

30 év a hadtápszolgálatban

A Hadtápbiztosítás szerkesztősége beszélgetést folytatott dr. Ács Imre mérnök-alezredessel, az MN üzemanyag-főmérnökével, aki 1949 óta teljesít szolgálatot, s így harmincéves tevékenységével nemcsak az üzemanyag-szolgálatnak, de hadtápszolgálatunknak is egyik legrégebb tisztje. A beszélgetés során szóba kerültek ennek az életútnak fontosabb állomásai, tapasztalatai, személyes élmények, amelyek egyúttal adalékok szolgálatunk történetének ehhez az időszakához is.



— Hogyan jutott arra az elhatározásra, hogy katoná legyen?

— Gyermekkorom óta vonzódtam ehhez a pályához, a fegyelmezett életmódhoz. A konkrét alkalmat az szolgáltatta, hogy megindult a hadsergfejlesztés, a gépesítés első lépései, szükség volt olyan fiatalokra, akikből rövid idő alatt szakkadereket lehetett képezni a technikai szolgálatok számára. A Gépjárművezetők Szabad Szakszervezetének az ajánlásával jelentkeztem és 1949-ben bevonultam Mátyásfüldre, az akkori gépkocsiszertárba. Itt öthónapos gépkocsi-szertiszti-műmesteri tanfolyamot végeztem. A tanfolyamon gépkocsivezetők és -szereplők vettek részt. Katonai és szakmai kiképzést kaptunk és a tanfolyam eredményétől függően gépkocsi-szertisztek, vagy műmesterek lettünk, mai elnevezéssel gépjárműtechnikus tisztek vagy tiszthelyettesek.

— Mi volt az első beosztása?

— Hadnagyként avattak 1949 októberében és a Honvédelmi Minisztériumba kerültem az akkori Htpszf. 3/c. osztályára, vagyis a Hadtápszolgálat Főnökség Gépkocsi-, Traktor- és Üzemanyag-csoportfőnökség üzemanyagosztályára. A csoportfőnök Pintér Ferenc ezredes elvtárs, közvetlen parancsnokom pedig, az üzemanyagosztály vezetője Wettstein György alezredes elvtárs volt, mindkettőjükre nagy szeretettel emlékszem vissza.

— Ezek szerint, mint fiatal tiszt, rögtön az üzemanyag-szolgálatához került?

— Igen, bár tulajdonképpen az üzemanyag-ellátás akkor még nem volt külön szolgálat a néphadseregben, hanem a gépjárműszolgálat egyik területe. A 3/c. osztály foglalkozott a gumiellátással is, viszont nem tartozott az osztályhoz a repülőgépek üzemanyag-ellátása, mert ezt az akkori légierők saját szerve végezte. Érdekes módon mégis gyakran tituláltak minket üzemanyag-csoportfőnökségnek, aminek egy sajtósági félreértés volt az oka. Ugyanis a Gépkocsi-, Traktor- és Üzemanyag-csoportfőnökség elnevezésében a csoportfőnökség megjelölés

az üzemanyag mellé került, és minthogy ez a két szó rendszeresen együtt szerepelt, sokak tudatában így is rögződött.

– Visszaemlékszik első feladatára?

– Pontosan. Amikor bevonultam az üzemanyagosztályra, akkor készült el 1500 guminyilvántartó-karton, de kiderült, hogy a nyomtatvány vonalazása hiányos. Az első héten reggeltől estig a hiányzó vonalakat húzogattam vonalzóval a kartonokra.

– Milyen volt a munka az akkori üzemanyagosztályon?

– Mai szemmel nézve kezdetleges. A hadsereg gépesítése éppen csak hogy megkezdődött, valamennyi gépkocsit rendszám szerint az üzemanyagosztály is nyilvántartotta, egyetlen vastag könyvben. Ugyanide írtuk be a negyedévi ellátmányokat, amelyeket minden gépkocsira kiszámítottunk. Negyedévenként utaltuk ki az üzemanyagot külön minden alakulatnak. Az utalványozás akkor még nem volt szokásos, minden kiutalásra külön „rendeletet” készítettünk, emlékeztetővel. Ez rengeteg munkát adott, mert a rendszeres kiutalásokon kívül a pótingényeket is ki kellett elégíteniünk, amelyekkel mindenki hozzánk fordult.

– Nem volt lélekölő ez a sok manuális munka?

– Kétségtelenül fárasztó volt, de óriási lelkesedés és lendület élt bennünk, ez átsegített a nehézségeken. Utasítások, szabályzatok, normák nem voltak, a munka részben a korábbi ügyintézési hagyományok, részben a kialakuló szokások alapján folyt. Szovjet szakutasítások felhasználásával kidolgoztuk az első szabályzatokat. Ehhez sok segítséget kaptunk Csubcsenkov ezredes elvtársától, a csoportfőnökség tanácsadójától, akinek a révén hozzájutottunk szovjet forrásmunkákhoz. Rengeteget dolgoztunk akkoriban, este tíz óra előtt ritkán jártunk haza, gyakran éjfélig vagy egész éjjel bent voltunk, fordítottunk, szerkesztettünk.

– Hogyan tudta felhasználni az orosz nyelvű szakirodalmat?

– Megtanultam oroszul. Elvégeztem egy hároméves esti tanfolyamot, amelyet az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Lenin Intézete szervezett és műszaki fordítói oklevelet szereztem.

– Politikai és társadalmi munka?

– Az is nagyon intenzív volt. Különböző pártfeladatokat láttam el: dolgoztam pártiskolai előadóként, egy időben a Hadtápszolgálat-főnökség ifjúsági szervezetének titkára voltam. Vasárnaponként falura jártunk, Dunapataj volt a patronált községünk. Itt nemcsak politikai agitációt végeztünk, hanem segítettünk a mezőgazdasági munkában is. Ha éppen nem volt falujárás, akkor a közúti ellenőrzésben vettünk részt szombat-vasárnap.

– Sport?

– Kedvenc sportom a szertorna és a vitorlázórepülés volt. Egyszer motorversenyen is részt vettem.

– Milyen volt a további fejlődés?

– Az ötvenes években intenzív gépesítés vette kezdetét a hadseregben, ezzel az üzemanyag-szolgálatnak is lépést kellett tartania. Megjelentek a sugárhajtású repülőgépek és velük a repülőpetróleum, a hatvanas években a rakéták és a rakétaüzemanyagok. Nőtt a gépek teljesítménye és nőttek a követelmények az üzemanyag minőségével szemben. A speciális haditechnikai eszközök speciális hajtó- és kenőanyagokat igényeltek, az üzemanyagfajták száma sokszorosára nőtt. A repülőanyag-szolgálat beolvadásával létrejött – immár a Hadtápfőnökség közvetlen alárendeltségében – a néphadsereg egységes üzemanyag-szolgálata, amely

új területtel bővült: a rakétaüzemanyag-ellátással. Az üzemanyag-szolgálat technikai eszközeivel szemben is nőttek az igények: egyre nagyobb mennyiségű üzemanyagot kellett szállítani, laktanyai és tábori körülmények között tárolni, a járműveket és gépeket csoportosan, rövid idő alatt feltölteni. Ehhez a korábbinál nagyobb teljesítményű szivattyúk, töltőgépkocsik, tábori csővezetékek, acél- és gumitartályok, töltőberendezések kellettek. Az igények egy részét import útján, más részét hazai fejlesztéssel kellett kielégíteni. Így szolgálatunkba is erőteljes műszaki fejlődés bontakozott ki, amelynek érdekében szorosan együtt kellett működnünk a katonai és népgazdasági kutatószervekkel és egyes iparágakkal, elsősorban az ásványolaj-feldolgozó iparral. Jobban előtérbe került az üzemanyag-szolgálat technikai jellege, kialakult szolgálatunk mérnök-műszaki gárdája.

— Ennek a gárdának Ön az irányítója. Megvolt ehhez a szakképzettsége?

— Kezderben nem volt meg, menet közben sajátítottam el a szükséges ismereteket. Esti tagozaton elvégeztem a műszaki egyetemet és 1966-ban vegyész-mérnöki oklevelet szereztem. Az ásványolajipar egyik legkiválóbb nemzetközi hírű szaktekintélyénél, Vajta akadémikusnál védtem meg diplomámat, amelynek tárgya egy aktuális szakmai probléma volt: a gázturbinás sugárhajtóművek kenőolajának üzem közbeni elhasználódása, oxidációja. Azt vizsgáltam, hogyan lehetne ezt az oxidációt laboratóriumi módszerekkel reprodukálni, mérni és bekövetkezését adalékanyagokkal késleltetni.

— Az önképzést ezután sem hagyta abba?

— Nem, a tanulás, mint annyi másnak a hadseregben, nekem is valóságos szenvedélyemmé vált. Kétéves esti tagozaton kenéstechnikai szakmérnöki oklevelet szereztem, majd műszaki doktori értekezést készítettem, amelyet 1976-ban védtem meg, ugyancsak Vajta professzornál. Ennek a tárgya is olyan problémát választottam, amely egy akkoriban folyó műszaki fejlesztésünk, az EMD-13 egységes motorolaj kialakításának egyik részfeladata volt. A disszertáció célkitűzése annak vizsgálata volt, hogyan lehet egyes gyártástechnológiai műveletekkel és adalékanyagokkal elérni, hogy a motorolaj optimális viszkozitása a használat során és a hőmérséklet hatására minél kevésbé változzék.

— Miért lényeges ez?

— Ez a feltétele a használati idő növelésének és a téli-nyári alkalmazhatóságnak. Hogy milyen nagy utat tettünk meg ezen a területen az elmúlt 30 év alatt, a következőkkel szeretném jellemezni: 1949-ben a motorolaj még nem tartalmazott adalékokat, használati ideje 1000 km volt, de a használattól függetlenül is évenként kétszer olajcserét kellett végrehajtani, ősszel a téli olajra, tavasszal a nyári olajra való átállást. Az EMD-13 gyártástechnológiája és adalékai egységes felhasználást, 10 000 km-es csereidőt tesznek lehetővé. És ez még messze nem a végső határ. A jelenleginél nagyobb kémiai stabilitású kenőanyagokkal megvalósítható az úgynevezett élettartam-kenés, azaz a gépjárművek üzemben tartása olajcserék nélkül, csak az elfogyasztott olaj utántöltésével. Ilyen szintetikus olajok már léteznek, de gépjárművek üzemeltetésére túlságosan drágák. A műszaki fejlesztésben ennek a célnak fokozatos megközelítésére törekszünk, úgy hogy ne csak műszakilag, hanem gazdaságilag is előnyös legyen. A gépjárművek erőátviteli hajtóműveiben, ahol kisebb az üzemi hőmérséklet, mint a motorban, kisebb az olaj termikus igénybevétele, és így az élettartam-kenés is könnyebben elérhető. Az EHM-15 honvédségi hajtóműolaj 50 000 kilométeres használati idejével jelentős lépés ezen az úton. Korábban a hajtóműolajat is cserélni kellett ősszel és tavasszal.

— Nem kellett nagy áldozatot hozni a tanulásért?

— Én ezt nem érzem áldozatnak, hanem inkább természetes folyamatnak és szükségletnek. Kétségtelen, hogy rengeteg munkába került, szabadságom, szabad időm jórészt ráment, szórakozásra nem sok idő maradt. De úgy érzem, e nélkül nem tudnám feladataimat megfelelő színvonalon ellátni. A mai rohamos technikai fejlődéssel a műszaki fejlesztés területén dolgozóknak lépést kell tartaniuk.

— Elengedhetetlen ehhez az egyetem elvégzése? Nem tanulnak ott sok olyan dolgot, ami a gyakorlatban közvetlenül nem hasznosítható?

— Természetesen az egyetemi oktatás anyaga és az egyes szakmák gyakorlati igénye és területe sem eshet egybe. Az egyetemen folyó alapos elméleti képzést szükségesnek és hasznosnak tartom, elmélyült matematikai, fizikai, kémiai tudás nélkül szerintem nem alakulhat ki a mérnöki szemlélet, még ha ezeket az ismereteket nem is tartjuk állandóan elevenen. Az általános természettudományi tanulmányok alapján néha a más szakágakban szerzett ismereteket sikerült közvetlenül is hasznosítani. Így például a gyógyszerkémiaiában megismert piramidonról kiderült, hogy használható oxidációgátlóként repülő-motorolajhoz, a repülőpetróleumban jegesedésgátlóként használt I-folyadék azonos a lakkiparban alkalmazott etilcelloszolval, az egyik szintetikus repülő-motorolaj oxidációgátló adaléka a műanyagiparban használatos kaptax-szal és a különleges üzemanyag egyik komponense alkalmasnak bizonyult a benzín oktánszámának növelésére, és így a sejtjeit különleges üzemanyag hasznosítása gazdaságosan megoldható.

— Tanulási „szenvedélye” nem ütközött parancsnokainak ellenállásába?

— Nem, sőt megkönnyítette a dolgomat, hogy parancsnokaim mindig támogattak a tanulásban. Kétszer alkalmam volt a Szovjetunióban is néhány hónapos tanfolyamon részt venni, ami nemcsak gondtalan tanulásra és ismereteim bővítésére adott lehetőséget, de a Leningrádban eltöltött közel egy év alatt sok jó barátot és felejtethetetlen, egész életre szóló élményeket szereztem. És ha a tanúlással kapcsolatban egyáltalán áldozatról lehet beszélni, szólni kell a munkatársakról, akik vállalták és elvégezték az ilyenkor elkerülhetetlenül rájuk háruló többletmunkát.

— Ha már a munkatársakról esett szó, milyen velük a kapcsolata?

— Olyan szerencsés helyzetben vagyok, hogy elmondhatom: szerelmesei a szakmának, szüntelenül keresik az újabb, jobb műszaki megoldásokat. Nem egyszer otthon, vagy az autóbuszon jönnek rá a probléma nyitjára, vagyis a munka-idő lejártakor nem húzzák le a szellemi rollót. Mindezek ellenére nem ritkák az éles szakmai viták. Az alapkérdésekben, célkitűzésekben természetesen egyetértünk, de a megoldáshoz vezető utat néha ki-ki másképpen látja. Ezeket a vitákat én jónak, termékenyeknek tartom, lehetővé teszik a probléma sokoldalú elemzését, a legjobb megoldás kiválasztását.

— Es most egy intim, vagy ha úgy tetszik „rázós” kérdés: milyen a viszonya a parancsnokaihoz?

— Örömmel mondhatom: a lehető legjobb. Úgy érzem, munkámat megbecsülik, javaslatainkat komolyan veszik, műszaki fejlesztési elgondolásainkhoz minden támogatást megadnak. Ebben az évben leszek 55 éves. Előbb a szolgálatfőnök elvtárs, majd a hadtápfőnök elvtárs közölte velem, hogy igényt tart további szolgálatomra. Minek tagadnám, ez nagyon jól esett, és örömmel vállaltam a tovább-szolgálatot.

— Ezek szerint a műszaki fejlesztésben minden a legnagyobb rendben?

— Azt így túl egyszerű, túl sommás lenne kijelenteni. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a mindennapi gyakorlati munkában számos nehézséggel kell

megküzdeni, sok kisebb-nagyobb akadályt kell elhárítani, hogy egy-egy lépéssel előbbre jussunk. És amióta néhány évvel ezelőtt műszaki alosztályunk megszűnt, a műszaki fejlesztés szervezeti feltételei kedvezőtlenebbek lettek. Megítélésem szerint az akkori átszervezés nem vette kellően figyelembe szolgálatunk technikai jellegét.

— Mi lehet ennek az oka?

— Azt hiszem az, hogy a technikai jelleg szolgálatunkban nem olyan nyíltan és szembetűnően jelentkezik, mint például a páncélos és gépjármű technikai szolgálatban vagy a repülő mérnök-műszaki szolgálatban. A harckocsik, repülőgépek nyilvánvalóan, az mondhatnám látványosan bonyolult gépek, működésükhöz, üzemben tartásukhoz a mérnökök munkája nélkülözhetetlen, ezt senki nem vonja kétségbe. A gépekben levő hajtóanyag azonban rejtve marad, nemcsak a szem elől, de átvitt értelemben is: tulajdonságairól, kezeléséről, minőségi előírásairól még a technikailag jól képzett tisztok is néha tájékozatlanok. Pedig itt is bonyolult műszaki összefüggésekről van szó. Hadd hozzak fel erre egy példát. Míg az első sugárhajtású repülőgépek hajtóanyagának mindössze négy minőségi mutatója volt, addig a mai korszerű repülőpetróleumnak közel 30 minőségi követelményt kell kielégítenie. Ezek a minőségi paraméterek befolyásolják az elérhető repülési sebességet, magasságot, távolságot, hajtómű-élettartamot. Az első gázturbinák kenésére még transzformátorolajat használtak, ma már erre a célra különleges szintetikus olajok állnak rendelkezésre, Vagy egy másik példa: testvér-szolgálatunkat a Szovjet Hadseregben korábban üzemanyag-ellátó szolgálatnak hívták, néhány évvel ezelőtt az elnevezés üzemanyag-szolgálat lett, ezzel is kifejezve, hogy az ellátási funkciót már nem tekintik elsődlegesnek. A szovjet üzemanyag-szolgálat vezetője, V. V. Nyikityin vezérezredes elvtárs — maga is mérnök — többször hangsúlyozta a mérnöki szemlélet fontosságát a szolgálatban.

— Van-e kapcsolata a testvéri hadseregekben szolgálatot teljesítő üzemanyag elvtársakkal?

— Igen. Elsősorban Nyikityin vezérezredes elvtársat említem, aki a szövetséges hadseregek üzemanyag-szolgálatában átlános tekintélynek és köztiszteletnek örvend, és akitől sok segítséget kapunk. Hagyományos kapcsolatunk alakult ki a Déli Hadseregcsoport üzemanyag-szolgálatával, ahol sok jó barátot szereztem. Máig levelezésben állok N. R. Jávnyik ezredes elvtárral, G. A. Arisztakeszján nyugállományú ezredes elvtárral, akik korábban Magyarországon teljesítettek szolgálatot. Jó ismerőseim vannak a német, lengyel, csehszlovák, bolgár kollégák között is, akikkel konzultációkon és értekezleteken többször találkoztam.

— Mindig a minisztériumban teljesített szolgálatot?

Nem. Közél egy évig az egyik üzemanyagraktárban. Szerettem ott lenni, mert közvetlen kapcsolatom volt a sorállománnyal, közelebb kerültem a csapatélethez, tapasztalatokat szereztem a gyakorlati munkában. Évekig az üzemanyag-átvételi osztálynak voltam a vezetője, amely akkoriban külön szervezatként működött. Ez a beosztás lehetővé tette, hogy az ásványolajiparral közelebről megismerkedhessem.

— Térjünk vissza a magánéletéhez. Mí a kedvenc szórakozása?

— Említettem, hogy szórakozásra nem sok időm marad. Irodalmi elmárádásomat csak nyugdíjas koromban fogom tudni pótolni. Szeretem a klasszikus zenét, ebben az évben eljártam azokra a koncertekre, amelyeket a néphadsereg új művelődési házában kitűnő hazai és külföldi művészek adtak.

— További tervek?

— Most németül tanulok, ez a munkámhoz, a szakirodalom tanulmányozásához szükséges. Szeretnék továbbra is aktívan dolgozni a műszaki fejlesztésben és a szolgálat egyéb feladataiban. És csetleg egy kandidátusi értekezést összehozni, ha erre idő lesz.

— Ennek mi lesz a tárgya?

— Azt még nem tudom. Több olyan fejlesztési témánk van folyamatban, amelyek alkalmasak arra, hogy alapjául szolgáljanak az ilyen jellegű kutatómunkának.

A tervek valóraváltásához erőt és egészséget kívánunk, köszönjük a beszélgetést.