

KATONAI LOGISZTIKA

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI ESZKÖZRENDSZERE EGYES ELEMEINEK TOVÁBBFEJLESZTÉSÉRŐL

*Jancsek Tibor*¹

A korszerű hadseregek hadi alkalmazásai esetén mindig komoly gondot jelentett és jelent a felmerülő **szállítási és rakodási feladatok** hatékony, gyors és megbízható megoldása.

A közlekedési ágazat az érintett szolgálatokkal (páncélos és gépjárműtechnika, műszaki technikai), az alkalmazókkal és a fejlesztőkkel folyamatosan a legjobb megoldás keresésére törekedett.

Az MH korábbi struktúrájából és doktrínájából következően a korszerű logisztikai elvek nem tudtak kellőképpen érvényre jutni. Ezt erősítette az ágazati "*sovinizmus*", a valóban működő integráció hiánya és a közös érdekek fel nem ismerése.

A fejlesztések, beszerzések, rendszerbe állítások végrehajtását azonban olyan objektív korlátok is behatárolták, mint a meglévő KGST piac hiányosságai és a VSZ kötöttségei.

Sajnálatos, hogy a szállító-, a rakodó- és anyagmozgató eszközök és technológiák komplex fejlesztése területén még a fentieknél is mostohább volt a helyzet. Így fordulhatott elő, hogy **a targoncák beszerzése, fejlesztése tetszés szerint folyt a 70-es évek közepéig** és hogy hasonló rendeltetésű, funkciójú rakodó daruval **több ágazat nomenklatúrájában találkozunk** és hogy a különféle elhelyezési, műszaki és egyéb feladatokra **egyedi gépek** kerültek rendszeresítésre.

Ezzel a folyamattal szembesülhetünk a rendszerben lévő egységes zárt felépítményekbe (EZF) beépített rendszerek (műhelyfelszerelések,

¹ Jancsek Tibor mk.őrnagy, MH Közlekedési Szolgálat Főnökség kiemelt gazdasági főtiszt

törzs munkahelyek, híradó és más eszközök) esetében, **amelyeknél minden egységhez egy saját alváz tartozik**, ami ésszerűtlensége mellett rendkívül költséges is.

A konténerizáció térhódításával együtt elindult egy fejlesztési program, amely már figyelembe vette a különféle felépítmények (KF) gyors le- és felrakási igényét és megpróbálta elszakítani azokat az alváztól.

Az eredmény részletes ismertetését mellőzve megállapítható, hogy a fenti **programnak** is éppen a bevezetőben említett gyors és megbízható **rakodás a leggyengébb láncszeme**. Ez a fejlesztés egyértelműen a terepjáró alvázakat vette figyelembe, míg a közlekedési ágazat az ellátás konténerizációját tarthatta elsődlegesnek. Így kerültek az MH rendszerébe 5 és 20 t teherbírású konténer rakodó- és szállító közúti tehergépjárművek. Sajnos ezek az eszközök *"csak"* a konténerek le- és felrakási problémáját és az elszállítást oldották meg, azonban más célra alkalmatlanok voltak.

A szabványos konténerek közúti szállítása megoldható (megfelelő rögzítőkkal ellátott) fix platójú tehergépkocsikon is, azonban újra jelentkezik a két végponton a le-, illetve a felrakás problémája, azaz valamilyen rakodóeszköz (különféle daru, konténerrakodó targonca, egyéb speciális emelőberendezés) szükségessége.

A fennálló probléma megoldásaként alkalmasnak látszott **a cserélhető felépítmények irányába elmozdítani** a fejlesztést és ezzel csökkenteni a szükséges alvázak számát. A cserefelépítmények polgári és katonai elterjedését nagyban gátolta egy hatékony mozgató berendezés hiánya, ugyanis a hagyományos eszközök csak bonyolították, nehezítették a rakodási folyamatot.

A korábbi hadi alkalmazások követelményeinek megfelelően a közlekedési szolgálat kialakította az akkori helyzetnek a legjobban megfelelő **tábori rakodási komplexumot**. Ennek a lényegét a terepjáró alváza épített önrakodó daru (KCR-6000) és a tehergépkocsival könnyen elszállítható mozgékony, kis teherbírású homlokrakodógép (UNIRAK-600; – 800) képezte. Ez a megoldás hatékonynak bizonyult a különféle szabványos és az attól eltérő egységgrakományok viszonylag gyors és megbízható le-, át- és felrakodására a legrosszabb terep- és időjárési viszo-

nyok esetén is. Azonban az 1 t.-nál nagyobb tömegű és a nagy terjedelmű **rakományok korszerű mozgatása** továbbra is megoldatlan maradt.

Az MH haditechnikai és a kiszolgáló eszközeinek állapota és a költségvetés elégtelensége **együttesen teszi szükségessé** a fejlesztés megfontolt, összehangolt végrehajtását. A korábbi és a mostani pénztelenség sajnos elég hosszú időt hagy(ott) a különféle elméletek kidolgozására és megvitatására. Tehát a számunkra új eszközök, technológiák **adaptálása, illetve továbbfejlesztése** a hazai viszonyokhoz nem kerül pénzbe, de sok esetben közelebb juttathat az optimális megoldás kiválasztásához.

Jelenleg egy ilyen "történelmi" pillanatban vagyunk, ugyanis jó úton halad a honvédség igényeit kielégítő **alvázak** (RÁBA "H" sorozat) fejlesztése és próbái, valamint konténerszerű felépítmények új szempontok szerinti kialakítása. A két program összekapcsolhatósága ismételtlen a kezdeti alapproblémához vezetett vissza, vagyis **hogyan kerül fel-, illetve le a felépítmény** (konténer, technikai eszköz, legénységet szállító plató, stb.) a terepjáró alvázra, alvázról.

A fenti probléma legoptimálisabb megoldását "*tálcán kínálja*" egy **hidraulikus működtetésű, horgos emelő berendezés** (CARGOLIFT, MULTILIFT, MARREL), amely egyre nagyobb tért hódít a nyugati (NATO) hadseregek logisztikai (anyag-technikai) biztosítási rendszerében és kitűnőre vizsgázott az "*agyonelemzett*" Öböl-háborúban, amely a jelenkori korszerű katonai logisztikai elvek legeredményesebb gyakorlati alkalmazásaként került fel a (had)történelem dicsőségtáblájára.

Tulajdonképpen az bizonyosodott be, hogy az adott hadművelet, harc sikeres megvívása sokkal inkább függ a különböző haderőnemek csapatainak **időbeni és térbeni megfelelő szintű ellátásától**, a jelentkező igények mennyiségi és minőségi **kielégítésétől**, mintsem a különféle TV csatornákon is látható szupermodern repülőgépek "*csodálatos elektronika irányította harccselekményeinek*" eredményétől.

A rövid kitérő után visszakanyarodva a speciális emelőberendezés ismertetéséhez, ki kell emelnem a *Haditechnika szakfolyóirat* 1994/3. számában Varga Mihály mk. alezredes kollégám e témában, gépjárműves szakemberként elvégzett elemzését.

Az MH PCGTSZF-ség ugyanis mind a mai napig küszködik az "egy funkció - egy gépjármű" típusú fejlesztés negatív hagyatékával, hogy a rendkívül széles típusválaszték gondjait ne is említsem.

A páncélos - és gépjárműtechnikai szolgálat törekvése is egyértelműen az kell legyen, hogy a járóképes alvázak száma (az "MZ" különösen) **a legszükségesebb minimumra csökkenjék** és a használatos felépítmények **önállóan tárolhatóak legyenek**, ezáltal a gépjárművek "B" ellátási feladatok végrehajtásába is nagyobb mértékben bevonhatóak lennének. Különös tekintettel a konténeres és egységtrakományba képzett szállítmányok ki- és visszaszállítására.

Ezáltal a gyakorlatban valósulhatnak meg **a logisztika elvei és a kapacitáskihasználtság is az optimális irányba mozdulhat el**, ami jelentős költség- és erőforrás megtakarítást eredményezne. Mivel az anyagnem-felelősök és a felhasználók, valamint az MH HTI közreműködésével beindult az új típusú zárt felépítmények fejlesztése és kialakulni látszik egy magyar bázisú hordozó alváz koncepció, de hiányzik a kettőt funkcionálisan összekapcsoló, lényeges elem.

Ezen a téren nyújt(hat) rendkívül nagy segítséget és biztosíthat egy nagyobb helyzeti előnyt a környező országok hadseregeivel szemben **a MULTILIFT rendszer**. Alkalmazásával ugyanis a logisztikai eszköz- és rendszerfejlesztés több lépcsőfoka hagyható ki, léphető át, mert a régebbi, elavult eljárások "*házi fejlesztgetése, újbóli feltalálása*" nem vezethet komoly eredményekhez. Így a kényszerűen és hosszasan elhanyagolt, de szükséges fejlesztések közben a technológiai fejlődés generációinak egész sora bontakozott ki és avult el, tehát a jelen helyzetben **az MH szállítási- és anyagmozgatási rendszerének átalakítása során** a leghatékonyabb és leggazdaságosabb megoldást kell figyelembe vennie. Ennek elmulasztása, illetve az MN-ben volt szokásos részleges bevezetése óriási hátrányokat okoz majd hosszútávon és megfelelő kompatibilitás hiányában a NATO-hoz történő csatlakozás egyik (látszólagos mellékes) akadály a lehet, ugyanis a NATO tagállamokban **a rendszer sok területen alkalmazást nyert** és a felépítmények kialakítását pedig külön szabványok (ISO-nak megfelelő) írják elő.

A honvédség háborús alkalmazása és békeműködése során jelentkező valamennyi feladatához egyértelműen hozzárendelhető néhány "*típus*" felépítmény, amelyek a vázolt emelőberendezéssel könnyen, gyors-

san (30-50 sec, gk. vezető egyedüli irányításával!) fel- és levehetőek, közúti pót- és vasúti² kocsikra átrakhatóak, emellett azonban nem zárják ki a hagyományos eszközökkel történő mozgatást sem, tehát a fokozatos, lassúbb rendszerbe állítás is végrehajtható.

Különösen fontos előnye, hogy az MH-ban rendszeresített hagyományos 20 lábás ISO konténernek egyszerű kiegészítő adapterrel, átalakítás nélkül mozgathatók és a régi KF típusú zárt felépítményekhez is kialakítható, egyszerűen kezelhető segédeszköz. A meglévő, még üzemképes gépjárművekre szintén **ráépíthető lenne a hidraulikus emelőberendezés**, bár ennek eldöntése a költségelemzés elvégzése után valószínűsíthető negatív eredménnyel járna. Azonban a rendszer **flexibilitását és komplex jellegét** a fentiek egyértelműen igazolják, míg a korábbi technológiákra ez egyáltalán nem volt érvényes.

A közlekedési, a páncélos- és gépjárműtechnikai ágazat, valamint a HTI fejlesztéssel foglalkozó szakemberei **egyértelműen abban**, hogy az ismertetett megoldásnál ismereteink szerint jelenleg nincs hatékonyabb. A lehetséges hátrányai elenyészőek a garantált előnyökhöz képest. Az ezzel foglalkozók célja mindössze annyi, hogy az MH még nem létező **logisztikai rendszerének** olyan alapeleme kerüljön rendszeresítésre a jövőben, amely nagymértékben javítja a honvédség minden körülmények közötti **hadrafoghatóságát** és igyekszik elősegíteni a NATO kompatibilitás gyorsabb elérését.

Végezetül egy olyan eredményről számolhatok be, amely lehetővé teszi a rendszer működés közbeni szemlélését, ugyanis a RÁBA Rt. hozzájárult ahhoz, hogy az MH-ban már tesztelt H-18 típusú terepjáró tehergépkocsira felszerelésre kerüljön egy MULTILIFT berendezés, amely az addig már prototípus formában legyártott, új típusú zárt felépítmény mozgatását hajtaná végre. Ennek becsült időpontja 1995. I. félévének vége.

2 Egyébként a MÁV Rt. fejlesztéseiben egyértelmű célok között szerepelnek az ilyen típusú kocsik alkalmazásba vétele.

Remélhető, hogy az integráció sokszor még külön (ágazati) útjai egyre többször előnyösen keresztezik majd egymást és ez a terület az elsők között lesz a fejlesztésben.

A cikk elsősorban az anyagnemfelelős fejlesztő szakemberek és az alkalmazók érdeklődésének felkeltése céljából íródott.