



FARKAS ZOLTÁN*

LOGISZTIKAI SZAKTECHNIKAI ESZKÖZÖK EGYKOR ÉS NAPJAINKBAN

I. RÉSZ

Összefoglalás: A katonák tábori viszonyok közötti hadtápellátásának biztosítására az 1960-as évek elejétől kezdték kifejleszteni a tábori hadtápellátás szaktechnikai eszközeit, amelyek azóta generációs fejlődésen mentek át. A szerző cikksorozatában feladatkörönként mutatja be a logisztikai szaktechnikai eszközöket, emellett sorra veszi a korábbi időszakokban alkalmazott, azonos feladatra rendszeresített eszköztípusokat is.

Kulcsszavak: logisztikai szaktechnikai eszközök, vízzszállító, hűtőgépkocsi, kenyérszállító gépkocsi, üzemanyag szállító-töltő gépkocsi

Abstract: The development of special military equipment for field logistics – which has undergone generational development – started in the early 1960s to ensure logistic support for troops under field conditions. In this series of articles, the author presents the special logistic assets by specific tasks, and he also highlights equipment types used in earlier periods that were commissioned for the same tasks.

Keywords: special logistic equipment, water tanker, refrigerator truck, bread van, refueling tanker truck

BEVEZETÉS

A katonák békeidőben és háborús időszakban történő mindennapi tevékenységeihez szükséges feltételek biztosítását a katonai logisztikai szervezetek látják el. Az ellátási feladatrendszer a kor politikai, gazdasági, társadalmi viszonyainak, illetve a hadsereg szervezetének, felszereltségének, alkalmazási követelményeinek figyelembevételével az évtizedek során módosult. A katonai logisztikán belül a végrehajtó szervezeteket ellátó (hadtáp)szolgálat területe igen széles körű, amely mindenkor alkalmazkodott és alkalmazkodik a kor hadseregeinek

igényeihez. A modern kor ezen tevékenységek összességét a logisztika körébe sorolja. Területe sok mindent felölelő, interdiszciplináris tudomány, mely a logisztika valamennyi területét érinti, szintetizálja és sajátos rendszerbe rendezi. Magába foglalja az előállításától az alkalmazáson keresztül a megsemmisítésig tartó folyamatot. [7] A szakterületek a történelem folyamán változtak (mert például korábban magukba foglalták a harci technikai anyag-, ruházati és felszerelés-, élelem- és lőtápellátást, az anyagi szükségletek szállítását, a vonatot, a humán és az állategészségügyi ellátást, valamint a pénzel-

látást is). Az előbbi felsorolásban szereplő szállítási (közúti, vasúti, vízi, légi) tevékenységet, a csapatok mozgását biztosító szolgálatot ma katonai közlekedési és mozgáskoordináló szolgálatnak nevezzük.

Az ellátás biztosítása a csapatok számára a sikeres tevékenységekhez a korábbi időszakban a helyi ellátáson és beszerzésen túl a szállítást lovakkal, öszvérekkel fogatolt hadtápellátással biztosították. Az osztrák–magyar és a magyar haderőben meghatározó volt az 1854M kincstári nehéz vasalt szekér, majd ezt váltotta az 1882M országos jármű (könnyű lovasszekér), amely igen hosszú „életű” volt, hiszen még a Magyar Néphadseregben (továbbiakban MN) is szolgált az 1970-es évek végéig.

A hadsereg fenntartása tetemes anyagmennyiséget igényelt hadtápanyagokból, aminek szállításához a vasutat is igénybe vették, illetve a csapatokhoz történő továbbítást a vonatcsapatok fogatolt szállítóeszközei biztosították. Az 1930-as évektől megjelent a gépkocsival történő szállítás, de az utánpótlás gerincét az utánszállítási lépcsőkkel az országos (lővontatású) járművek végezték. [1][2]

Ebben az írásban a katonai logisztika azon szaktechnikai eszközeit mutatom be – a teljesség igénye nélkül –,

1. ÁBRA. Csepel D-344.00 típus, nyitható oldalfalakkal, keresztben elhelyezett ülésdeszkákkal, nyompályás hídon
(Forrás: Fortepan / Urbán Tamás / 213223)

* Gépészmérnök, nyugállományú alezredes, a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia óraadó tanára 1990–1995 között. ORCID: 0000-0002-5680-8872

2. ÁBRA.
Sebesültszállításra
felkészített 1882M
országos jármű
(Fortepan / Schmidt
Albin/ 86113)



amelyek jellemzően önjárók voltak, és nagy szerepet játszottak a katonák tábori viszonyok közötti ellátásában.

Az MN-ben a II. világháborút követően korszerűsítési igényként megjelent a szaktechnikai eszközök mobilizálása. Ez a különböző gépkocsialvázakra történő felépítmények felszerelésével valósult meg, és ezek a fejlesztések tekinthetők az első generáció tagjainak. Az egységesítés jegyében alakították ki az 1960-as évek végétől a második generációs vízszállító gépkocsit is.

A katonák tábori viszonyok közötti ellátásának biztosítására fejlesztették ki a tábori hadtápellátás szaktechnikai eszközeit. Az egységes alvázra történő telepítés megvalósulása az 1960-as évek elejétől vette kezdetét, és a jelentősége abban állt, hogy az eszközök javítása, technikai kiszolgálása, alkatrészellátása, a gépjárművezetők kiképzése egységes rendszerben valósulhatott meg, illetve a kezelő- és karbantartó állomány helyettesítése is könnyebben megoldható volt. Az egységesítési elv a további időszakokra is jellemző maradt.

Az egységes bázisú szaktechnikai eszközök összehasonlítási lehetőségét szem előtt tartva, visszapillantásként mutatom be a korábbi időszakban alkalmazott, azonos feladatra rendszerített eszközöket, mivel többnyire ezek képezték a későbbi korszerűbb, mobil eszközök alapját.

A hadtáp szakterületen, alapvetően sokáig csak két szolgálati ágat érintett

a speciális mozgó eszközök kialakítása: az élelmezési és az üzemanyag-szolgáltatás. A ruházati szolgálatnál a fertőtlenítő kocsin kívül nem volt járműre telepített eszköz, az első ilyen 1972-ben jelent meg a három konténerbe telepített tábori mosóüzem formájában.

Ebben a cikksorozatban az önálló mozgékonyssággal rendelkező lövontatású és a gépkocsialvázra épített hadtáptechnikai eszközöket mutatom be.

A II. világháborút követően a Magyar Néphadseregben a tábori ellátás szaktechnikai eszközei mobilizálása az első időszakban a Csepel 350-es teherautók gyártását követően valósulhatott meg, ami nagy előrelépést jelentett. Erre az alvázra több szaktechnikai eszköz felépítményét is telepítették. [3]

A fejlődés következő szakaszában bázisalvázként a Csepel D-344 és D-346 típusú összerékhajtású, 4x4 kerékképletű, 3 tonna teherbírású terepjáró tehérgépkocsikat fogadták el. [4]

A Csepel D-344 és D-346 terepjáró tehérgépkocsi alvázára épített szaktechnikai eszközök még a második generációs eszközcsoporthoz tartoztak a műhelygépkocsi-családdal együtt. Ezek az eszközök kiváltották a korábbi nem egységes alvázra épült, többségében nem terepjáró (első generációs csoportba sorolható) és sok tekintetben elavult eszközöket.

A felépítmények egységes kialakítású ún. „Egységes Zárt Felépítmény” (EZF) formában jelentek meg. Kisebbségi eltérések természetesen a logisztikai

részterületekre jellemző feladatokból adódóan előfordultak. Ilyen látható különbségek voltak például:

- az adagolót és a porlasztót beszállító gépkocsiknál a tetőn kialakított kiemelkedés (púposág),
- az oldalablakos vagy anélküli kivitelezés,
- a hűtő- és kenyérszállítók magasabb, hátsóajtós felépítménye.

A különböző szakfelépítmények kialakításában, gyártásában a Hadi-technikai Intézet (HTI) tervei alapján a Labor Műszeripari Művek esztergomi és az Ikarusz székesfehérvári gyára vett részt. A fejlesztési munka célja az volt, hogy olyan nagy terhelhetőségű, jó terepjáró képességgel rendelkező tehérgépkocsit alkossanak meg, amely alkalmas egyrészt az általános és különleges szállítási feladatokra nehéz terepen is, másrészt többcélú felhasználhatóság mellett alaptípusul szolgálhasson az ún. közepes kerekes járműcsaládnak.

A terepjáró gépkocsikkal szemben támasztott követelményeket vizsgálva megállapítást nyert, hogy a járművekkel szemben támasztott műszaki követelmények szintjei emelkedtek.

A fokozott terepjáró képesség követelménye a felhasználó megfogalmazása szerint általánosságban azt jelenti, hogy a terepjáró gépkocsiknak biztonságosan kell mozogni minden olyan terepen, ahol embercsoportok (katonák) folyamatos mozgása lehetséges. Ez a meghatározás a kerék és a talaj kölcsönhatásában azt jelenti, hogy a járszerkezet meg tud maradni, illetve a jármű képes haladni a talaj felszínén.

Részletesebben vizsgálva a terepjárás követelményeit, a következő akadályokat és üzemelési körülményeket lehet felsorolni:

- 30°-os emelkedők leküzdése;
- biztonságos haladás 25°-os oldallejtőn;
- átkelés derékig érő gázlón;
- fél méter magas erdei farönkök vagy kődarabok nem akaszthatják meg a járművet;
- átkelés kisebb árkokon, szegdeléseken is;
- erdei aljnövényzet, bokrok, kisebb fák nem képezhetnek akadályt, s ezek eltaposása nem okozhat sérülést a gépkocsin;

- megbízható üzemelés bármely év- és napszakban, $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ és $+50\text{ }^{\circ}\text{C}$ között, esőben, hóban, nappal és éjjel egyaránt;
- haladás képessége mindenféle talajon, laza homokban, sárban, sőt mocsárban is.

A terepjárára vonatkozó követelményhalmaz kielégítése nehezen teljesíthető műszaki követelményekkel járt. Különösen nagy figyelmet és körültekintést igényelt azoknak a szaktechnikai eszközöknek a tervezése, amelyek az alapul szolgáló teherautók terepen való mozgásától különböznek. [5] Ez különösen igaz a folyadékot szállító tartálykocsiknál, ahol a nem teli tartályban lévő folyadék mozgása eltérést eredményez a fixen rögzített teher szállításától, hiszen hirtelen manőverezés esetén ez felboruláshoz is vezethet. A másik tervezési nehézség a magas zárt felépítmény oldalirányú kilengése, amely szintén könnyen borulást idézhet elő. Ezek a hűtő- és kenyérszállító gépkocsiknál is jelentkeztek.

További fő követelmény a többcélú felhasználhatóság és az ún. családelv érvényre juttatása volt. A második generációs műhelygépkocsik kialakításukat, alkalmazhatóságukat, felszereltségüket tekintve minőségi változást, magasabb műszaki színvonalat jelentettek az első generációhoz képest.

A Csepel D-344 és D-346 bázisalváz típusjelzése a következő információkat hordozza: D – dízelmotor; 3 – háromtonnás terhelhetőség; 44 – összerékhajtás. A D-346 jelzés a 344-es típus továbbfejlesztését jelenti, ezekbe a típusokba generátort építettek be.



A Csepel D-344 és D-346 típusú alvázba egy 4 hengeres, soros elrendezésű, D 414.4, illetve 414D típusú dízelüzemű, 70 kW teljesítményű motort szereltek. De készült D 414H jelű 70,84 kW-os (95 LE-s) motorral ellátott eszköz is. A generátorral ellátott felépítményeknél az adagolószivattyút módosított összüzemű szabályozóval látták el, amely egyaránt biztosította a generátor- és a járműüzemhez szükséges üzemi feltételeket. A motortól a tengelykapcsolón, sebességváltón és osztóművön keresztül kapták a meghajtást a kerekek, a csörlőmű, illetve a generátorral ellátott gépkocsiknál a generátorok. A csörlőművet kötélezetű görgőkkel látták el, így biztosította az előre, hátra és oldalra történő kötélkivezetést is. A különböző üzemmódok kapcsolása a vezetőfülkéből történt. [4][6]

HIVATKOZÁSOK

- [1] Nagy Sándor et al.: A Magyar Katonai Ellátó (hadtáp) Szolgálat története (Az őshazától 1949-ig). Zrínyi Katonai Kiadó és MN Hadtápfőnökség, Budapest, 1984.
- [2] Farkas Zoltán – Fröhlich Dávid: Az 1854M kincstári jármű és az 1882M országos jármű-fogatolt szállítóeszközök az osztrák-magyar és a magyar haderőben a XIX–XX. században. Katonai Logisztika 2015/2, 250–275.
- [3] Boldizsár János Tibor: Csepel D-350, D-352 honvédségi és polgári tehergépkocsik (1949–1960). A Magyar Hadi- és Gépjárműtechnikai Közhasznú Alapítvány kiadványa 2007.
- [4] Boldizsár János Tibor: Csepel D-344, D-346 honvédségi tehergépkocsik (1957–1975). A Magyar Hadi- és Gépjárműtechnikai Közhasznú Alapítvány kiadványa 2006.
- [5] Vágner Szabolcs: Terepjáró képesség fejlesztése a Magyar Honvédségben. Katonai Logisztika, 2018/12, 194–227. <https://doi.org/10.30583/2018/1-2/194>
- [6] Balogi Zoltán et al.: Katonai gépjárművek – Típuskönyv. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1990.
- [7] Krajnc Zoltán (szerk.): Hadtudományi lexikon – Új kötet. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest, 2020. Szócikkek: katonai logisztika, katonai logisztikai szervezetek.

3. ÁBRA. Csepel D-344 összerékhajtású szállító gépkocsi ponyvával [4]

4. ÁBRA. 1882M országos járművek vasúti szállítása Erdélyben 1916-ban (Fortepan / Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum / Archivum / Negatívár / Pölös István gyűjteménye / 133033)

