magunk is csak feltételezhetjük, modellezhetjük a történeteket. Reményt adhat esetleg a fekete doboz tartalma, ha a pilótafülkében beszélt valaki az utolsó két órában. Például üzenetet hagyott az utókornak, vagy netán többen voltak ott és egymással beszéltek. Annak persze tudatosnak kellett lennie, hiszen aki ebben részt vett, az pontosan tudja, hogy mit rögzít, hogyan működik a fekete doboz, ami még akár – mint tapasztalhattuk a francia gép esetében – két év után is „vall.”

Talán reményt ad a szimulátor törölt adatainak további visszanyerése is, ha a verzióknak van valami köze a valósághoz, azonban könnyen lehet, hogy csak egy lelkiismeretes, szorgalmas pilóta otthoni gyakorlása lesz/volt rajta, semmi több.

Végül segíthet a jövőben bármikor az általunk a katedráról sokszor hangoztatott „legnagyobb rendőr a „véletlen”. Becsúszik-beugrik-beesik a kutatásba-vizsgálatba egy olyan adat, információ, valamilyen emberi vagy digitális forrásból, valamelyik kriminalisztika elméleti piramis modelles közvetítőtől (mediátorból)³⁶⁶, ami mindent megmagyaráz, ami rávilágít az összes kérdésre és a válaszokat is tálcán nyújtja. Ebben (is) reménykedjünk!

³⁶⁶ A közvetítők (mediátorok) között tartjuk számon a nyomokat, anyagmaradványokat, vallomásokat, okiratokat.