

A hadsereg második lépcsője üzemanyag feltöltésének hátországi problémái

József Vince alezredes

Háborúban a győzelem kivívásának elengedhetetlen feltétele, hogy az ellenséget megsemmisítsük, létfontosságú körleteit elfoglaljuk. Ahhoz, hogy ezt elérhessük, csapatainknak el kell hagyni béke diszlokációit és a harc megvívásához szükséges csoportosítást, harcrendet kell felvenniük. Ez a manőver a potenciális ellenségtől való távolság függvényében, rövidebb-hosszabb menet végrehajtásával jár.

A Magyar Néphadsereg seregtestjei, magasabbegységei, diszlokációjának és a várható ellenség elhelyezkedésének ismeretében megállapítjuk, hogy azok a magasabbegységek, amelyekkel a HDS első lépcsőjében számolhatunk, kis távolságú menet megtétele után, rövid időn belül képesek háborús csoportosításukat felvenni. E menet üzemanyag biztosítása saját béke készletből megoldható, ez sem a csapatnak, sem pedig a hátországnak problémát nem jelent.

Nem ilyen egyszerű a kérdés a második lépcső átcsoportosításánál. Erre 1–3 hadosztály jöhet számításba.

Az MN Harcszabályzata 143. pontja alapján vizsgálva a hadosztályok elhelyezkedését azt állapíthatjuk meg, hogy a napi 200–250 km-es menetteljesítéssel két hadosztály összpontosítási, vagy várakozási körletét 10–12 órán belül képes elérni. Az érvényben levő HKSZ utasításoknak megfelelő mozgó és kiegészítő készleteik bőségesen fedezik a menethez szükséges üzemanyag mennyiséget. Az ÖPK-ba (VÁK-ba) való beérkezés után a Dunántúlon letárolt üza. készletek és a HDS töltő eszközei (tábori töltősorok) biztosítják az előrevonás alatti felhasznált üzemanyag pótlását és a készletek gyors kiegészítését.

E két hadosztály előrevonása a hátországi csapatoknál csak forgalomszabályozási, esetleg a Dunán való átszállítási problémaként jelentkezik, de semmiképpen nem jelent üzemanyag feltöltési gondot. Ezért a téma tárgyalásakor ez a két hadosztállyal nem kívánok részletesebben foglalkozni.

Egy hadosztály diszlokációja viszont már olyan, hogy annak előrevonásának üzemanyag biztosítása komoly gondot jelenthet mind az előljáró seregtest, mind a Hátországvédelmi Parancsnokság üza. szolgálatainak, illetve a végrehajtásban érintett alárendeltjeinek. Mivel a probléma adott, a megoldás viszont nincs egyértelműen szabályozva (a kialakult gyakorlat az, hogy a Központ Hadtáp határozza meg a feltöltés rendjét), továbbá a megoldás a jelenlegi feltételek mellett meglehetősen bonyolult, ezért ezzel részletesebben kell, hogy foglalkozzam. Keresve azt az optimális megoldást, amely elősegítheti a hadosztály menet közbeni gyors feltöltését.

Először is azt kell megvizsgáljunk, hogy az előrevonás során a menet melyik változatát alkalmazzák, mekkora az a távolság, amit a hadosztálynak a béke diszlokációból az ÖPK-ig (VÁK-ig) meg kell tenni, mennyi idő szükséges hozzá, mi a várható üza. fogyasztás, mi az a mennyiség, amit pótolni kell, mivel, – továbbá az idő függvényében – hogyan oldható ez meg?

A menet legcélszerűbb változatának az látszik, hogy a kerekes járműveket „lábón”, a lánctalpas és nehéz technikát pedig vasúton vonják előre, vagyis az előrevonást kombinált menettel oldják meg. E változat sok előnye közül csak a szűk szakmai szempontból leglényegesebbet emelném ki, vagyis azt, hogy e megoldásnál fogy a legkevesebb üzemanyag, mert kevesebb technikai eszközt kell feltölteni és lényegesen rövidebb idő alatt hajtható végre a feladat. E megoldással a gázolaj felhasználás mintegy felére csökkenhet. Sürgős esetben, amikor a vasúti szállítás nem jöhet számításba, marad a nehéz technika tráileren való szállítása, vagy a lánctalpon végrehajtott menet. Mindkét esetben 100–150%-al növekszik a gázolaj fogyasztás, illetve a feltöltendő anyag mennyiség, amely nem elhanyagolható az üzemanyag utántöltés szempontjából.

Az előrevonás távolságát vizsgálva kiderül, hogy ez 400–500 km, amely megtételéhez két nap felrétlenül szükséges. A rövid és hosszú pihenők mellett egy nappalozást (éjjelezést) feltétlen be kell ütemezni. Ezt követeli meg a szemlélyi állomány erejének megóvása, a gépjárművek állapotának ellenőrzése, technikai kiszolgálás és meghibásodások kijavítása.

Ahhoz, hogy a menet folytatható legyen a leürült gépjárműveket, üza. szállító eszközöket fel kell tölteni.

A helyzet jobb megértése érdekében elvégzett számvetések alapján – egy változatként – az alábbi következtetésre juthatunk:

Az út felénél – mintegy 200–250 km megtétele után – célszerű nappalozási (éjjelezési) körletet kijelölni. Ezt indokolja egyebek között az a tény is, hogy a Dunát mint nagy folyó akadályt – az út második felének megkezdésekor – stacioner vagy szükség átkelő eszközökön le kell küzdeni. Tehát a sorokat rendezni kell. A készleteket ki kell egészíteni, az állományt meg kell pihentetni.

Kombinált menet esetén a nappalozási (éjjelezési) körletig a kerekes járművek mintegy 0,6–0,75 ja hajtóanyagot fogyaszthatnak, mely 80–100 t benzint és 150–180 t gázolajat jelent.

Teljes „lábón” történő menetkor ehhez hozzájön még a lánctalpas technika (hk.) fogyasztása, mely 0,9–1,14 ja, amely gázolajban 210–270 t-ár jelent.

Összességében tekintve kombinált menet esetén 230–280 t hajtóanyag és 76–95 db 3 t-ás üza. töltő gk. szükséges. Teljes „lábón” történő menet esetén ez 440–550 t hajtóanyag és 148–186 db 3 t-ás töltő gk. Ez nem csekély mennyiség, és ha jól megnézzük egy fordulóval a ho. rendszeresített üza. szállító eszközeivel el sem szállítható. Pedig az MN Harcászati Szabályzata (e., ho.) 155. pontjában foglaltak szerint: a mozgókészleteket a menet alatt is ki kell egészíteni. Ezt gépkocsi szállítással – ha szükséges légi szállítással – oldjuk meg, általában a hosszú pihenő és nappalozás (éjjelezés) körleteiben... Ha a menetet a saját csapatok mögöttes területcín hajtjuk végre, akkor célszerű az üzemanyagot már előre szállítani a hosszú pihenő és nappalozási (éjjelezési) körletekbe”.

A Harcászati Szabályzat meghatározza tehát az üza. feltöltés helyét és módját, azonban a végrehajtás technikai-technológiai megoldására nem ad és nem is adhat választ.

Jelen esetben a központhadtáp feladata, illetve a mi problémánk. Az előbbiekben már kitűnt, hogy az előremozgó ho.-nak nincs ennyi üza. szállító eszköze, de üzemanyaga sem, mivel a rendszeresített üza. szállító eszközei az elrendelt készletszinttel van arányban. Ez a készlet pedig mint a korábbiakból is kitűnt – a nappalozási (éjjelezési) körletig meglehetősen lefogyott. Annak érdekében tehát, hogy a ho. készleteit feltölthessük, külső segítségre van szükség.

Felvetődik a kérdés, ki adja ezt a segítséget, ki képes erre? Van az előjáró HDS. Eszköze is van, anyaga is van. Csak az a gond, hogy:

- ezek valószínűsíthetően a Dunántúlon vannak, illetve
- ezeket a készleteket és eszközöket a ho. feltöltéséhez az ÖPK-ban (VAK-ban) kell előkészíteni, azokkal tehát nem lehet számolni. Meg kell ezért vizsgálni, hogy mi van még ezen a területen, amely a feladat megoldásában részt vehetne?

Itt néhány hátországvédelmi szakcsapat és területvédelmi egység található, amely nagy többségének azonban a saját üzemanyag ellátása is gond, nemhogy ilyen nagy volumenű feladat megoldásában részt vehetne.

A szakcsapatok közül csupán a dunai Ideiglenes Átrakó Körlet (IÁK) jöhet számításba. Ez a szervezet az, amelyiknek az állományába egy 800 tonnás üzemanyagszállító zászlóalj és mintegy 1600 m³-es tranzit tároló kapacitás tartozik. Szivattyú eszközökkel és 4 klt. tábori csővezetékkel is rendelkezik. Azonban most jön a „de”. Ez a szervezet csak a legmagasabb harcüksültségi fokozatban kezdi meg a mozgósítás végrehajtását és lévén hosszú készenletű szervezet, teljes harcüksültséget minimum 3 nappal későbbben éri el, mint ahogy a feltöltésben részt kellene vennie. Ez volna a kisebb probléma, mert ez egy szervezési intézkedéssel megoldható, vagyis rejtett mozgósítással egy nappal előbb kellene bemozgósítani az IÁK-ot, mint a második lépcsős hadosztályt.

Ezek után vizsgáljuk meg mire képes az IÁK? Szállító és tároló kapacitására már a fentiekben említést tettem. Szivattyú eszközeinek összteljesítménye 340 m³/óra. Ezek mind alkalmassá tennék, hogy a szükséges anyagot valamelyik központ üza. raktárban felvételezzék és a helyszínre szállítsák. Az IÁK azonban sem tartály, sem pedig gépkocsi töltősorral nem rendelkezik. A ho. feltöltése érdekében ezért alapvetően csak szállítókapacitásával számolhatunk.

Szállító zászlóalja alkalmas arra, hogy a nappalozási (éjjelezési) körletig elfogyasztott hajtóanyag mennyiségét a Központ Üzemanyag Raktárban felvegye a körletbe kiszállítsa és anyagátadó pontokat telepítve a hajtóanyagot a ho. üza. szállító eszközeibe áttöltse. Ez saját eszközeivel mintegy 4 órát venne igénybe. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azonban, hogy a második lépcsős ho., ha nem is olyan jól van ellátva üza. töltő gépkocsikkal, mint az első lépcsős hadosztályok, azért bizonyos számú töltőgépkocsival rendelkezik. Ezeket szivattyú állomásként telepítve az anyagátadás ideje véleményem szerint 2 órára csökkenthető.

Tehát egyenlőre ez az a segítség, amelyet a hátország csapatai a HDS második lépcsőjének feltöltésében nyújtani tud. Ez nem túl sok, de ha jól meggondoljuk nem is kevés. Ugyanis a ho. üza. szállító eszközeit tehermentesítjük egy 200–220 km menet végrehajtása alól. A hajtóanyag a körletben várja őket. A körletben tartózkodás ideje alatt a teljes feltöltés megoldható. Kíméljük a személyi állományt, és végül az üza. szállító eszközöknek nem kell elmaradni a ho. menetoszlopától, hanem vele együtt folytathatják a menetet.

Megítélésem szerint szükséges lenne az IÁK-ok állománytábláját tartály gk. töltősor készletekkel kiegészíteni, az átfejtési idő lerövidítése érdekében.

Jól tudom, hogy egy állománytábla módosításnak költség, gyártási, beszerzési kihatásai is vannak, de úgy vélem megérné, mert nem mindegy, hogy az oly fontos üzemanyagot a harcoló csapatokhoz, a jelenleginél gyorsabban juttathassuk el a rendeltetési helyére.

Nem utolsó szempont az sem, hogy ez esetben az IÁK a második lépcső feltöltésében nemcsak anyagátadó pontot tudna létesíteni, hanem töltő állomások telepítésével aktívan részt tudna venni a gép- és harcjárművek feltöltésében. Mellyel nagymértékben tehermentesítené mind az egyébként is másiránvó feladatokkal lekötött HDS-t, mind a menettel elfoglalt második lépcsőt.