

## A hadtápbiztosítás sajátosságai a Falklandi háborúban

Szemes Zoltán őrnagy

A hadtudomány egyik fontos feladata a helyi háborúk és katonai konfliktusok tapasztalatainak feldolgozása. Az úgynevezett „kis háborúk” társadalom- és katonapolitikai értékelése, katonatechnikai vizsgálata nélkülözhetetlen a korszerű háború jellegének, megvívási módjainak és sajátosságainak jobb megértéséhez, a tapasztalatok saját célú felhasználásához.

Az 1982-es év egyik nagy katonapolitikai meglepetése a brit–argentín válság, a falklandi konfliktus volt. (Lásd az 1. sz. táblázatot.)

Argentína 1982. április 2-án csapatokat küldött a Falkland (Malvin) – szigetekre, a brit korona egyik utolsó gyarmatára, amelyet Anglia számos ENSZ-határozat ellenére sem volt hajlandó átengedni Argentínának. Válaszul az anti-imperialista akcióra Nagy-Britannia – amely nem volt hajlandó lemondani gyarmatosító politikájáról – háborút robbantott ki a szigetekre és az Egyesült Államok sokoldalú támogatásával június 14-én fegyverletételre kényszerítette az argentinokat.

1. sz. táblázat

### *A háború lefolyásának kronológiája*

- Április 2. Az argentinok elfoglalják a Falkland- és Déli-Georgia szigeteket.
- 5–7. A dél-atlanti térségben felhasználásra tervezett angol expedíciós erők nagyarányú kifejlesztése.
- 5-től A haditengerészeti alkalmi harci kötelék átcsoportosítása a Falkland-szigetekhez.
25. Az angolok visszafoglalják Déli-Georgia szigeteket.
30. Angol légi és tengeri blokádnál a Falkland-szigetek körül.
- Május 21. Az angolok partra szállnak a San-Carlos öbölben (Keleti-Falkland ÉNY-i részén).
- 30-ig Port-Darwin és Goose Green települések elfoglalása.
- Június 2. Argentín csapatok körülrzése Port-Stanley-nél.
8. Újabb angol deszant partratétele Fitzroy-öbölben.
12. Döntő támadás megkezdése Port-Starley ellen.
14. Argentín kapituláció.

A háború lefolyásával, a haditevékenységek jellegével, a haderőnek és fegyvernemnek alkalmazásával, az alkalmazott korszerű fegyverek leírásával számos – elsősorban külföldi – tanulmány, publikáció és cikk foglalkozott. Sajnálatos tény azonban, hogy a konfliktus szakirodalmában nem, vagy csak érintőlegesen tárgyalta a résztvevő fegyveres erők hadtápbiztosításának kérdéseit és problémáit. Körülbelül napjainkra ért meg a helyzet, hogy e részletek, töredékek és utalások alapján lehetőségünk legyen a háborúban részt vett angol expedíciós erők hadtápbiztosítási rendszerének – logikai úton történő – rekonstruálására, a hadtápbiztosítási feladatok összegezésére, egységes rendszerben való megfogalmazására. Erre teszünk kísérletet jelen cikkben.

A falklandi háború hadtápbiztosításának alapvető sajátosságai abból származtak, hogy a brit haditengerészeti csoportosításnak (vagy ahogyan az angolok nevezték: a kijelölt alkalmi harci köteléknek), az anyaország pontjaitól rendkívül távol – 12800 km-re<sup>1</sup>, közvetlen légi és hadtáptámogatás nélkül kellett megoldani a feladatát. Ezért a csoportosítás részére egy olyan erős „úszó hadtápot” hoztak létre, amely az angol expedíciós erők mindenféle hadtápbiztosítási szükségletét képes volt folyamatosan kielégíteni. Ez a körülmény tette szükségessé a polgári kereskedelmi flotta hajóinak bevonását a hadtápbiztosítási feladatok végrehajtásában. Önmagában véve ez nem új jelenség, hiszen Anglia a gyarmatosító háborúiban régen is alkalmazott kereskedelmi hajókat. De míg korábban az Egyesült Királyság az egész világot behálózó előretolt hadállásaira (gyarmataira, katonai támaszpontjaira) támaszkodhatott (ami nyilvánvalóan megkönnyítette az anyagi és egészségügyi ellátási feladatokat, s csökkentette az igénybeveendő kereskedelmi hajók számát), ebben a háborúban már ilyen lehetőség nem volt.

A sajátosság tehát a kereskedelmi flotta nagyarányú – korábban nem tapasztalt – méretű bevonásában rejlett.

Erős hadtáp létrehozását tett szükségessé az alkalmazott haditengerészeti csoportosítás is, amely – mint ahogyan ezt a nyugati sajtóban megjegyezték – a II. világháború óta a legnagyobb haditengerészeti hadműveleti magasabbegység volt. A csoportosításba tartozó kötelékben több mint 50 – különböző hajószárhoz tartozó – hadihajót soroltak be. (A brit flotta 2/3 részét.) A szárazföldi csapatokból és a tengerészgyalogságból álló deszant létszáma megközelítette a 10 ezret. Az expedíciós erők állományát összesen – beleszámítva a kereskedelmi flottától bevont erőket és eszközöket is – több mint 120 hajó és közel 30 ezer fő alkotta. (Lásd a 2. sz. táblázatot.)

A haditengerészeti hadműveleti csoportosítás hadtápját a haditengerészeti flotta szállító (kísérő) flottájából és a kereskedelmi flotta rekvirált vagy bérelt hajóiból állították össze. A haditengerészeti kísérő hajókhoz tartályhajók, szállítóhajók, kórházhajók és partraszállító hajók tartoztak. A polgári tulajdonú hajók között a 60 ezer tonnás „Queen Elizabeth” személyszállító luxushajótól a 600 tonnás vontatóhajóig mindenféle méretű és fajtájú hajó előfordult. Ily módon a „hadtáp flotta” állományába több mint 70 hajó tartozott, ami azt jelentette, hogy egy hadihajóra több mint egy biztosító-ellátó hajó jutott. A deszant hadtápbiztosítást a szervezetszerű hadtáperők – és eszközök (ellátó alegységek, segélyhelyek) végezték. A légi támogatást biztosító – légierőkhöz tartozó – repülőgépek

<sup>1</sup>A nagy távolság érzékeltetése kedvéért megjegyeznénk, hogy mind Tokió, mind Singapúr közelebb van Angliához, mint Port-Stanley, a Falkland-szigetek adminisztrációs központja (fővárosa).

ellátását és kiszolgálását a légitámaszon a saját hadtápegységek, levegőben pedig a légiutántöltő repülőgépek hajtották végre.

2. sz. táblázat

A falklandi háborúban részt vett angol fegyveres erők csoportosítása

<b>I. Harci erők:</b>		<b>II. Hadtápbiztosítási erők:</b>	
<b>1. Haditengerészeti erők:</b>		<b>1. A. Tengeri Szállítóflotta:</b>	
a) <i>hadihajók:</i>		– tartályhajó (üza.): 8	
– atomtengeralattjáró:	4	– tartályhajó (víz):	2
– hagyományos tengeralattjáró:	2	– szállítóhajó:	3
– repülőgépanyahajó:	2	– kórházhajó:	3
– romboló	9	– <i>partraszállító hajó:</i>	6
– fregatt:	20	Összesen (hajó):	22
– partraszállító parancsnoki hajó	2	<b>B. Kereskedelmi flotta:</b>	
– deszanthajó:	8	– utasszállító óceánjáró hajó:	3
– <i>aknakutató hajó</i>	5	– tartályhajó (üza.):	23
Összesen (hajóegység):	52	– tartályhajó (víz):	3
b) <i>haditengerészeti légierő:</i>		– konténerszállító hajó:	5
– repülőgép-anyahajókon:	40	– univerzális szállítóhajó:	8
– térségbe szállított:	28	– kórházhajó:	3
– <i>megerősítés a légierőtől:</i>	14	– vontatóhajó:	3
Összesen (repülőgép):	32	– <i>egyéb hajó:</i>	2
c) az alkalmi harci kötelék összlétszáma:		Összesen (hajó):	50
	15 900	Személyi állomány:	5000 fő
<b>2. Szárazföldi erők:</b>		<b>2.</b>	
– tengerészgyalogos zászlóalj:	3	– dd. htp. aeg-k	
– gyalogos zászlóalj:	3	– z. htp. aeg-k	
– ejtőernyős zászlóalj:	2	<b>3.</b>	
– kommandó zászlóalj:	1	– légierő htp. aeg-k	
– tüzérezred:	1	– légi üzemanyagutántöltő repülőgép (db):	18
Létszám (főben):	9600		
<b>3. Légierő: (repülőgép)</b>			
– Vulcan strat. bombázó:	2		
– Nimród járőrgép:	6		

A katonai jellegű felhasználás megkövetelte a kereskedelmi hajók berendezését, átalakítását, speciális berendezésekkel és eszközökkel történő felszerelését. A hajókat ellátták helikopter-leszállóhelyekkel (anyagmálházás, sebességszállítás céljából), hangárokkal (repülőgépek és a harci helikopterek szállításához), kiegészítő légénységi helyiségekkel megfelelő (elsősorban légvédelmi) fegyverzetrel, üzemanyag- és víztároló tartályokkal, katonai híradóeszközökkel és más szükséges berendezésekkel. A hajók berendezését és felszerelését 300 angol vállá-

lattól összeválogatott speciális munkacsoportok végezték, akik előre elkészített és tipizált tervek alapján, erőltetett ütemben (3 váltásban, éjjel-nappal) dolgoztak.

Az angol sajtó külön kiemelte az átalakítások gyors végrehajtását. Egy hajó berendezésére és felszerelésére átlagosan 72 óra jutott. Például a „Canberra” (45 ezer regisztertonna) nevű utasszállító hajó átalakítását április 5-én kezdték meg közvetlenül azután, hogy a hajó egy négyhónapos tengeri útról érkezett meg. A hajóra építettek 3 helikopter-leszállóhelyet, ellátták rakodógépekkel, óceáni anyagátvitelre alkalmas berendezésekkel, segélyhelyeket telepítettek, továbbá felszerelték híradóeszközökkel. Ez a hajó április 9-én már a dél-atlanti térségbe indult, fedélzetén 2000 tengerészgyalogossal, a szükséges fegyverzettel, lőszerrel, élelmiszerrel és egyéb anyagi készlettel. Az „Uganda” (16,9 ezer RT) nevű személyszállító egy földközi-tengeri hajóúton volt, amikor április 11-én döntöttek rekvirálásáról. A hajó a legközelebbi kikötőben kirakta az utasait (iskolásgyermekket), Gibraltárba ment, ahol 3 nap alatt 1000 ágyas (amelyet – szükség esetén – 1200 főre lehetett bővíteni) „úszó kórházzá” alakították át. Az egészségügyi feladatok ellátására 100 fős egészségügyi személyi állományt, 90 t egészségügyi anyagot és egyéb szükséges felszerelést biztosítottak.

A kereskedelmi hajók átalakítása mellett nagy figyelmet fordítottak a haditengerészeti flotta kiegészítő hajóinak felkészítésére is. A készletek feltöltésén, a működés technikai feltételeinek megteremtésén túl felkészítő, összekovácsoló foglalkozásokat vezettek le a személyi állomány részére. Erre különösen azért volt szükség, mert a hadtápfeladatokat ellátó kiegészítő hajókon zömében a polgári életből mozgósított személyi állomány szolgált. (A mozgósított 4 ezer tengerész nagyobb része az ellátó hajókon dolgozott.)

A felkészítő-kiképzési foglalkozásokon részt vettek az 5. gyalogos dandár hadtápegységei is, amelyek – a dandár alegységeivel együtt – a második ütemben kerültek deszantolásra. Ennek a dandárnak ugyanis – mivel a készenléti állapota alacsonyabb volt a többi egységnél – 10 napos harcászati gyakorlatot vezettek le a Walesi hegyekben, a falklandi terekhez és időjáráshoz hasonló viszonyok között. Ezen a gyakorlaton történt meg alapvetően a hadtápegységek összekovácsolása is.

A többi Falklandon alkalmazott alegység, egység hadtáp szervei megfelelő begyakorlottsággal bírtak. Az összekovácsoltságot nemcsak az évente megtartott norvégiai gyakorlatok, hanem a dandár erejű dániai gyakorlatok és az évente NSZK-ban tartott áttelepülési és harcászati gyakorlatok tapasztalatai biztosították.

A kiegészítő, feladat-orientált felkészítés után az angol katonai vezetés a hadtápszervek személyi állományának felkészültségét jónak ítélte meg. Úgy látták, hogy a hadtáp állomány – annak ellenére, hogy nagy volumenű (20 ezer fő) légi és tengeri szállítást utoljára 1970-ben hajtott végre Malaysiába – gyorsan megértette a feladatát, s jól alkalmazkodott a körülményekhez.

Az anyagi biztosítás központi kérdése a készletképzés és az utanszállítások megszervezése volt. Mivel a háború kezdetén nem lehetett előre látni, hogy a konfliktus mikor fejlődik be, ezért a térségben 3 hónapra elegendő anyagi készletet halmoztak fel.

A haditevékenységek körzetébe – több lépcsőben – induló haditengerészeti csoportosítás készleteit teljes mértékben feltöltötték (az I. lépcső erői kivételével,

amelyek 80<sup>0</sup>,0-os feltöltöttséggel indultak el és készleteiket később pótolták), sőt a nagyfogyasztású anyagokból (üzemanyag, élelmiszer, víz stb.) tartalékokat is képeztek.

A tengerészgyalogos dandár, az ejtőernyős zászlóalj, a kommandó zászlóalj és a gyalogos dandár részére a hajókon több hetes szárazföldi harctevékenység megvívására elegendő készletet és felszerelést halmoztak fel. A hadtápegységek készen álltak a partraszállás, illetve a harctevékenységek hadtápbiztosítási feladatainak végrehajtására.

Az anyagi biztosítás és az utánpótlási feladatok megszervezésében felbecsülhetetlen értékű szolgálatot nyújtott<sup>2</sup> a kicsiny Ascension-sziget (*lásd az 1. sz. vázlatot*) amely kb. félúton helyezkedett el Nagy-Britannia és a Falkland-szigetek között.

A szigetet, amely a háború előtt amerikai polgári repülőgépirányító állomás volt, az angolok utánpótlási bázisának rendezték be. A szigetre – közvetlenül a konfliktus kezdetén – 5000 személyt és 7000 tonna élelmezési anyagot szállítottak. Az angol hadihajók a szigetről pótolták a hiányzó anyagi készleteket, ott szerveződtek „harcrendbe” és hajóztak tovább a Falkland-szigetek felé. A sziget szolgálat átrakókerület a kereskedelmi flotta nagy szállító- és tartályhajói, valamint a haditengerészeti flotta szállító hajói között. A katonai szállító légierő „Herkules” és „VC-10” típusú szállító repülőgépeivel 600 bevetést hajtott végre a szigetre. A repülőtéren – a helikopterek tevékenységét is beleértve – naponta 800 le- és felszállást hajtottak végre, ami megfelel a világ legnagyobb repülőtereinek légi forgalmának. De a szigetről hajtották végre harci bevetéseiket a „Vulcan” Stratégiai bombázók és a „Nimród” járőrgépek is.

Az angolok az expedíciós erők biztosítására az Ascension szigeteken kívül – április 25-től – a Déli-Georgia szigeteket is felhasználták. Ezek a szigetek azonban elsősorban a technikai biztosítás szempontjából voltak jelentősek, mivel ott bontakoztatták szét a hajójavitó, helyreállító és kiszolgáló üzemeket, erőket és eszközöket.

Az utasszállítási feladatok végrehajtásában nagy jelentősége volt a kereskedelmi flotta és a haditengerészet tengeri szállítóflottája közötti eredményes együttműködésnek. (*Lásd a 2. sz. vázlatot.*)

A szállító-kisegítő flotta – mint a haditengerészeti hadművelleti csoportosítás része – végezte a hadihajók közvetlen hadtáptámogatását a haditevékenységek körzetében. A szállítóflotta részére a kereskedelmi flotta hajói adták át a szükséges „municiót.” A kereskedelmi flottának teljesen át kellett hidalni azt a hatalmas távolságot, amely a haditevékenységek övezetét az ellátó bázisoktól elválasztotta. E feladatnak a teljesítése – tekintettel arra, hogy az ellátási forrásoktól a harci övezetbe való eljutás több hetet vett igénybe<sup>3</sup> – egy permanensen működő utanszállítási rendszer létrehozását követelte meg. A kereskedelmi flotta az utanszállítási feladatokat – a hadműveletek mélységének és métercinck megfelelően – a következőképpen hajtotta végre:

<sup>2</sup> Amerikai szakértői vélemények szerint a közbeeső bázis nélkül az angolok nem tudtak volna megtehető méretű, intenzitásu és eredményességu hadműveleteket folytatni.

<sup>3</sup> Nagy-Britanniából az Ascension-szigetig a hajók 12–14 nap alatt, onnan a Falklandokig 10–12 nap alatt jutottak el.

1. A hajók többsége Nagy-Britanniából és Gibraltárból Ascension szigetéig szállított, ahol az anyagi készleteket vagy a kereskedelmi flotta másik részének, vagy a haditengerészet kiegészítő-ellátó hajóinak adta át.

2. A kereskedelmi flotta másik része Ascension szigetéről a hadművelési körzetig szállított és ott adta át az anyagi készleteket a hadtápellátó hajóknak.

3. Néhány hajó közvetlenül a haditevékenységek körzetébe szállított és adta át rakományát a szállító flotta hajóinak, vagy esetenként közvetlenül a hadihajóknak.

A végrehajtott szállítási feladatok nagyságát mutatja, hogy a kereskedelmi flotta június 14-ig, a háború befejezéséig 700 ezer tonna üzemanyagot és 100 ezer tonna szilárd anyagot szállított a dél-atlanti térségbe. Az utánszállítás egyik sajátossága volt, hogy a Falklandokra szokatlanul kevés harc- és gépjárművet szállítottak. A dandárok szervezetszerű állományába – állománytábla szerint – mintegy 3000 gép- és harcjármű tartozott, de ebből a szigetekre csak 300-at szállítottak. A nehéz falklandi terepviszonyok miatt ugyanis csak a „Scorpion” és „Scimitar” típusú könnyű harckocsikat, valamint a tengerészgyalogoság „Snowcat” típusú terepjáróját lehetett alkalmazni.

A háború során az ellátmányi anyagok 95<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a Angliából, 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-a Gibraltárból (üzemanyag), illetve Új-Zélandból (élelmezési anyag: whisky, dobozos sör, számoça, tejszín) származott. A kereskedelmi hajók a konfliktus ideje (kb. 2,5 hónap) alatt 2000 feltöltési-anyagátadási műveletet hajtottak végre az Óceánon, ebből kb. 1500 alkalommal üzemanyaggal. A haditengerészeti flotta kiegészítő-ellátó hajóinak 1 millió harci egységcsomagot adtak át, amelyekhez kb. 12 millió adag élelmiszer tartozott. A nagy tartályhajók állandóan 500 ezer tonna nem csökkenthető üzemanyag-készletet tároltak.

A kijelölt alkalmi harci kötelék szállító flottája a haditengerészeti csoportosítás hadtápbiztosítási feladatait végezte. A harctevékenységek körzetében állandóan 12–25 ellátó hajó (ebből 6–10 tartályhajó) tartózkodott. A haditengerészeti légierő gépcit bevetésenként (a „Harrier” típusú helyből felszálló repülőgépek 1585 harci bevetést hajtottak végre a konfliktus során), a személyi állomány ellátását naponta, a hadihajók üzemanyag, lőszer és egyéb anyag szükségleteit 4–5 naponta biztosították. A hadtápellátóhajók a hadműveletek alatt 1200 alkalommal hajtottak végre lőszer, üzemanyag és egyéb anyag feltöltést. Például az „Olmeda” üzemanyagszállító tartályhajó május hónapban a 2 repülőgépanyahajót (a „Hermes”-t és az „Invincible”-t) és kísérő hajóit 93 alkalommal látta el üzemanyaggal, amelyhez magát a tartályhajót is ötször kellett újratölteni. A hadműveletek során ez az üzemanyag-szállító hajó 30 ezer tonna diesel olajat, finomított kőolajterméket és repülő-üzemanyagot szállított a haditevékenységek körzetébe.

A tengeri és a szárazföldi harctevékenységeket támogató légierő anyagi biztosításában alapvető szerepet játszottak a „Victor” típusú légi utántöltő repülőgépek. (A légierő gépeinek bevetés előtti és utáni hadtápbiztosítását az Ascension szigeten végezték.)

A légi üzemanyag-utántöltő repülőgépek 600 bevetésből mindösszesen 6 volt eredménytelen technikai meghibásodás miatt. A Falklandokon bevetett minden „Vulcan” stratégiai bombázó bevetésenként 14 órát töltött a levegőben, amely során 18 alkalommal hajtott végre üzemanyag-utántöltést légi úton. A feltöltési

műveletekhez pedig 10 légi üzemanyag-utántöltő repülőgépre volt szüksége. A legtöbb légi utántöltést a „Nimród” típusú haditengerészeti járőrgépek igényelték, amelyek több mint 200 bevetést hajtottak végre a dél-atlanti térségben. Egy bevetés időtartama időnként meghaladta a 18 órát, amely a légi utántöltetetővé át nem alakított, hasonló típusú gépek idejének több mint kétszerese.

A bevezetések nagy száma, a levegőben töltött nagy óraszám szükségessé tette a légi üzemanyag-utántöltő repülő kapacitásának növelését. Ezért több „Vulcan” bombázót és „C-130” típusú közepes szállítórepülőgépet légi üzemanyag utántöltő repülővé alakítottak át.

A szárazföldi harctevékenységek „hadtáptámogatásának” legnagyobb problémáját a nagyméretű hajók kikötésére alkalmas kikötők hiánya okozta. Emiatt a harcra készülő hajók (főleg a tüzérségi lövegeket), az anyagi készleteket és az egyéb felszerelést a nyílt vízen álló hajókról kellett partraszállítani. Ez a nehézség Port-Stanley visszafoglalásáig igen nagy gondokat okozott. A probléma utána sem szűnt meg, mivel a főváros kikötőjének kis mérete és a kikötőberendezések hiánya a nagy hajók fogadását erősen korlátozta.<sup>4</sup> A partraszállításhoz több mint 100 szállítóhelikoptert, valamint az alkalmi harcra kötelek átrakó- és kikötőhajóit alkalmazták.

A San-Carlos-i partraszálláskor (lásd a 3. sz. vázlatot) a deszanterek anyagi biztosítását 8 szállítóhajó végezte. A hajókról partraszálló kb. 5000 fős tengeri és helikopteres deszant részére az első napokban 30 ezer tonna anyagot tettek partra. A szárazföldi harctevékenységek hadtápbiztosítását a dandárok ellátó zászlóaljai végezték. Mivel a szigeteken csak 10 mérföld (kb. 16 km) hosszú kiépített út van, a szállítási feladatokat többnyire helikopterek végezték. A helikopter leszálló- (kirakó-) helyekről a rendeltetési helyre az anyagok nagy részét a katonák kézi erővel szállították el. A tengerészgyalogosok el is nevezték magukat „teherhordó pingvineknek.”

A szárazföldi harcok során jelentős mennyiségű lőszer fogyott, mivel az angol gyárlóság minden támadását erős tüzérségi előkészítés előzte meg. Például a hadműveletek befejező időszakában a Port-Stanley-i megerősített argentin védelem áttörésének előkészítése során 30 tábori löveg 16 ezer gránátot (533 db gránátot lövegenként) lött ki ellenséges célokra. A bekerítés befejezésének időszakában a tüzérségi lövegeknél már csak 6 db lőszer maradt. A tüzérségi lőszer mellett nagy mennyiségű harcokcs-lőszer, 81 mm. aknavető lőszer és „Milan” páncéltörő rakéta fogyott.

Szovjet szakirodalmi adatok szerint a napi anyagfelhasználás elérte a 100 kg/főt, az utánszállításhoz szükséges hajtóerő pedig az 50 bruttó regisztertonnát deszantharcosonként. (Ezek a mutatók a II. világháborúban még alig érték el a 20 kg/fő, illetve az 5-7 BRT (deszantkatona mennyiséget).

A szárazföldi harctevékenységek anyagi biztosításában jelentős szerepet kapott a ruházati biztosítás. A személyi állományt a falklandi harcokra olyan speciális védőruházattal látták el, amely elviselhetővé tette a szigetek zord klimatikus viszonyait.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Port-Stanley kikötője csak 3,3 m-nél nem nagyobb merülési hajók fogadását teszi lehetővé.

<sup>5</sup> A partraszálláskor a San Carlos-i öbölben az alábbi meteorológiai viszonyok uralkodtak: tenger hullámmagassága: 3-as; szélsebesség: 2 m/sec; levegő hőmérséklete: -3 °C, eső, havazás, köd.

A fentiekben ismertetett, jól megszervezett anyagi biztosítási rendszer ellenére előfordult, hogy egyes körzetekben, egyes helyeken bizonyos anyagokban hiány lépett fel. Ezért a légierő C-130 típusú közepes szállítórepülőgépei mintegy 40 bevetést hajtottak végre a dél-atlanti térségbe, melynek során alapvető (valamint sürgősen szükséges) anyagokat ejtőernyővel dobták le. Ezekhez a repülésekhez 28 órára volt szükség, amit 2 váltásos repülőgépszemélyzet biztosított. A szállító repülőgépeket is alkalmassá tették légi utántöltés végrehajtására.

*Összegezve:* a nyugati sajtó úgy értékelte, hogy az angol expedíciós erők anyagi biztosítása jól volt megszervezve. Kritikát érdemlő anyagihiány a hadműveletek során csak sátoranyagból keletkezett, az is csak azért, mert a – többek között – sátrakat szállító „Atlantic Conveyor” szállító hajót az argentin légierő elsüllyesztette.

A falklandi háború során a brit fegyveres erők egészségügyi vesztesége egyes adatok szerint 580 főt (lásd a 3. sz. táblázatot), más adatok szerint 777 főt tett ki. A sebesültek és sérültek több mint 90%-t meggyógyították.

A viszonylag nem magas egészségügyi veszteség (az argentinok ennél nagyobb veszteségeket szenvedtek) a gyenge argentin ellenállással, illetve az angol támadásokat, akciókat megelőző igen alapos légi és tüzérségi előkészítéssel magyarázható. A sebesültek és sérültek száma haderőnemenként és harctevékenységi időszakonként is erősen szóródott. Legnagyobb egészségügyi vesztesége a szárazföldi erőknek volt, legkisebb pedig a légierőnek. Legtöbb sebesült a San Carlos-i és a Fitzroy-öböl-i partraszálláskor keletkezett, de jelentős sebesülési „góccok” voltak a megsemmisített vagy megsérült hadi- és szállító hajók is.

### 3. sz. táblázat

#### *Az angol expedíciós erők össz-veszteségei a falklandi hadműveletekben (főben)*

I. Vissza nem térő veszteség		II. Egészségügyi veszteség	
– haditengerészet:	85	1. Harci eredetű:	537
– tengerészgyalogság:	26	Ebből:	
– szárazföldi erők:	122	– égés:	112
– légierő:	1	– lövészarok-láb-,	70
– tengeri szállítóflotta:	10	– -lőtt és szilánksérülés:	270
– kereskedelmi flotta:	8	– egyéb trauma:	85
Összesen:	252	2. Nem harci sérült:	43
		Összesen:	580

A haditengerészeti hadműveleti magasabbegység egészségügyi biztosítását 3 katonai kórházhajó végezte. A partraszállás és a szárazföldi harctevékenységek egészségügyi biztosítására az utasszállítóból átalakított „Canberra” kórházhajót jelölték ki. A sebesülteket a sebesülés helyén elsősegélyben, szaksegélyben részéltették, majd a sebesültgyűjtő fészkekből helikopterekkel vagy a parton települt segélyhelyekre (orvosi kötöző vagy főkötöző helyekre), vagy közvetlenül a kórházhajóra szállították. A parton levő segélyhelyekről a sebesülteket a kórház-



hajóra 3 scbesült-kiürítő kórházhajó végezte, amelyeket vízrajzi kutatóhajókból alakítottak át.

A hadtápszolgálat előtt a falklandi hadműveletekben a klasszikus hadtápbiztosítási feladatokon túl úgyncvezett egyéb hadtápbiztosítási feladatok is álltak. Folyamatosan végezni kellett a haditengerészetnél és a légierőnél a baleseti-mentő biztosítását. Az argentin kapituláció után a hadtápszerveknek 11 400 argentin hadifoglyot kellett élelmezni és ellátni – a genfi konvenció értelmében – zsebpénzzel. (Bár a pénzt a hadifoglyok – vásárlási lehetőségek hiányában – nem tudták élelmiszerre váltani).

A főváros elfoglalása után feladatként merült fel a szárazföldi csapatok állományának elhelyezése.

Mivel a főváros csak 800 főt tudott befogadni, a várostól délre 3000 fő részére barakkokat építettek. A fennmaradó állományt pedig hajókon helyezték el.

A sziget elfoglalása után a legfontosabb feladat a repülőtér kifutópályájának meghosszabbítása volt, hogy az alkalmas legyen a C-130-as szállítórepülőgépek fogadására. Ehhez a hadtápszolgálatnak a szigetre kellett tengeri úton szállítani 6000 tonna építőanyagot, 5000 tonna súlyú műszaki gépet, berendezést és felszerelést és 1100 fő műszaki katonát.

A falklandi háborúban a hadtápvezetés is – hasonlóan az egész hadtápbiztosításhoz – rendelkezett néhány sajátossággal. Mivel a hadműveletekben az alapvető teher a haditengerészetre hárult (függetlenül attól, hogy a háborúban mind a három haderőnem részt vett), ezért a hadtápbiztosításért teljes egészében a haditengerészet főparancsnoksága felelt. A csoportosításon belül a hadtápbiztosítási felelősségi jogkörök a hadművelleti vezetés kompetenciájának megfelelően oszlottak meg. A haditengerészeti alkalmi harci kötelék hadtápbiztosításáért közvetlenül a csoportosítás parancsnoka és törzse felelt. Feladatuk kiterjedt a deszanterek hadtápbiztosítására is, egészen a partraszállásig. A szigetcen a szárazföldi erők hadtápbiztosítását a partraszálló csoportosítás parancsnoka és törzse végezte.

A háború utáni angol értékelések rámutatnak, hogy az expedíciós erők sikeres hadtápbiztosítása a vállalkozás és a győzelem egyik legfontosabb részét képezte. A hadtápbiztosítás alapvetően azért tudott eredményesen működni, mert megkapta a politikai vezetés részéről a legmagasabb szintű támogatást. Az expedíciós erők ellátásának biztosítása az anyaországban – minden téren – prioritást kapott, melynek feltételeit a minimális adminisztráció és a minden igényt kielégítő pénzügyi támogatás biztosította.

Ugyanakkor az angol szaksajtóban bírálták a közvetlen katonai vezetést, amely nem fordított jelentőségének megfelelő figyelmet a hadtápbiztosítás tervezésére, szervezésére, végrehajtásának közvetlen irányítására. Hogy mégis sikerült egy rugalmasan és megbízhatóan működő hadtápbiztosítási rendszert létrehozni, az nagymértékben a hadtáp személyi állomány jó morális és szakmai hozzáállásából fakadó minőségi munkájának tulajdonítható.

Befejezésül feltehetjük a kérdést: mit profitálhatunk mi, hadtáptisztek, – tiszthelyetcesek és – szakemberek a falklandi háború hadtápbiztosításának tapasztalataiból. Kétségtelen, hogy mind a hadműveletek célja, megvívásának módja,

mind pedig a hadtápbiztosítás „hogyanja” – figyelembe véve az MN rendeltetését, várható feladatait, behatárolt hadszíntéri körülményeit – számunkra idegen, tőlünk távolinak tűnik. Ugyanakkor úgy vélem, hogy az angol expedíciós erők kialakított hadtápbiztosítási rendszerének elvei, működése, eredményei, egyes hadtápbiztosítási részkérdések megoldási módjai, módszerei és technikai nemcsak szemléletünket formálják, látókörünket bővítik, hanem olyan közvetett tapasztalatot is adhatnak, amelyek a hadtápszolgálat felkészítésében, mindennapi munkájában is felhasználhatók.

*Irodalom:*

1. Alekszandrov, A. – Grecsin, Sz.: A brit gyarmatosítás újraéledése. (Az angol – argentin konfliktus néhány tapasztalata). Zarubezsnoje Voennoje Obozrenyje, 1982. 10. sz. (Ford., AF. 4824.)
  2. Lavrov, V. – Docenko, V.: Folklendszkij Krizisz: nyekotorije voproszű tilovovo obeszpecsenyija. Tűl i sznabzsenyija, 1984. 4. sz.
  3. Lewis, B. R.: The Falklands War – A Recap. Army, 1982. 9. sz.
  4. Dr. Novák János o. ezds.: Beszámoló az Angol Égési Társaság XVI. konferenciájáról. Honvédorvos, 1983. 3. sz.
  5. Szokolov, V.: Folklendű – novaja sztupeny militarizacii torgovovo flota NATO. Tűl i sznabzsenyija, 1983. 1. sz.
  6. Trotter, N.: A vezetés és hadtápellátás sajátosságai a falklandi hadműveletekben. Armed Forces Journal International, 1983. 6. sz. (Ford., Cf. 9407).
- (Az 1–3. sz. vázlat a folyóirat végén található)