

Repülőeszközök feltöltésének megszervezése, végrehajtása és azok problémái a hadműveleti repülőtereken

Oláh Endre alezredes

A Magyar Népköztársaság honi légvédelmi rendszere az európai szocialista országok egységes légvédelmi rendszerének első lépcsőjében, mellékirányban és határmenti körzetben helyezkedik el. Ennek megfelelően a felépítésének, várható tevékenységének sajátosságai és követelményei – alapjait tekintve – az alábbiakban foglalhatók össze:

- a légvédelmi feladatokat elsősorban az ellenség harcászati légierejének repülőgépei ellen kell megoldani;

- a légi tevékenység várhatóan rövid idő alatt, főként kis magasságon, intenzív zavarás mellett és nagy célsebességgel bontakozik ki, ezért a felderítés és előrejelzés, az erők időbeni harcbalépése és a kis magasságon ható légi támadó eszközök alkalmazása meghatározó jelentőségű;

- az oltalmazási feladatok megoldásának egy része a szárazföldi csapatok érdekében, azok légvédelmével szoros együttműködésben történik;

- a légvédelem felépítése szerint legyen aktív, szilárd, nagy manőverező képességű, gyorsan helyreállítható és megbízhatóan vezethető, legyen képes huzamos és megfeszített harctevékenység folytatására a légi ellenség intenzív tevékenysége és tömegpusztító eszközeinek alkalmazása esetén.

A felsorolt főbb követelményeknek és sajátosságoknak megfelelően a honi légvédelem összefegyvernemi magasabbegységekből, ezen belül fegyvernemi és szakcsapatokból, hadtáp- és technikai alegységekből és szervekből épül fel.

A tanulmány címének megfelelően a honi légvédelem szervezetéből – mint vizsgálat tárgyát – a honi vadászrepülő csapatokat emelem ki.

A vizsgálódást indokolja mindenek előtt e csapatoknak a honi légvédelem rendszerében elfoglalt helyük, szerepük fontossága, továbbá háborús feladataik során megnövekedett igénybevételük az üzemanyag-szolgálat egyik legnehezebben megoldható feladatai közé tartozik és a legfőbb sajátosságokat rejtí magába.

I.

A honi vadászrepülő csapatok egy része „állandó” harckészültségi fokozatban, kiépített repülőtereken települnek. Ebből adódóan képesek már az állam-

határ előtt és mélységben az ellenséges légi támadó eszközök elleni folyamatos támadás végrehajtására, azok elfogására és megsemmisítésére.

A honi vadászpilóta ezredek harcfadataikat általában két repülőtérről – alap- és hadműveleti – oldják meg, de más variáció is elképzelhető. Példaként egyet említek, amikor egy alap- és két hadműveleti repülőtérről történik a vadászpilóta-ezred harcbevételése. Az általános példa vizsgálatánál maradván, harci körülmények között az alaprepülőtéren általában két vadászpilóta-század 24–30 repülőgéppel a felszálló pályától 2–3 km távolságra kiépített földszint fedezékekben; a hadműveleti repülőtéren egy vadászpilóta-század 12–14 repülőgéppel, a felszálló mezőtől néhány száz méternyire települ, illetve helyezkedik el. Ebben a helyzetben a személyi állomány védettsége – hagyományos fegyverekkel folytatott küzdelem esetén és időben történő riasztást feltételezve – az állandó repülőtér széttelepülési körleteiben közel 100%-os, a hadműveleti repülőtéren kiépítettségétől függően 5–10%-os. A repülést biztosító, illetve kiszolgáló eszközök védettsége azonban nem, vagy csak részben megoldott.

A teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy az állandó repülőterek széttelepülési körleteinek tervezett továbbfejlesztése, illetve a jelenlegi nyitott fedezékek zárt objektumokká való átalakítása jelentős előrelépést jelent a repülőeszközök csapásvédettségében. Ezen túlmenően nagyban megnöveli a repülőgépek ismételt bevetésre való felkészítésével foglalkozó személyi állomány védettségét, egyben lehetőséget nyújt az objektumban történő üzemanyag-feltöltésre is.

A vázolt körülmények jellemzik és meghatározó jelleggel bírnak a vadászpilóta-csapatok hadtápbiztosításának – ezen belül az üzemanyag-ellátás – megszervezésére és folyamatos végrehajtására, melyek az alábbiakban foglalhatók össze.

II.

Abból az előnyös helyzetből kiindulva, hogy a honi vadászpilóta-csapatok feladataikat alapvetően honi területen, előre ismert települési helyről oldják meg, a hadtápbiztosítására meghatározó – mint lehetőség, hogy:

- az anyagi-technikai biztosítás megszervezésében, az ellátási feladatok megoldásában támaszkodhat a honi területen települő központ hadtápbiztosításokra, szervekre, szükségszerűen igénybe vehet polgári kapacitást is;

- az üzemanyag utanszállítás terén kedvezően felhasználhatja a vasúti szállítást;

- lehetősége van az anyagi készletek részleges széttelepítésére, csapásvédettségének növelésére már az állandó harckészültség időszakában;

- a feltöltést végrehajtó állomány tökéletes hely- és körülményismerettel rendelkezik, a feladat végrehajtására való begyakoroltsága jó színvonalú.

A felsorolt lehetőségek és előnyök kihasználása mellett azonban szükséges:

- létrehozni a készletek olyan szintjét, amelyek biztosítják a vadászpilóta-ezred alap- és hadműveleti repülőtereikről történő 3–4 napi harctevékenységet, utanszállítás nélkül;

- a harctevékenység biztosításához szükséges anyagi készleteket felhasználási helyeiken tárolni, felhasználásra előkészíteni és a lehetőségekhez mérten védettségüket megteremteni;

- a rendelkezésre álló tároló kapacitást állandóan feltöltve magas szinten tartani.

A fentiek figyelembevételével a vadászrepülő-erzed repülőgépeinek üzemanyag-biztosításához az alábbi eszközök állnak rendelkezésre, illetve vehetők figyelembe:

- 16-18 db TZ-200, vagy TZ-500 típusú töltőgépkocsi, melynek darabonkénti befogadó-, illetve szállítóképessége 7000 l, töltési sebessége 3-400 l/perc;
- 8 db 25 m³-es gumi tartály;
- 2 db MPG-60 motoros hajtóanyag-szivattyú;
- 1 db MPG-20 motoros hajtóanyag-szivattyú;
- 1 klt. PSZT-100 tábori csővezeték;
- 3 klt. PL-2 tábori üzemanyag-laboratórium;
- 4 db 1,25 m³-es üzemanyag-szállító utánfutó, mint hadtáptechnikai eszköz, valamint alap- és hadművelleti repülőtereken összesen 2500 m³ repülőpetróleum befogadására alkalmas tároló kapacitás. (1800-2000 tonna)

Meg kell jegyezni, hogy gyakorlatilag több a repülőerzed tárolókapacitása, ha beszámoljuk az előzőekben jelzett 16-18 db üza. töltőgépkocsi, (80-100 t) és 8 db 25 m³-es gumi tartályban elhelyezhető, (156 t.) valamint a repülőgépekbe feltöltött 1 javadalmazás (110-120 t.) mennyiségeket. Így a jelzett 1800-2000 t.-ról 2100-2300 t.-ra emelkedhet a tároló kapacitás. Azonban figyelembe kell venni, hogy optimális körülmények között is csak a tárolótér 80%-os feltöltöttségével számolhatunk, ezért tervezési alapként 1800-2000 tonna körüli repülőpetróleum mennyiséggel lehet számolni, mint meglévő maximális készlettel.

Gyakorlati tapasztalatok alapján egy repülőgép bevetésére 2000 kg hajtóanyagot tervezünk. Figyelembe véve a rendelkezésre álló repülőgépállományt - amit az előzőekben 36-44 db-ban jelöltem meg - és feltételezve a tároló kapacitás kedvező kihasználtságát, a rendelkezésre álló hajtóanyag 20-25 ezredbevetést, illetve átlagosan napi három bevetéssel számolva 6-8 napi harctevékenység repülő üzemanyag biztosítását teszi lehetővé. Természetesen a számvetésnek ez a formája nem tartalmazza a várható veszteségeket.

A honi légvédelem általános és vadászrepülőcsapatok részletesebb ismeretetéséért tartom szükségesnek, mert csak a fentiekben vázolt sajátosságok, követelmények, lehetőségek és a rendelkezésre álló anyagi és technikai eszközök ismeretén keresztül lehet eljutni azokhoz a problémákhoz, melyek a repülőeszközök hadművelleti repülőtéren történő feltöltésének megszervezése és végrehajtása során felmerülnek.

III.

Az érvényben levő alkalmazási és harckészültségi terveknek megfelelően és az utóbbi években lefolytatott gyakorlatok tapasztalatai alapján magasabb harckészültségi fokozat elrendelésekor, ha ezt az időjárási és talajviszonyok nem korlátozzák, a vadászrepülő-erzed egy részével, általában egy - 12-14 repülőgépből álló - századdal az állandó repülőtérről a hadművelleti repülőterre települ át. A repülőgépek áttelepülését megelőzően végre kell hajtani a harckészültségi tervekben kijelölt „földi lépcső” közúton történő áttelepülését, mintegy 50-80 km távolságra, továbbá szétbontakozását és működőképességét el kell érni.

A földi lépcső foglalja magába mindazon elemeket, amelyek a hadművelleti repülőtéren leszálló repülőgépek anyagi-technikai kiszolgálását a kitelepült ál-

lomány ellátását biztosítja. A földi lépcsőben foglal helyet az ezred üzemanyag-szolgáltatának az a része, amelyik a hadművelleti repülőtér üzemanyag-ellátását végzi.

Általánosan elfogadott elv, hogy a repülőgépek üzemanyag-feltöltésére rendelkezésre álló eszközökből az

- üzemanyagtöltő gépkocsik 1/3 része, 5-6 db;
- a 25 m³-es gumi tartályokból 4 db;
- az MPG-60 motoros hajtóanyag-szivattyúból 1 db, és a
- PSZT-100 tábori csővezeték-készlet, valamint
- 1 klt. PL-2 tábori laboratórium települ át.

A TZ-200, vagy TZ-500 típusú üzemanyagtöltő-gépkocsik 1/3-2/3-os megosztását az indokolja, hogy a repülőgépek megoszlása is hasonló az állandó és hadművelleti repülőterek között.

Az anyagi készleteket tekintve a hadművelleti repülőtéren rendelkezésre áll egy üzemanyagtelep - a felszállómezőtől 1-1,5 km távolságra - 200 m³ tárolókapacitással állandóan feltöltve TSZ-1 repülőpetróleummal, azonban ebből a készletből 50 m³ a CSRP alakulatok részére zárolt.

A kitelepülő töltőgépkocsik 35-40 m³ hajtóanyagot visznek magukkal, így a kitelepülés végrehajtása után a hadművelleti repülőtér 180-190 m³ TSZ-1-gyel rendelkezik, ami 140-150 tonnának felel meg, és a repülőgépek darabszámától függően 6-8 századbevetést biztosít. Ebből a mennyiségből a beérkező repülőgépek feltöltésére még le kell számolni egy bevetés hajtóanyagot, így az alaphelyzet elérésekor - amikor a repülőgépek és földi lépcső beérkezett a hadművelleti repülőtérré és kész a harc feladat végrehajtására - 5-7 századbevetéssel rendelkezik.

Ez a napi bevetések és a települt repülőgépek számától függően 1,5-3 harcnapi üzemanyagbiztosításához elegendő. Az előzőekben már jeleztem, hogy a légi hadművellet első 8-10 napját átlagosan napi három bevetéssel tervezzük, ami a nagybani számvetésekhez megfelelő adat. A tárolható mennyiségek alacsony szintje miatt a hadművelleti repülőtér üzemanyag-biztosításánál azonban figyelembe kell venni azt, hogy a harctevékenységek kezdetén - különösen az első-második napon - a bevetések száma elérheti a napi 4-5 bevetést, ami szükségessé teszi az utánszállítások azonnali megszervezését és végrehajtását már az első harcnapi végére. Ennek érdekében a központ hadtáp üzemanyagraktáránál „M”-2. 24.00-tól rendelkezésre áll bizonyos mennyiségű vasúti tartálykocsi repülő-hajtóanyag szállítmány, amely - irányvonatok igénybevételeivel - a hadművellet harmadik napjának reggelére beérkezhet a hadművelleti repülőtér 10-15 km-es körzetében létrehozott ideiglenes kirakó állomásra.

Az itt leírtakból tehát úgy tűnik, hogy a hadművelleti repülőtér repülő-hajtóanyag-ellátása vasúton történő utánszállítással megoldottnak tekinthető, azonban ezt rögtön bírálat tárgyává kell tenni, ha meggondoljuk, hogy:

- a) Az ellenséges légierő alapvető céljai közé tartozik a vasúti szállítások bénítása (amit általában el is ér).
- b) A megmaradt vonalakon az előrevonásra kerülő csapatok és a harci technika szállítása élvez elsőbbséget.
- c) A megrongált csomópontok, műtárgyak és vonalak helyreállításával legkorábban a hadművellet 5-7. napjától lehet számolni.

Az eddigi ismereteinket összegezve az alábbi következtetéseket vonhatjuk le:

- az üzemanyag-szolgálat a hadművelleti repülőtéren az alaphelyzet elfoglalása után 5-7 századbevetés repülő-hajtóanyaggal rendelkezik, ami 1-3 harcnapra elegendő;

- az első hadművelleti nap végére meg kell szerveznie és biztosítani kell a hajtóanyag utánpótlását;

- a repülőgépek feltöltéséhez 5-6 db 7000 literes töltőgépkocsija van, amivel meg kell oldani egyrészt a gépek feltöltését az üzemanyag-telepen önfelszívással vételezett, laboratóriumiilag bevizsgált hajtóanyaggal, másrészt be kell szállítani az üzemanyag-telepre, illetve a repülőtérré telepített 25 m³-es gumi tartályokba a kirakó állomásra beérkezett anyagot;

- a tárolókapacitás hiányában nem tud eleget tenni annak a követelményeknek, hogy olyan készletintet hozzon létre, ami 3-4 napi harctevékenység ellátását biztosítja utánszállítás nélkül.

Ezek az összegezett következtetések egyben meghatározzák azokat az alapvető problémákat, amelyek az üzemanyag-biztosítás megszervezése kapcsán felmerülnek:

A rendelkezésre álló töltőgépkocsik mennyisége elég akkor, ha azok csak a repülőter üzemanyagtelepén vételeznek és repülőgép-feltöltést végeznek. Képesek még a harci szünetekben és éjszaka a kirakó állomásról a repülőtérré beszállítani a hajtóanyagot. Akkor azonban, ha a kirakó állomás csapást szenved, vagy az anyag beérkezése elmarad, a legkézenfekvőbb megoldás - mert ez esik legközelebb -, hogy az állandó repülőter üzemanyagtelepéről vételezzen az éjszakai órákban. Ennek a feladatnak a maradéktalan végrehajtásához 5-6 db töltőgépkocsi nem elegendő, figyelembe véve az állandó és hadművelleti repülőterek közötti távolságot -, amit 50-80 km-ben jelöltem meg, valamint az éjszakai menet során elérhető menetsebességet -, ami 20 km/óra körül van - egy éjszaka csak egy forduló utánszállítása tervezhető, ami nem sokkal több, mint amennyi a vadászrepülő-század egy bevetéséhez elegendő. Gyakorlatilag 27-30 tonna; az egy századbevetés 24-28 tonnával szemben.

Az utánszállítás problémája különösen a harctevékenységek kezdetén, a hadművellet első három napján vetődik fel a legélesebben. Egyrészt azért, mert ebben az időszakban várható a legintenzívebb ellenséges légitevékenység és emiatt a saját vadászrepülőök legaktívabb igénybevétele, másrészt, mert a hadsereg szállító zászlóalj - amelynek egy százada üzemanyag-szállító - csak M-2. 24.00-ig alakul meg, ezért annak igénybevételére, illetve az általa szállítható repülő-hajtóanyag beérkezésére a legjobb esetben is csak a hadművellet harmadik napjának második felében lehet számolni.

A tanulmánynak ebben a részében lényegében vázoltam mindazt a problémát, amely a hadművelleti repülőtéren az üzemanyag-töltő gépkocsik és az utánszállítás oldaláról jelentkezhet akkor, ha ott a meghatározott 5-6 db töltőgépkocsi üzemel. Ezzel kapcsolatban le kell még szögezni, hogy a repülőezred semmilyen körülmények között nem képes a hadművelleti repülőtérré több töltőkocsit adni, ha oda egy vadászrepülő-század települ és a másik két század az állandó repülőtéren marad.

Végkövetkeztetésként tehát kimondhatjuk, hogy a hadművelleti repülőtérré települő egy vadászrepülő-század repülőgépeinek üzemanyag-feltöltését ezzel a

töltőgépkocsi-létszámmal kell megoldani, mert nincs több. Túlfeszített igénybevétel mellett, ha az utánszállítás jelentős mértékben nem akadozik az ellátás néhány napig ezzel az állománnyal is biztosítható. Van azonban ennek a számvetésnek igen súlyos hibája. Nevezetesen az, hogy sem a műszaki meghibásodás, sem az ellenség harccselekményei következtében várható veszteséget – időszakos, vagy végleges kiesést – nem tartalmazza. Ennek bekövetkezése esetén csak MN szintű előljárói segítséggel oldható meg a probléma, mert sem az ezred, sem a hadosztály, de még a honi légvédelmi hadsereg sincs abban a helyzetben, hogy azt saját erői átcsoportosításával megoldja. Látni kell azt is, hogy a repülőgépek feltöltése elsősorban repülésbiztonsági, másrészt az egyszerre feltöltésre kerülő hajtóanyag nagy mennyisége miatt szükségeseszközökből (hordó, kanna stb.) nem oldható meg. Ezek után kimondhatjuk, hogy 2–3 repülő-üzemanyag-töltő gépkocsi kiesése esetén a harctevékenység intenzív szakaszában, az üzemanyag-szolgálat hadművelleti repülőtéren települő része objektív okok miatt nem tudja madaradéktalanul megoldani feladatát.

Sok vitát vált ki a várható veszteségekkel kapcsolatos számítások kérdése. Általánosságban elhangzik az a vélemény, hogy a kiszolgáló eszközökben bekövetkező veszteségek és meghibásodások, arányosak a kiszolgált eszközök – jelen esetben repülőgépek – mennyiségében jelentkező változásokkal. Véleményem szerint tömegpusztító eszközök alkalmazásának körülményei között ez közel sincs így, abban az esetben, ha a repülőszázad harcfeladatának végzése közben éri csapás a repülőteret, elméletileg elképzelhető, hogy a kiszolgáló technika jelentős része – közte az üzemanyag-töltő eszközök – megsemmisülnek, vagy üzemképtelenné válnak, ugyanakkor a repülőeszközök sértetlenek maradnak, vagy csak kis hányaduk semmisül meg.

A tárolókapacitás hiánya olyan gondokat vet fel, ami nemcsak a csapatnak, de a központ hadtápnak is problémát okoz. A kirakó állomásra érkező üzemanyag-szállítmánynak, ha az 150–200 tonna körüli mennyiség – férőhely hiányában – csak egy részét képesek betárolni az előzőekben ismertetett okok miatt. Ennek következtében a le nem fejtető anyag tárolására a vasúti tartálykocsit várakoztatni kell a kirakó állomáson. Ez a csapatnak az őrzés-védelemmel járó többletfeladatot, a központ hadtápnak pedig azt jelenti, hogy az egyébként is hiányzó vasúti gördülőanyagot bizonyos ideig nélkülöznie kell. Meg kell jegyezni, hogy nagyobb tárolókapacitás esetén is az látszik célszerűnek, hogy a vasúti szállítmány „várakozzon” a tárolóterre és ne fordítva, mert csak így biztosítható a maximális készlet szint és ezen keresztül a repülőerők harctevékenységének zökkenőmentes üzemanyag-biztosítása.

Itt kell megemlítenem a PSZT-100 típusú tábori csővezeték-készlettel kapcsolatos gondjainkat. Mint azt már az előzőekben jeleztem, a meglévő töltőgépkocsikkal akkor tudja az üzemanyag-szolgálat a repülőgépek feltöltését folyamatosan és megbízhatóan biztosítani, ha amellettszállítási feladatot nem, vagy csak kismértékben kell végezniük és feltöltésük az üzemanyagtelepen megoldható. Ennek a feltételnek két formája biztosítható a csővezeték használatával.

Az egyik, hogy ideiglenes kirakó állomás létrehozásával, ott, ahol az adottságok lehetővé teszik a vasúti pályáról közvetlenül az üzemanyagtelepre történjen a hajtóanyag lefejtése. A másik, hogy az üzemanyagtelepről a felszállópályához telepített 25 m³-es gumi tartályokba szivattyúzzák át a hajtóanyagot. Az utóbbi variáció esetén 3 db töltőgépkocsival is megoldható a repülőgépek feltöltése akkor, ha a települt repülőgépeket nem egyszerre, egy időben kell utántöl-

teni. A csővezeték hossza és az üzemelést biztosító MPG-60 típusú motoros szivattyú teljesítménye, mindkét esetben megfelel a követelményeknek. Sajnálatos tény az, hogy a rendszerített csővezeték-készlet üzemeltetéséhez sem békére, sem „M”-re nincs személyi állomány szervezve. Szükséges lenne ez már a béke időszakban, mert kiképzetlen állománnyal semmiképpen nem oldható meg az üzemeltetés. Másrészt személyi állomány hiányában a nagyértékű és jól kihasználható eszköz csak holt anyag és teher a csapat nyakán.

Az előzőek során felvetett problémák közül az utánszállítás – és részben tárolás – kérdésében feszítő gondok a szállító zászlóalj bemozgósításával némileg enyhülnek, mert az üzemanyag-szállító századhoz népgazdaságból bevonuló 7–22 tonnás üzemanyag-szállító gépkocsik egy részénél a – vadászrepülő-ezredekhez történő átalárendelésével, az erők és eszközök ésszerű elosztásával a csapatok, – ezen belül a hadműveleti repülőterek is – elég jelentős szállító és egyben tárolókapacitást kapnak.

Egy repülőezredre vetítve mintegy 150 tonnát, vagyis egy fordulóban közel 1,5 ezredjavalmazást. Van azonban ennek is egy fonákja, nevezetesen az, hogy ezekre az erőkre miután a szállító zászlóalj M-2. 20.00-ig alakul meg, az összekovácsolás időszükségletét figyelembe véve jó esetben is csak a légi hadművelet harmadik-negyedik napjától lehet számítani. Tehát ezek az erők sem állnak rendelkezésre abban az időszakban, amikor várhatóan a legnagyobb igénybevétel nehezedik a vadászrepülő erőkre, ezen keresztül az üzemanyag-szolgáltatásra.

Az itt felsorolt gondokat a hadműveleti repülőterek tárolókapacitásának növelésén túl az alábbi módon látom áthidalhatónak:

a) Célszerű lenne a népgazdaságból behívott nagy űrméretű töltőgépkocsik közvetlenül re. ezredekhez történő biztosítása úgy, hogy azok legkésőbb M-1. 24.00-ig oda beérkezzenek.

b) Másrészt indokolt lenne a hadműveleti repülőtereken a mobil tárolókapacitás növelése érdekében a Szovjetunióban jól bevált tartálypótkocsik (AC-4-164 M; AC-6,7-5207 V; stb.) széles körű alkalmazása.

IV.

A hadműveleti repülőtéren történő repülőeszközök feltöltése kérdésének látszólag periférikus részét képezi, azonban adott helyzetben vezetési vagy ellátási problémaként jelentkezhet a helikopterek üzemanyag-biztosítása és feltöltése. Itt elsősorban a repülőbenzinnel üzemelő helikopterekre gondolok. A MI-8 típusú helikopter feltöltése – amely a vadászrepülőgépekhez hasonlóan repülőpetróleummal üzemel – megoldott a meglevő töltőgépkocsikkal. Ellátásuk, várható alkalmazásuknak függvényében nem jelent különösebb megterhelést.

A hadműveleti repülőtéren esetenként leszálló benzinüzemű helikopterek gyors feltöltésére azonban nincs az üzemanyag-szolgálat technikailag felkészülve. A gyors feltöltés alatt a töltőgépkocsiból történő kiszolgálást értem. Az előzőekben már kitént, hogy a szolgálat fő gondja: a töltőgépkocsikkal kapcsolatos. A kérdés reális vizsgálata során megállapíthatjuk, hogy a közeljövőben nem számíthatunk olyan kedvező helyzetre, amiben alkalmunk nyílik töltőgépkocsiból olyan tartalékok létrehozására, melynek terhére, a benzinüzemű helikopterek töltésére is rendszerbe tudnánk állítani. Figyelembe kell venni azt is, hogy jenleg kétfajta benzinüzemű helikopter van rendszerben, és mindkettő más

oktánszámú repülőbenzinnel üzemel, tehát egy töltőkocsi beállítása nem is elég. Ennek megoldására olyan lehetőség van, mely szerint a benzinüzemű helikopterek feltöltését 1,25 m³-es üzemanyag-utánfutókból oldják meg. Ebből az eszközökből a vadászrepülő-ezrednél 4 db van rendszeresítve, így ebből két darabot a földi lépcsővel telepíteni tud. Egyet SZB-78-as, vagy LBZ-78-as, egyet B-91-es oktánszámú repülőbenzinnel.

Miután a hadművelleti repülőtéren ezeknek a repülőeszközöknek nagyobb forgalmával nem tervezünk, másrészt az egyszeri feltöltésük, illetve utántöltésük csak 2-400 liter között mozog, ez a megoldás megfelelőnek látszik. Természetesen, ha arra lehetőség nyílik, akkor a benzinüzemű helikopterek feltöltését is célszerűbb üzemanyag-töltő gépkocsikkal szervezni.

V.

A továbbiakban két olyan kérdéssel foglalkozom, amelyek vizsgálatára – ismereteim szerint – eddigiekben még nem került sor. Az egyik a kiterjesztett légvédelmi rendszerben telpülő, a másik az előre ismert és berendezett hadművelleti repülőtereken leszálló „idegen” repülőeszközök üzemanyag-feltöltésének kérdése.

A hadműveletek kibontakozása után a szárazföldi összefgyvernemi csapatok térnyerésével egy időben sor kerülhet a honi légvédelmi rendszer kiterjesztésére. Mint azt már a honi vadászrepülő-csapatok feladatainál ismertettem, a cél az, hogy a vadász-repülőgépek az ellenséges légi célokat már az államhatár elérése előtt elfogják és megsemmisítsék.

Ennek érdekében tehát – ha a szárazföldi csapatok sikeresen verik vissza a várható ellenség támadását és annak mélységében tért nyernek, a háterszág légvédelmének továbbfokozása érdekében szükséges a vadászrepülő-erők egy részének előrevonása. Az ilyen helyzet kialakulásakor elveszti azokat az előnyöket, amelyeket a honi területen, előre ismert települési helyekről történő tevékenység során élvez. Emiatt a repülő-hajtóanyagok biztosítása terén számtalan új probléma vetődik fel, vagy a meglevők még jobban kiélesednek.

– Nem támaszkodhat az üzemanyag biztosítása érdekében még kisegítő, vagy átmeneti jelleggel sem a központraktárak közvetlen anyagi támogatására;

– bizonytalanná válik – vagy éppen lehetetlenné – a polgári javítókapacitások és szolgáltatások igénybevétele;

– az állandó repülőtérről való eltávolodás – természetesen a távolság függvényében – nem teszi lehetővé, vagy csak igen gazdaságtalanul, hogy oda mint bázisra hajtóanyag-vételezés és a technikai eszközök cseréje vagy javítása érdekében visszatérjen;

– üzemanyagtelep hiányában gumi vagy könnyített acéltartályok telepítése válhat szükségessé, a vasúton érkező szállítmányok felhasználásig történő tárolására.

A felsorolt problémák mellett, vagy inkább azokkal együtt, mint főkérdés jelentkezik a töltőgépkocsik darabszámának szükségszerű növekedése. Ez összefüggésben van egyrészt a tárolókapacitás hiányával, másrészt azzal az igénnyel, hogy a harccselekmények vagy műszaki okok miatt kiesett töltőgépkocsit azonnal

pótolni lehessen. Gyakorlatilag arra kell törekedni, hogy a honi területen meglévő elsődlegességnél is nagyobb mérvben képes legyen az üzemanyag-szolgálat a települt vadászrepülőök folyamatos és megbízható üzemanyag-feltöltésére. Erre azonban – a saját erejét és eszközeit számításhba véve – nem képes, ezért ebben a kérdésben mindenképpen az MN szintű beavatkozás látszik szükségesnek.

A másik, kevésbé feszegetett probléma a hadművelleti repülőterre leszálló együttműködő idegen állam, vagy másik repülőözredhez tartozó repülőgépek feltöltésének kérdése.

Az elmúlt években lefolytatot gyakorlatok tapasztalatai azt mutatják, hogy akár a meteorológiai állapotok hirtelen változása, akár a harcscselekmények következtében kialakult helyzet miatt számítani lehet arra, hogy egy adott vadász- vagy egyéb – repülőkötelék nem tud leszállni a tervezett repülőtéren és valamelyik közeli repülőteret kénytelen igénybe venni. Az ilyen váratlan, előre nem tervezhető helyzet az üzemanyag-szolgálatot igen nehéz helyzetbe hozza. A gyakorlatok során volt arra is példa, hogy közel ezred erejű vadászrepülő-egység települt a hadművelleti repülőterre. (38 db repülőgép)

Ilyen helyzet a légi hadművellet kezdetén az első három-négy napon alakulhat ki, így előfordulhat, hogy a repülőtér üzemanyagtelepén és töltőgépkocsikban levő 140–150 tonna repülőpetróleum-készlet jelentős részét már a település napján lefogyasztják, különösebb harctevékenység folytatása nélkül. Miután a leszálló repülőgépeket azonnal fel kell tölteni, hogy azokat – szükség esetén – azonnal emelni lehessen. A feltöltést akkor is el kell végezni, ha nem saját repülőgépről van szó, hiszen beletartoznak az „egységes légvédelmi rendszerbe”. Hivatkoznék itt a Varsói Szerződés Tagállamai Egyesített Fegyveres Erői Főparancsnokának 1973-ban kelt 011. sz., illetve az MNK honv. miniszterének 1974-ben kelt 01. számú parancsára. A 011. sz. Utasítás II. fejezet 21. pontja kimondja:

„A szövetséges államok repülőterein történő leszálláskor a repülő-magasabb-egységek, egységek vagy egyes repülőgépek (helikopterek) anyagi biztosítása azon országok erőivel és eszközeivel történik, amelyekhez a repülőterek tartoznak. (Magasabbegységek és egységek esetében – előzetes egyeztetés alapján.) Ezekon a repülőtereken történik a repülőgépek (helikopterek) utántöltése üzemanyaggal, a lőszertartalékok kiegészítése, és a hajózó állomány minden oldalú biztosítása.”

A parancs idézett pontjából azt emelem ki, amely kimondja, hogy „magasabbegységek, egységek esetében előzetes egyeztetés alapján”. Ebből következhet –, amit már az előzőekben jeleztem –, hogy 1-2 repülőszázad olyan váratlan leszállása is előfordulhat, amit előre nem, vagy csak késve jeleznek a szolgálat részére. Következésképpen a saját erők üza. biztosításához is szűkösen elég anyagi készleteivel és technikai eszközeivel azok üzemanyag-feltöltését nem képes megnyugtató módon biztosítani. Ez utóbbi kérdés megoldására a hadművelleti repülőterek üza. telepeinek tároló kapacitásnövelése és re. üza. töltésére alkalmas szükséges eszközök – mobil csővezetékes feltöltőrendszer – kialakítása, vagy további üza. töltőgépkocsik beállítása látszik célszerűnek.

Megjegyzem, hogy a repülőözredre további re. üza. tö. és szállító gk. beállítása a kiterjesztett honi légvédelmi rendszer kérdésénél felvetett problémák egy részét is szintén megoldaná.

Befejezésül szeretném leszögezni, hogy nem tértem ki mindenre, ami a hadműveleti repülőtéren történő repülőeszközök üzemanyag-feltöltésével kapcsolatos. Nem érintettem például a repülőgépek kenő-karbantartó és vegyi anyagokkal való ellátásának kérdéseit, a minőségbiztosítás stb. követelményét. Céлом elsősorban az volt, hogy a honi légvédelem vázlatos, ezen belül a vadászrepülőök részletesebb ismertetésén keresztül tájékoztatást adjak az üzemanyag-szolgálat biztosítási-ellátási feladatainak főbb kérdéseiről és problémáiról. Egyben szeretném, ha munkám vitaindító lenne, és mindazok, akik a felvetett kérdésekhez szakmai, hadműveleti-harcászati vonatkozásban kapcsolódnak, véleményükkel és javaslataikkal segítenék azok megoldását.