

ТЫЛ „СНАБЖЕНИЕ СОВЕТСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ

A gépkocsiutak felderítése megszervezésének egyes kérdései

*Írta: V. ARHIPOV vezérőrnagy, a műszaki tudományok kandidátusa,
a Lenin Renddel kitüntetett Katonai Hadtáp és Közlekedési Akadémia tanszékvezetője*

(Fordítás: a „Тил и Снабжение” c. folyóirat 1986/6. számából.)

A csapatok korszerű harc- és szállítóeszközökkel való további felszerelésének, a szállítóeszközök teherbírása és a katonai közlekedés intenzitása növekedésének, valamint az ellenség közlekedési utak elleni támadása erősödésének viszonyai között egyre nagyobb jelentőségre tesz szert a gépkocsiutak állapotára, az azokon előforduló akadályokra és rombolásokra, valamint azok leküzdésének vagy megkerülési körülményeire, az átkelőhelyekre és azok lehetőségeire vonatkozó információ. A végzett kutatások bebizonyították, hogy ilyen adatok nélkül nem lehet biztosítani időben történő manővert a csapatokkal, a hadtápegységek és -alegységek áttelepítését, az anyagi eszközök csapatokhoz időben történő utánszállítását és hátraszállítását. Ezekre az adatokra különösen a közlekedési biztosítás tervezésekor és megszervezésekor, a KGU-ak közötti egységek és alegységek személyi állománya általi előkészítésekor, üzemeltetésekor és műszaki biztosításakor van szükség.

A gépkocsiutakra és az azokon kialakult helyzetre vonatkozó adatokat a közúti csapatok tevékenységének egyik legfontosabb részét és a hadtápfelderítés szerves részét képező felderítés alatt lehet beszerezni.

A Nagy Honvédő Háború, a helyi háborúk és a háború utáni gyakorlatok tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a céloktól, a megoldandó feladatoktól és a rendelkezésre álló időtől függően alkalmazható mind a szemrevételezés, mind a részletes felderítés.

Szemrevételezés: a parancsnok által folytatott felderítés az ellenségre, a terepre, a lakosságra, a csapatok harctevékenységének megszervezéséhez szükséges helyi tárgyakra és eszközökre vonatkozó adatok beszerzésének céljából. A csapatok menetvonalának, a folyószakaszának stb. szemrevételezését külön erre a célra kijelölt törzsben dolgozó tisztek végzik.

A részletes felderítés, az egyes útszakaszoknak és objektumoknak mindenre kiterjedő átvizsgálása, az út- és hídstruktúrák szilárdsága értékelésének, a megkerülés nyomvonal és a hídtengety kijelölésének, a munkák végrehajtása és az építőanyag beszerzése feltételei, azok minősége megállapításának, a technikai elhatározás meghozatalához szükséges adatok beszerzésének, az alegységek feladatai megszabásának és tevékenysége megszervezése céljából. Részletes felderítést rendszerint olyan körzetekben kell folytatni, ahol tervezik az utak helyreállítását, új útszakaszok (objektumok) építését.

Hogy a szemrevételezés és a részletes felderítés során mit kell megállapítani, az függ a megszabott feladatoktól és a helyi sajátosságoktól. A műszaki zárcsomópontok, tömegpusztítási góccok, omladékok, tüzek és az ellenség által szennyezett terepszakasz határain belüli útszakaszok szemrevételezésekor az alábbi adatokat kell megállapítani: az útszakasz helye, határai és hossza; az akadályok fajtája és sűrűsége; az alépítmény és az útburkolat szélessége és típusa; a rombolások és a torlaszok jellege és hozzávetőleges terjedelme; a tüzek intenzitása, a sugárszint, az akadályokon keresztül vezető átjárók, azok helye, szélessége, állapota; az oszlopok megengedett haladási sebessége az átjárókon, azok áteresztő képessége. Fontos annak pontosítása is, hogy át lehet-e haladni a pusztulási gócon, ha igen - milyen feltételek mellett; vannak-e kerülőutak, azok helye, hossza, jellemzői és állapota; a személyi állomány és a technika, a mentesítő állomások és a közúti alegységek elhelyezése rejtésének lehetősége. Össze kell gyűjteni a rombolási és pusztulási góccok határain belüli KGU-k helyreállítására és üzemeltetésére vonatkozó elhatározás meghozatalához szükséges adatokat is.

Levezetése módja alapján a közúti felderítés (szemrevételezés és részletes felderítés) lehet földi és légi. Az alapvető mód az első. Segítségével részletesebben, megfelelő pontossággal lehet tanulmányozni az utak és létesítmények állapotát, be lehet szerezni minden szükséges adatot. A földi felderítésre azonban jellemzőek az alábbi hiányosságok: végrehajtásának alacsony üteme, a vizsgálatot végző alegységek viszonylag alacsony mozgás sebességének következtében nagy fokú munkaigényesség, olykor pedig az, hogy a terep ellenség általi elaknásításának és sugárszennyezésének következtében nem lehet a tömegpusztulási góccok, a torlaszok, a tüzek megkerülésére szolgáló utakat felkutatni.

A gyakorlatok tapasztalata azt bizonyítja, hogy földi felderítésre célszerű utász-felderítőerőkből, vegyvédelmi-felderítőkből, közúti és hidász szakemberekből, rádiótávírászokból, és szállító járművezetőkből álló egységet (csoportot) kijelölni, állományában legfeljebb 6-8 fővel. A munka hatékonyságának fokozását a szakmák egyesítése (összevonása) és a technikai felszerelés korszerűsítése teszi lehetővé. Olyan esetekben, amikor a felderítés során ki kell választani (pontosítani) a menetvonalat, a hidátkelő tengelyének helyét, meg kell határozni az akadálygócok leküzdésének módjait, vagy más felelőségteljes elhatározást kell hozni, a felderítő-alegység (-csoport) élére tisztet kell kijelölni.

A harcosok külön az utak felderítésére szolgáló járművön vagy terepjáró gépkocsin mozognak. Minden mérést műszer- és szerszámkészletek segítségével kell végezni. A felderítés adatait egyezményes jelekkel kell a térképre rávinni. Készíteni kell vázlatokat legendákkal, felderítési naplót kell vezetni. A munka eredményeiről szóló jelentéseket rádión, a nap vagy a feladat befejezésének végén térkép vagy vázlat formájában kell felterjeszteni.

Egy útszakasz felderítésének időtartama függ a felderítő-alegység valószínű haladási sebességétől és az objektumok mérésekkel egybekötött átvizsgálásának sebességétől. A gyakorlatok tapasztalata szerint a szemrevételezés üteme, az útviszonyok bonyolultságának figyelembevételével 10-15 km/ó, a részletes felderítése pedig 3-5 km/ó lehet. És ahogy azt a gyakorlat is bizonyítja meghatározására időre van szükség. Mert le kell állítani a gépkocsit, abból ki kell szállni és el kell végezni, egy sor mérést, előfordulnak fennakadások is. Ahhoz, hogy ezeket el tudjuk kerülni, szükség van olyan különlegesen berendezett gépkocsikra, amelyek lehetővé teszik menet közben ellenőrizni az aknásítást, meghatározni az útfelület szélességét, a hajlatok sugarát, a hosszirányú lejtő-

ket, a szerkezetek szilárdságát, megmérni a vízi akadályok keresztmetszetét. Ilyen esetben a mérési időt kb. tízszeresére lehet csökkenteni, a felderítés üteme pedig megközelelti a felderítő jármű mozgási sebességét.

Az utak és az átkelők állapotáról sokkal rövidebb idő alatt lehet adatokat vizuális légifelderítés vagy légifényképezés útján beszerezni. Különösen értékes az, hogy a légifelderítés lehetővé teszi az utak tanulmányozását a tömeges rombolások, a torlaszok, a tüzek és a sugárszennyezett körzetekben, amelyek a földi felderítés számára rendszerint megközelíthetetlenek. Meggyorsul az akadály és rombolási góccok megkerülését lehetővé tevő utak, a gépkocsioszlopok veszélyes övezetekből való kivezetésére szolgáló utak és a KGU-akon megszakadt forgalom helyreállítása módjainak a keresése.

A légi úton egyszerű figyelés útján szerzett adatoknak a pontossága azonban aránylag nem nagy. Ezért azt ki kell egészíteni optikai irányzókészülékekkel, mérővonalzárókkal, más speciális műszerekkel, valamint sugárfelderítő eszközökkel végzett mérésekkel.

A vizuális légifelderítésre legalkalmasabbak a helikopterek, amelyek a 100–120 km/ó sebesség mellett fel tudnak emelkedni kb. 50 m magasságba. Azok függhetnek az egyes objektumok felett alapos tanulmányozás céljából, szükség esetén pedig landolni tudnak viszonylag kis területen.

A gyakorlatok tapasztalata azt bizonyítja, hogy légifelderítésre 2-3 fős (1 tisztaparancsnok, operátor-figyelő, rádiótávírász) csoportot kell kijelölni. A helikopter menetvonala az úttól 10–20 méterre húzódjon, ami biztosítja mind alapépitményének, mind a vízáteresztő műtárgyak tanulmányozását. A csoportparancsnok a menetvonal vizuális felderítését végzi, az operátor-figyelő figyelni a terepet az út másik oldala mentén, megállapítja annak járhatóságát, a párhuzamos utak nyomvonalait és az anyag beszerzőhelyeket.

Az úton elhelyezkedő földi vezetési pontokkal való összeköttetésre URH rádióállomást kell használni.

Az összegyűjtött információt egyezményes jelek segítségével fel kell vinni a térképre. A munka hatékonyságát nagyban lehet növelni videomagnetofon alkalmazásával, aminek segítségével el lehet végezni a menetvonal felvételét, kiegészítő magyarázatot fűzve hozzá a hangcsatormán. Ez lehetővé teszi a parancsnokságnak a repülést követően felterjesztendő információ terjedelmének jelentős növelését.

A közúti egységek igénylésére az előjáró törzs elvégezheti az utak légifelvételét 1:10 000, 1:20 000 méretarányban és az egyes objektumok függőleges és ferde tengelyű légifelvételét is. Ilyen légifelvétel különösen az ellenség területén húzódó utak tanulmányozásához szükséges. A Nagy Honvédő Háború tapasztalata azt bizonyítja, hogy ebből a célból célszerű megismerkedni a hadművelet előkészítésének érdekében végzendő légifelvétel anyagaival.

A visztula-oderai hadművelet időszakában az 1. Belorusz Front sávjában a területet az ellenség védelmének teljes mélységében 3-4-szer lefényképezték, ami lehetővé tette védelmi szakasz vázlatainak elkészítését, az utak állapotának, azokon levő akadályok és rombolások számának megállapítását.

A külföldi sajtó tájékoztatása szerint az utak állapotára vonatkozó adatokat be lehet szerezni a 0,3 mm felbontóképeségű felvételeket készítő űrfelderítés anyagok tanulmányozásának eredményeképpen is.

Az információ minden csatornán való rendszerű gyűjtését a felderítés feszesen megszervezett tervezése nélkül nem lehet beszerezni. Az elkészítendő tervben rendszerű

rint fel kell sorolni az átvizsgálendő terepszakaszokat és objektumokat; a felderítés fajtáját és módját; a végrehajtókat, az azok részére kijelölendő erőket és eszközöket; a felderítés és az eredmények felterjesztésének időpontját. Tervezéskor véleményünk szerint elő kell irányozni, a hadművelleti-hadtáp és a közúti helyzet lehetséges változásait figyelembe vevő kiegészítő adatok beszerzését. Különösen kell vigyázni az információ operativitására és megbízhatóságára, amit beszerzési forrásai és módjai dublázásának útján lehet elérni.

A vezető szervekhez beérkező felderítő adatokat általánosítani kell, jelenteni kell a parancsnokságnak, fel kell vinni a közúti helyzetet ábrázoló térképekre vagy a parancsnokok munkatérképeire. Azokat fel kell használni az elhatározások meghozatalához, valamint az előjáró törzsekhez felterjesztendő felderítő jelentések és az együttműködő egységek részére készülő információs anyagok elkészítéséhez.

Ma, amikor egyre szélesebb mértékben kerülnek alkalmazásra az automatizált vezetési eszközök, meg kell teremteni a feltételeket az összegyűjtött adatok operatív feldolgozásának.

A legfontosabb információt külön program alapján be lehet táplálni az ESZG memóriaegységébe, fel lehet frissíteni az újabb beérkezése mérvének megfelelően, be lehet szerezni rendszerezett jelentések és számvetések formájában az automatizált munkahelyeken. Mindez kiindulási bázisul szolgál a KGU forgalmának tervezésekor, a sugáradagok meghatározásakor az ellenség által szennyezésnek kitett szakaszokon, a katonai közúti munkák volumenének számvetésekor és a hozott elhatározások megindulásakor.

Az ésszerűen megtervezett, feszesen megtervezett felderítés hozzájárul a rendelkezésre álló erőknek és eszközöknek a közúti biztosítás feladatai végrehajtására való hatékony felhasználásához.