

A hátszázgvédelmi közúti komendánségek alkalmazásának tapasztalatai a „TRANZIT-85” rendszergyakorlaton

Sági László mk. főhadnagy

A Hátszázgvédelmi Parancsnokság alárendeltségébe tartozó közlekedési dandárok közötti komendánszászlóaljai első ízben a „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlaton kerültek együttesen alkalmazásra. A közúti komendáns zászlóaljak közül volt olyan, amelyik a HÁVP hadrendjébe kerülése óta első ízben vett részt ilyen jellegű gyakorlaton. A gyakorlat folyamán sok hasznos tapasztalattal gyarapodott az egész gyakorló állomány. Természetesen hiányosságok és hibák is felszínre kerültek, amelyeknek az analizálása és az okok feltárása a jelen és az elkövetkező idő feladata. A közúti komendáns zászlóaljak vonatkozásában a hiányosságok egy része a szervezeti felépítésből fakad mivel a jelenlegi szervezettel a zászlóalj nem képes maradéktalanul megoldani azokat a feladatokat, amelyeket a felsőbb szintű vezetők elvár és végrehajtásukkal alapvetően számol. A másik oka a hiányosságoknak, hogy nem a legkorszerűbb módszereket alkalmazzák a zászlóaljak feladataik végrehajtásakor.

A közl./22. utasítás négy forgalomszabályozó módot különböztet meg:

- az álló forgalomszabályozást;
- a mozgó forgalomszabályozást;
- a kísérő forgalomszabályozást és
- a közúti technikai eszközökkel végzett forgalomszabályozást.

Az utóbbi években kimunkálták és gyakorlatokon már alkalmazták a legújabb módszert a járőröző forgalomszabályozás módszerét. Ezt úgy lehet tekinteni mint a régieknek egy olyan ötvözetét, amely a hasznos jó dolgokat átvette, a hiányosságokat elhagyta és jelen pillanatban a leghatékonyabb módszer, megfelelő szervezeti háttérrel.

A „TRANZIT-85” rendszergyakorlaton, a mozgósított állománnyal gyakorló közúti komendánszászlóalj az álló forgalomszabályozási módot gyakorolta és ezen módszer elvei szerint bontakoztató sőt a főpróba és a bemutató időszakában is. Már a gyakorlás is, de legfőképpen a főpróba és a bemutató ráirányította a figyelmet a módszer több hiányosságára. Nevezetesen arra, hogy a kitélepített forgalomszabályozó őrsök váltását, pihentetését, valamint őrzés-védelmét a megkívánt rendszerességgel és megbízhatósággal nem lehet megoldani.

Egy forgalomszabályozó őrs a HÁVP hadrendjébe levő zászlóaljaknál 3 katonából áll: egy forgalomszabályozó tisztesből (őrsparancsnok), beosztott forgalomszabályozóból és egy forgalomszabályozó gépkocsivezetőből. Rendszeresítve van egy személygépkocsi is, amely az őrs gyors mozgását hivatott biztosítani, de emellett az állomány szükség szerinti pihentőjéül is szolgálhat. Azonban ez semmiképpen nem biztosítja a kellő mértékű pihentetést, figyelembe véve, hogy a hátszázgvédelmi csapatok által üzemeltetett fő gépkocsitakart folyamatosan több héten keresztül kell forgalomszabályozni. Az utóbbi gyakorlatok tapasztalatai szerint várhatóan megnövekszik a hátszázgban a diverziós tevékenység. A kitélepített forgalomszabályozó őrsök nem képesek ilyen csoportokkal szemben megvédeni magukat. Sem a fegyverzetük, sem pedig települési helyük nem alkalmas arra, hogy felvegyék a harcot a támadó ellenséggel szemben.

●sszehasonlítva az álló forgalomszabályozás módszerét a járőröző forgalomszabályozás módszerével, az utóbbi rendelkezik azokkal a sajátosságokkal, amelyek a korszerű hadviselés által a közúti forgalomszabályozással szemben támasztott követelményeknek jobban megfelelnek.

A járőröző módszer az álló módszerrel szemben nagyobb biztonságot nyújt a forgalomszabályozó katonáknak, megoldható a módszer alkalmazása esetén a rendszeres pihentetés, étkeztetés stb.

A járőröző módszer lényege az, hogy a zászlóalj alegységei közötti komendánszászlóalj, -század és -szakasz körleteket rendeznek be. Számításba véve az egyes körletekben elhelyezkedő személyi állományt és technikát műszaki erősítési rendszert építenek ki. Lövészgödröket, nyitott és fedett lövészárkokat, mellvéd alatti fedezékeket stb. építenek, amelyek védelmet nyújtanak az ellenséges lövedékekkel szemben, csökkentik a tömegpusztító fegyverek hatását, valamint jó lehetőséget biztosítanak a tüzelésre.

Zászlóalj és század körletekbe kell telepíteni a diszpécserpontokat, a vezető szerveket, biztosító és kiszolgáló alegységeket. A szakasz körletekbe települnek az ellenőrző-áteresztő pontok és a forgalomszabályozó rajok. Megszervezik a saját állományukból kijelölt járőrökkel, felállított örkökel az őrzés-védelmet. A körletek egymással és az előjáró diszpécserponttal rádióan tartják a kapcsolatot.

A forgalomszabályozás a kijelölt útszakaszon járőrözéssel történik. Ennek előfeltétele az, hogy amikor az útszakaszt berendezik, akkor gondoskodnak arról, hogy mellékútvonalakról a felhajtást táblákkal megtiltsák, radikálisabb módszer, hogy a főgépkeszi út és a betorkolló utak találkozási pontjain akadályokat hoznak létre a nem kívánt forgalom megakadályozására. A főgépkeszi utakat ellátnak a megfelelő jelzőtáblákkal és útburkolati jelekkel, amelyek a gépkocsioszlopok részére egyértelművé teszik a helyes menetvonalat.

Ebben az esetben a forgalomszabályozó járőrnek csupán annyi a feladata, hogy járőrözés közben ellenőrizi a forgalom folyamatosságát, ellenőrizi a táblák és akadályok meglétét, az utak, hidak állapotát stb. Az összegyűjtött adatokat jelenti az előjáró diszpécserpontnak.

Szükség esetén különösen fontos oszlopot a járőr a saját útszakaszán kísérheti is. Normál körülmények között a forgalomszabályozó járőr naponta 6 alkalommal megy végig a kijelölt útszakaszon, rendkívüli esetekben azonban ez gyakoribb is lehet. Ha rendellenességet tapasztal a forgalom folyamatosságában, akkor az okot, ha olyan, saját hatáskörben megszünteti, vagy pedig a körletből segítséget kér. Ebben az esetben a tartalékok útbá indulnak és elvégzik a berendezett útszakasz katonai komendánisa által meghatározott feladatokat. A feladat elvégzése után a tartalékok visszatérnek a körletbe az ügyeletes forgalomszabályozó járőr tovább folytatja a járőrözést. Meghatározott időközönként pedig váltják egymást. *Ennek a módszernek az alkalmazása során megnövekszik a járművek kilométer felhasználása és az üzemanyagfogyasztás, de e hátrányai mellett számtalan előnye is tapasztalható:*

- megbízhatóbban meg lehet szervezni az őrzés-védelmet a közúti komendánsobjektumoknak, ezáltal a személyi állománynak és a technikának;
- javul a vezetettsége az alegységeknek;
- 30-40%-kal csökken az időszükséglete a közúti komendánszolgálat megszervezésének és a felszámolásának (szétbontakozás, gyülekezés);
- meggyorsul a manőverezőképesége az alegységeknek, rombolás esetén gyorsabban át lehet kapcsolni a forgalmat tartalékutakra;
- a szennyezett terepszakaszokról gyorsabban ki lehet vonni a személyi állományt és a technikát, ami által kevesebb besugárzás éri őket;
- javulnak a személyi állomány elhelyezésének, pihentetésének, étkeztetésének feltételei;
- jobban ellenőrizni lehet a szolgálati kötelek végrehajtását.

A felsorolt, kétségetelen előnyei indokolják a módszer tanulmányozását, a hátszázgvédelmi közúti komendáncsapatokra történő adaptálását, komplex zászlóalj gyakorlaton történő kipróbálását és alkalmazását.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlaton felmerült igényként, hogy a hátszázgvédelmi közúti komendánszászlóaljak képesek legyenek közúti kiszolgálóhelyek telepítésére, ahol megoldható az utazó katonák étkeztetése, a gépjárművek kisebb hibáinak elhárítása.

Közúti komendáncsapataink közúti kiszolgáló helyeket a „TRANZIT-85” gyakorlaton nem állítottak fel, viszont üzemeltettek a védelmi hadművelet során 600-800, a támadó hadművelet során pedig közel 1600 km-es útszakaszt.

Védelmi hadműveletben a levezetett hadműveleti-harcászati gyakorlatok tanulságai szerint megnövekszik a főgépkocsi utakon hátrafelé és haránt irányba az egyes katonák és katonai csoportok mozgása. Támadó hadművelet során pedig a nagy mélységből nagy távolságú mozgás lesz a jellemző. A katonák és a kis katonai csoportok tartózkodása a főgépkocsi utakon több napig is eltart hat.

A közlekedési szakutasítás szerint „A közúti komendánsszolgálat egyik járulékos feladatát a tábori hadtáp (FRONT) katonai gépkocsiutakon közlekedő katonaszemélyek, kisebb gépkocsicsoportok és azok személyi állományának anyagi-egészségügyi és technikai kiszolgálása képezi.

E feladatokat a tábori hadtáptagozatban alkalmazott, a közúti komendánsszázlójak körletébe szervezett kiszolgáló szakaszok rendeltetészerű állománya valósítja meg.”

Igaz, hogy az utasítás csak a tábori hadtáp (változott! továbbiakban KHEL) és a FRONT tagozatokban írja elő a kiszolgáló helyek létesítését, azonban mivel korszerű háborúban nem választható el élesen a hadműveleti terület a háterszágtól, ezért a háterszágvédelmi csapatok által üzemeltetett főgépkocsi utakra is kívánatos lenne alkalmazni az utasítás előírásait. Annál is inkább indokolt ez, mivel csapataink valószínűleg egy front hadműveleti területén fogják kifejteni tevékenységüket. Indokolt lenne a zászlóalj szervezetébe beépíteni egy közúti kiszolgáló helyet létesítő szakaszt, amelynek az állományába tartozna egy gépjárműjavító raj, egy üzemanyag-töltőhely és egy vegyi-sugármentesítő raj. Ezeken kívül a szakasz állományába célszerű lenne továbbá rendszeresíteni 3 egészségügyi segélyhelyet, amelyek mint az előzőekben felsorolt egyes kiszolgáló helyek szervezetszerű állományukkal önálló telepítésre és működtetésre is képesek lennének. Mivel közúti komendánscsapatáink az ország területén fejtik ki tevékenységüket, esetenként működési területük, illetve az üzemeltetendő útszakaszok együttes hossza jóval meghaladhatja azt a mértéket, amelyet szervezetszerű állományukkal az elvárásoknak megfelelően tudnak üzemeltetni. Együttműködve a belügyi szervekkel, valamint az önálló területvédelmi ezredekkel, a közúti komendánsszázlójak szükség esetén másfél-kétszeresét is képesek üzemeltetni az állománytáblájuk szerint meghatározott normáknak. Ezekben az esetekben indokolt az egészségügyi segélyhelyek önálló telepítése és működtetése. A segélyhelyek és a különböző kiszolgáló helyek kis létszámuk miatt az őrsz- és védelmi feladatokat önállóan nem képesek megoldani, ezért a települési helyek kijelölését alapvetően a nagyobb állományt egyesítő zászlóalj és század közúti komendáns körletekbe kell kijelölni. Az egészségügyi segélyhelyeket a 100-150 km-enként települő századkörletekbe, a többi kiszolgáló helyet pedig a zászlóalj körletbe kell tervezni.

A települési hely kijelölésénél messzemenően figyelembe kell venni a terep adta álcázási lehetőségeket, a munkavégzés feltételeinek biztosítottóságát, a kedvező járványügyi helyzetet, a vízforrások meglétét, a közlekedésre alkalmas bekötőutak és belső úthálózat megerősíthetőségét, az őrsz- és védelem megszervezésének kedvező feltételeit, a körlet erősítési rendszerének kiépíthetőségét.

Különös figyelmet kell fordítani, a települési hely jelölésére megfelelő jelzőtáblákkal a főgépkocsi úton, valamint a belső forgalom megszervezésére, irányítására jelzőtáblákkal való berendezésére és eligazító őrség felállítására.

Mint már az előzőekben utaltam rá, egy korszerű háborúban a háterszág fokozottabban lesz célpontja az ellenségnek mint ez idáig. A korszerű célbajuttató eszközök lehetővé tesznek rombolásokat a hadműveleti terület szinte bármilyen mélységében. Várhatóan megnövekszik a diverzáns tevékenység. E tényezők következményei a közlekedési hálózaton előre nem prognosztizálhatók. Nem lehet tervezni előre sem a rombolások mennyiségét, sem pedig a minőséget. Külön gondot jelent a nagy kiterjedésű úthálózatban a rombolások térbeli elhelyezkedése. A több kisebb nagyobb rombolás helyreállítására úgy kell elosztani a rendelkezésre álló erőket, hogy biztosítva legyen a legrövidebb időn belüli helyreállítás.

A háterszágvédelmi közlekedési dandárok állományába rendszeresítve van egy-egy útépítő-hídepítő és vasúti felépítményépítő zászlóalj. Az úthálózatban keletkezett nagyobb rombolások helyreállítására ezek a zászlóaljak hivatottak, együttműködve a Közlekedési Minisztérium helyreállító osztagaival.

Mint a „TRANZIT-85” gyakorlat bizonyította együttműködve sem képesek az egész úthálózaton az összes rombolást helyreállítani. A nagy és közepes volumenű helyreállítási munkákat ésszerűen szervezve el tudják végezni, viszont a kisebb rombolásokat különböző torlaszok eltávolítását a nagy térbeli tagozódások miatt nem képesek végrehajtani. A gyakorlaton kisebb utcai akadályok felszámolására terveztük felhasználni az útépítő zászlóaljok alegységeit, azokban a városokban, amelyeken a főgépkocsi utak keresztülhaladnak, más fontos helyreállítási munkák rovására. A meghallgatásokon teljesen jogosan kifogásolták ezen alegységek ilyen célra való felhasználását, ugyanis a komplett útépítő zászlóaljat vagy századot nem célszerű nagy távolságra vezényelni olyan munkára, amelyet pl. egy buldózerrel el lehet végezni. Ezeknek a századoknak a kötelékéből pedig egyes gépeket kiszakítani nem célszerű. Kiseb munkák végrehajtása az utakon a közúti komendánszászlóaljoknak a feladata. Mivel ők üzemeltetik az utakat, nekik kell elvégezni az utak karbantartását, idesorolva a szezonális karbantartási munkákat is (hőeltakarítás, sárfelhordás letakarítása stb.) a kisebb javítási helyreállítási munkákat, nyílt terepszakaszokon az utakról lejárók építését stb.

Jelenleg a hátszázvédelmi közúti komendánszászlóaljok nem rendelkeznek út karbantartó helyreállító gépekkel. A „TRANZIT-85” gyakorlat tanulságai szerint szükségesnek látszik rendszeríteni minden közúti komendánszázad állományába egy úthelyreállító szakaszt. Ennek a szakasznak a rendelkezése lenne a század részére üzemeltetésre kijelölt útszakaszon elvégezni a fenti elengedhetetlenül szükséges munkákat. Természetesen még a szakasz további feladatát képeznék a főgépkocsi utak és a közúti komendánskörletek műszaki berendezése is.

A műszaki berendezés munkálatait a szétbontakozás időszakában a kijelölt erővel és eszközökkel hajtáná végre a szakasz. Az úthelyreállító szakasz állományába célszerű létrehozni egy útjavító rajt, egy buldózerrel, egy exkavátorral és egy önjáró útprofilozóval, továbbá egy szállító rajt, néhány billenő platós és 1-2 fix platós tehergépkocsival, valamint a mostani állománytáblában meglévő útberendező rajt alárendelni a szakasznak, amely az eddigi feladatait végezné továbbra is.

Az ilyen összetételű szakasz képes mindazon munkákat elvégezni a fő gépkocsi utakon, amelyek végrehajtására komplett útépítő alegységeket célszerűtlen kijelölni. Összehasonlíthatatlanul rövidebb idő alatt kerülne a személyi állomány és a technika a kiépített erősítési rendszer védelme alá, mintha csak kézi erővel hozták volna létre.

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat tapasztalatait összegezve, a közúti komendánszolgálat szervezése, felállítása és ellenőrzése vonatkozásában elmondható, hogy a hátszázvédelmi közlekedési dandárok gyakorlaton részt vett közúti komendánszászlóaljai sok hasznos tapasztalattal gazdagodtak.

A gyakorlat rávilágított néhány megoldásra váró problémára, felszínre hozott több tisztázatlan kérdést. Ezeknek a problémáknak a megoldása nagy munkát és figyelmet igényel nemcsak a zászlóalj parancsnoki állományától, de a dandárok és a HÁVP vezető szerveitől is. A mostani tapasztalatok levonása és a jobbítás szándékával megtett és megteendő intézkedések az MN és a VSZ közlekedési rendszerének tökéletesítését hivatottak szolgálni. Az elkövetkező ilyen jellegű gyakorlatok pedig igazolni fogják a megtett intézkedések helyességét vagy helytelenségét és ráirányítják a figyelmet a további korszerűsítést igénylő problémákra.