

A „DYNAMIC MIX - 2002” GYAKORLAT, ÉS ÁTCSOPORTOSÍTÁSÁNAK KÖZLEKEDÉSI TAPASZTALATAI

Oravec László¹

A gyakorlat megnevezése: Dynamic Mix 2002

A gyakorlat típusa: Törzsvezetési-, és éleslövészettel egybekötött harcászati gyakorlat.

A gyakorlat helye: Spanyolország

A gyakorlat ideje: 2002. 05. 15.- 06. 07.

A gyakorlat célja: Gyakoroltatni a NATO Déli Régióhoz tartozó erőket, parancsnokságokat, a NATO műveletek regionális vezetés alatt történő végrehajtásában és fenntartásában.

A gyakorlat alapvetően két fő fázisból tevődött össze.

I. Fázis

Az első fázisban egy alájátszási adatokkal támogatott számítógépes parancsnoki és törzsvezetési gyakorlat (CPX) került végrehajtásra 2002. május 15.-26. között a Délnyugati Összhaderőnemi Parancsnokságon (JCSW), Madridban.

A gyakorlat első fázisában a Magyar Honvédség Szárazföldi Parancsnokság 15 fővel képviseltette magát, akik menetrend szerinti MA-LÉV járással kerültek kiszállításra Madridba.

A CPX végeztével május 26-án 12 fő szintén menetrend szerinti járással utazott Magyarországra, 2 fő közúton átcsoportosításra került Madridból Zaragozába, egy fő a harcászati gyakorlat idején a Többnemzetiségű Összhaderőnemi Logisztikai Központ (MJLC) állományában látta el feladatát, és június 07-én került átszállításra közúton Zaragozába.

¹ Oravec László mk. alezredes, MH Szárazföldi Parancsnokság, Logisztikai Főnökség, kiemelt szállító főtiszt.

II. Fázis

A csapatmozgás tervezett megkezdése előtt az alakulatoknál a harcérték tételes pontosítása, a vámokmányokon szereplő adatokkal megtörtént, a személyi állomány részére szükséges NATO menetparancs kiadása az alkalmazására vonatkozó PM-HM együttes rendeletben meghatározottak szerint megtörtént.

A HM BBBH, valamint a befogadó nemzet és a tranzit országok által kiadott diplomáciai engedélyek alapján a magyar és külföldi határőrizeti szervek értesítésre kerültek a katonai mozgásról. Ennek megfelelően a kiléptetés és a beléptetés adminisztratív módon, problémamentesen megtörtént.

A harcászati gyakorlaton résztvevő állomány az átcsoportosítást kombinált módon hajtotta végre az alábbiak szerint:

- közúton : 2 előkészítő csoport
- vasúton : 2 katona szerelvény
- légiúton (menetrend szerinti járattal Madridba, ill. CHARTER járattal Zaragozába)

Személyi átcsoportosítás:

Fsz.	Ki-,(vissza) utazás	Ti.	Tts.	Szerz.	Ka.	Össz
1.	I. szerelvény	9	21(20)	27	3	60
2.	II. szerelvény	5	21(20)	51	--	77
3.	Charter	11(13)	21(23)	98	3	133
4.	Közút I. (elők.)	3(4)	1	2	--	6
5.	Közút II. (LEP)	5	--	--	--	5
6.	MALÉV	15(12)	--	--	--	15
MINDÖSSZESEN		48	64	178	6	296

Technikai eszközök átcsoportosítása:

Fsz.	Megnevezés	I.szer.	II.szer.	Közút	Össz
1.	Személygépkocsi	3	3 (1)	1 (+1)	7
2.	Kisbusz	1	--	2	3
3.	Ku.tgk.	1	--	--	1
4.	Tj.tgk.	4	10	--	14
5.	Seb.száll.	1	1	--	2
6.	Pc.kül.	18 (9)	7 (4)	(13)	25
7.	Targonca	1	--	--	1
8.	Harcjármű	--	17	--	17
9.	Vontatmány	9	3	--	12
10.	Konténer	10	7	--	17
Mindösszesen :		48 (9)	48 (5)	3 (14)	99

Közúti menet végrehajtása

A gyakorlat térségébe Magyarországról közúton két csoport hajtott végre menetet. A harcászati gyakorlaton résztvevő állomány előkészítő részlege, valamint a CPX állományából a MH LEP csoportja. A kijelölt csoportok időben és esemény nélkül, balesetmentesen érkezettek meg a gyakorlat helyszínére.

Vasúti szállítás

A Magyar Kontingens állományába kijelölt erők két katonavonattal hajtották végre az átcsoportosítást a gyakorlat helyszínére, illetve a hazautazást.

1. szállítmány (MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai és Támogató Ezred).

A szállítmány berakása Kiskorpád vasútállomáson került végrehajtásra, 2002. 05. 13-án és 14-én. A vasúti szállítást 05. 14-én 12. 15-kor kezdte meg, amely során az állomány elhelyezése és étkeztetése a szállítmányon az előzetes terveknek megfelelően került végrehajtásra.

A vasúti szállítás során, a szerelvényen felállításra kerültek az elrendelt ügyeleti szolgálatok, melyek képesek voltak ellátni feladataikat. A magyar határátlépést követően az átcsoportosítás ideje alatt az őrség a szolgálatát fegyver nélkül látta el, mely így is biztosította a szerelvény biztonságos őrzés-védelmét.

A szállítmányra telepített ellátó blokk a terveknek megfelelően biztosította a menet során az állomány ételmezési ellátását.

A szállítmány rendelkezett a szükséges nemzetközi fuvarozási és szállítási okmányokkal.

Jelentős problémát okozott a kiutazás alkalmával, hogy az olasz vasúti társaság a tervezettnél gyorsabban biztosította a szerelvény áthaladását, az Olaszországban kilátásba helyezett vasúti dolgozók munkabeszüntetése miatt. Ennek következtében a szerelvény az olasz-francia határon egy kocsirendező pályaudvaron több mint 40 órát töltött el.

A hosszú várakozás során a szerelvény áramellátását a vasúti társaság nem biztosította, így szükségessé vált ennek megoldása a szerelvényen (a hűtőkben elhelyezett élelmiszerek eltarthatóságának megóvása miatt), melyet csak a vasúti kocsin elhelyezett saját áramforrásról lehetett megoldani.

Problémaként merült fel a továbbiakban a szerelvény technikai vízkészletének beosztása, melyet csak ésszerű takarékosággal lehetett megoldani. Az állomány természeti szükségleteinek elvégzését csak az állomás személyzeti helyiségében az ott dolgozók jóindulatának következtében sikerült biztosítani.

A francia-spanyol határnál, a kiutazás során Port Bou vasútállomáson az átrakási feladat zökkenőmentesen került végrehajtásra.

Az átrakást követően a spanyol vasúti társaság által biztosított vasúti kocsin a WC-k használhatatlanok voltak. A vasúti szállítás során csak kettő alkalommal volt lehetőség technikai víz vételezésére a teljes szakaszon (5 nap).

A szállítmány 2002. 05. 19-én 07. 10-kor érkezett meg Zaragoza, San Gregorio kirakóállomásra. A megérkezést követően a szállítmány kirakása balesetmentesen megtörtént, amely során a konténerek lerakása a szerelvényről a tervezettnél több időt vett igénybe, mivel a spanyol fél nem biztosította az általunk megrendelt darut, ezt az amerikai fél biztosította számunkra a személyes kapcsolatfelvételt követően. A kontingens táborának telepítése időben csúszott, mivel ez nagyban függött a konténereknek a gyakorlat helyszínére történő kiszállításától.

A problémát fokozta, hogy a befogadó nemzet nem rendelkezett megfelelő mennyiségű szállítási kapacitással, nevezetesen a gépjárművek nem voltak alkalmasak terepen való közlekedésre, így a műúttól 1db. szállítóeszközzel kellett a 10 db. konténert a települési helyre szállítani.

A hazaszállítást megelőzően a vasúti berakás feladatait San Gregorio vasútállomáson 2002. 06. 09. 18.00 - 22. 00 óra között kellett volna végrehajtani, de a spanyol vasúttársaság nem biztosította erre az időre a vasúti kocsikat. A berakás így mintegy négy óra késéssel kezdődött meg, minek következtében az indulási idő is bő másfél órát csúszott.

Az átrakási körzetbe történő érkezés tervezett ideje a visszacsoportosításkor 2002. 06. 10. 13. 05 volt, de a szerelvény már 12. 15-kor megérkezett. Ennek ellenére az átrakási feladatokat nem lehetett megkezdeni, mivel a magyar vasúti kocsik nem érkeztek meg. A kocsik beállítása 11-én 03.00 körül történt meg, de a látási viszonyok elégtelensége miatt csak a reggeli órákban (06-körül) kezdhetette meg az állomány, amely balesetmentesen végrehajtásra került.

Az előzetes terveknek megfelelően a szerelvény a francia- olasz határ átlépése után, Ventimigliában nem került megosztásra.

A szlovén- magyar határon az okmányok hosszadalmas feldolgozása miatt a kirendelt magyar mozdony munkaidejét sikerült lekésnünk, így ismét több órás várakozásra kényszerültünk.

A visszacsoportosítás menetrendje:

Be/átrakó/Határállomás	Érkezés	INDULÁS
Zaragoza (San Gregorio)		2002. 06. 10. 01. 50
Port Bou (Spanyolország)	2002. 06. 10. 12. 15	2002. 06. 11. 15. 44
Cerbere (Franciaország)	2002. 06. 11. 15. 50	2002. 06. 11. 19. 24
Ventimiglia (Olaszország)	2002. 06. 12. 04. 17	2002. 06. 12. 09. 55
Villa Opicina (Olaszország)	2002. 06. 13. 03. 26	2002. 06. 13. 12. 37
Hodos (Szlovénia)	2002. 06. 13. 22. 33	2002. 06. 14. 03. 00
Kiskorpád (Magyarország)	2002. 06. 14. 09. 00	

2. szállítmány (MH 5.BL.GL.DD és MH.64.BSZJ.LTE szállító szakasz).

A szállítmány berakása Hajdúhadház vasútállomáson került végrehajtásra 2002. 05. 14-én, a vasúti szállítást 05. 14-én 17. 00-kor kezdte meg. A vasúti szállítás tervezése során a folyamatos módosítások miatt a szerelvények összeállítási rendje valamint a rakodás rendje bizonytalan volt. A rendelkezésre álló vasúti kocsik száma és típusa az utolsó pillanatokig változott.

Folyamatosan gondot okozott a technikai vízellátás a vonatokon. Az indulás előtti tájékoztatás alapján, a határállomásokon történt volna meg a vízellátás. Ezzel szemben vízvételzés csak a szállítmányparancsnokok határozott fellépése alapján volt lehetséges.

Mindkét katonavonat hosszabb ideig várakozott az olasz-francia határon félreállítva egy teherpályaudvaron (közel két teljes nap). A várakozás alatt nem volt lehetőség technikai víz vételezésére, az Utasellátó Rt. étkező kocsijában a hűtőgépek üzemeltetésére illetve megbízható információ beszerzésére.

Legnagyobb gondot a mellékhelyiségek használata jelentette, mely kizárólag a vasúti személyzet jóindulatán múltott. (személyzeti mosdó használata).

Legsúlyosabb helyzet a Portbou-Zaragoza szakaszon alakult ki, ahol a személyszállító vagonokban sem, a WC-k sem a mosdók nem voltak használhatók, valamint nem volt elektromos áramellátás sem.

Határ átlépések ideje:

1. Óriszentpéter: 2002. 05. 15. 09.⁴⁰ (Hódos: tovább indulás: 05. 15. 14.⁰⁰)
2. Villa Opicina: 2002. 05. 16. 00.³⁰ (tovább indulás: 05. 16. 02.⁰⁰)
3. Ventimiglia: 2002. 05. 17. 02.⁰⁰ (tovább indulás: 05. 18. 04.³⁰)
4. Port Bou: 2002. 05. 18. 15.¹⁵ (tovább indulás: 05. 18. 23⁰⁰)

A hazautazás során a francia- olasz határ átlépését követően Ventimigliában a szerelvény megosztásra került, amelyet mintegy másfél órás menet után a tervek szerint Savona vasútállomáson össze kellett volna kapcsolni. Ettől eltérően az olasz vasúttársaság csak 14 órával később, Milánóban egyesítette a megosztott szerelvényt. Ez idő alatt a személyi állomány étkeztetését, mely azon a szerelvényrészzen utazott, amelyiken nem volt ellátó részleg, csak a hosszadalmas egyeztetés és a központi vasúti szervek közreműködésével sikerült megvalósítani.

A magyar határ átlépését követően a szerelvény 7 óra alatt 65 km-t tett meg.

A visszacsoportosítás menetrendje:

Be/átrakó/Határállomás	Érkezés	INDULÁS
Port Bou (Spanyolország)		2002. 06. 10. 23. 42.
Cerbere (Franciaország)	2002. 06. 10. 23. 45.	2002. 06. 10. 23. 45.
Ventimiglia (Olaszország)	2002. 06. 12. 01. 20.	2002. 06. 12. 11. 20.
Villa Opicina (Olaszország)	2002. 06. 13. 19. 25.	2002. 06. 13. 22. 45.
Hodos (Szlovénia)	2002. 06. 14. 08. 45.	2002. 06. 14. 11. 53.
Kiskorpad (Magyarország)	2002. 06. 15. 06. 35.	

Közúti átcsoportosítás Portbou-Zaragoza között:

A túlméretes technikai eszközök átcsoportosítása során legnagyobb gond a befogadó nemzet által biztosított információk hiánya, késése, illetve pontatlansága volt.

A tervezés késedelmes megkezdése miatt egészen az indulásig bizonytalan volt az átcsoportosítás összes adata. Nem volt ismert az útvonal, a spanyol fél által biztosított felvezetés, forgalomszabályzás, az egészségügyi és technikai biztosítás jellege és mértéke, valamint a megkülönböztető jelzések használata, mivel az előzetesen kiadott anyagok alapján elkészített jelek nem feleltek meg.

A spanyol fél teljes biztosítást adott az átcsoportosítás idejére, így külön kérte a fegyveres őrség megszüntetését. A pihenők az autópálya pihenőövezeteiben kerültek megtartásra a nemzetközi turista forgalommal azonos módon, folyamatos rendőri biztosítás mellett.