



KORSZERŰ FOLYAMÁTKELÉS

A folyamatkelés a folyó által képzett akadályokon keresztül vezetô harc. Minél nagyobb az akadály, annál speciálisabb jellegű harc a folyamatkelés.

Mivel az átkelés harcselekmény (támadás), annak elôkészítése és végrehajtása a mindenkor hadászati és harcászati elvektôl és végrehajtási módozatoktól függ.

Az *első világháború elôtt és alatt* a döntô harcot a gyalogos seregetestek vívták. A gyorsan mozgó seregetestek (lovasság), az állásharcoktól eltekintve, csak a hadműveletek bevezetésében és a döntés után a siker kiaknázásában szerepeltek.

A gyalogos seregetestek viszonylag lassú mozgása miatt a fő hadműveletek hadműveleti súlyvonalakhoz voltak kötve, melyek nagyjából az ellenséges fővároshoz, vagy egyéb hadászati fontos helyekhez vezetô leg-rövidebb úttal estek egybe. Így a folyamatkelés is viszonylag szűk sávhoz volt kötve. Ezen a szűk sávon belül csak korlátozott számban lehetett olyan átkelési helyeket találni, ahol az átkelés kisebb várható veszteséggel, illetve egyáltalán végrehajtható volt.

Tekintettel e szűk korlátokra, a fő hadműveleti súlyvonalat és a lehetséges átkelési helyeket az ellenség is ismerte. Így az átkelő rendszerint kellôen felkészült ellenfelet talált, kivel szemben az átkelést brutális eszközökkel kellett kierôszakolni. Így született meg az erôszakos folyamatkelés.

Ez volt a helyzet az *első világháború alatt* is, melyhez hozzájárult, hogy a szembenálló ellenfelek, kiegyensúlyozott számbeli viszonyaik miatt, anyagi tényezôk fokozottabb bevezetésével igyekeztek fölénybe kerülni és a döntést kicsikarni.

Az erôszakos folyamatkelés ily körülmények között tetemes anyagmenyiség készenlétbe helyezését, tehát hosszú elôkészületeket igényelt, melyek teljes titokban tartása nem volt lehetséges. Végeredményben tehát a döntô helyeken a folyamatkelések súlyos anyagcsatákká fajultak.

A leküzdendô nagy nehézségek miatt az erôszakos folyamatkelés utásztechnikája pontosan lerôgzített, szematikusán merev metodika lett.

Végrehajtása:

a) Hajnali szürkület beállta elôtt, ladiklépcsôkben átszállított harci egységek, korlátolt harci feladattal birtokba vesznek egy kijelölt terepszakaszt. Cél az ellenséges gyalogsági tüzépek hatásának kikapcsolása az átkelési helyek közelében.

b) Pontonlépcsôkkel, majd áthajózási tagokkal átszállított, nehéz gyalogsági tüzfegyverekkel és könnyű tüzérséggel megerôsített harcsoportok a szűkebb hídfőt birtokba veszik, melynek célja az ellenség földi megfigyeléssel irányított tüzérségi tüzének az átkelés helyérôl való kikapcsolása.

c) Hídverés, rendszerint az éjszaka lepe alatt, nagyobb harcoló tömegeknek és utászállító lépcsôknek átkelésére.

d) A híd fenntartása a további hadműveletek folyamán.

A folyamatkelés elôkészítése és végrehajtási terve a legkisebb részletekig menô idôszámvetésen alapult és a végrehajtást is e merev rendszerhez kötve szabályozták. A végrehajtásnál természetesen elkerülhetetlen surlódások, éppen a rendszer merevsége miatt, kisebb-nagyobb zavaroknak váltak okozójává.

A *két világháború között* a harcászati lehetőségek és így az elvek sem változtak lényegesen, változatlan maradt a folyamatkelések elvi része is — és így a világháború tapasztalatai nyomán csak bizonyos technikai újítások születtek.

Igy létesültek a ladikok, pontonok és tagok áthajózási idejének meggyorsítására szolgáló — különleges kivitelű motorok és vízi járművek. (Rohamsónak, rohammotor). Az átkelési idô csökkenésétôl ember- és anyagvesztés csökkenése volt várható. A tüzér és repülô fegyvernemek nagy fejlettsége miatt hídverés és fenntartás csak az éjszakai órákban volt elképzelhető. Ezért fontos lett a hídverés és híd bontás idejének csökkentése. Így jött létre a 33 M. utász híd és más hadseregeknél hasonló felépítésű hadihidak.

Az említett utász hídnál sok felesleges technikai részletet lehetett elhagyni. Az akkori műszaki vezetés maradi felfogása ellen vívott szívós, kitartó harcok árán sikerült a hídverés és áthajózás sulykolásszerű merevségét lényegesen enyhíteni és így kiképzési idôt nyerni.

A *második világháború alatt* a végsô döntést hozó harcok kifejlôdésének mértékében lényeges változás állott be a harcászati elvekben és módszerekben. Ezt a változást két tényezô hozta létre. Nevezetesen a légihaderô minőségi és számbeli nagy fejlôdése és a gyorsmozgású, nagy tüzerejű páncélos seregetestek tömeges alkalmazása.

A repülôgép már nemcsak mint harci gép, de mint viszonylag nagy tömegek szállítóeszköze is szerephez jutott. (Függôleges átkarolások lehetősége).

A páncélos seregetestek legyezôalakú, gyors elôretörésekkel végrehajtott bekerítô hadmozdulatai mellett feleslegessé vált a fő hadműveleti súlyvonalhoz való merev ragaszkodás.

Mint a harcászati elvek és módozatok szoros függvénye, logikus törvényszerűséggel meg kellett változón a folyamatkelések harcászata és metodikája is.

A gyorseregetestek említett harcászata mellett nem fontos, hogy azok 50 vagy 100 km-rel idébb vagy odébb kelnek át a folyón. Így a szűk korlátok alól felszabadulva, a folyamatkelés technikai végrehajtására is új lehetőségek nyíltak. A fô súly már nem nagy élô és holt tömegeknek összpontosításán van, hanem elenkezőleg, a folyamatkelést kis harcselebeknek helyszínen talált, rögtönzött, vagy utászállított könnyű átkelési eszközökön való átszívargása vezeti be. A hangsúly a terepfedezettség kihasználásán és széles sávban.

sok helyen való átkelésen, tehát a végleges szándék leplezésén van.

Ha a harcsoportok fokozatos átszivárgással a túlsó parton már megerősödtek, következnek a páncélos seregtestek bevetése a harcászati és utásztechnikai szempontból legalkalmasabb helyen, vagy helyeken.

A páncélos seregtestek harefaadatainak megoldása után — vagy esetleg közben —, de mindenesetre a megfelelő kiterjedésű hídfő biztosítása után következnek a gyalogos seregtestek átkelése, melyek feladata már inkább a helyi ellenállások letörése és a páncélos seregtestek által megteremtett helyzet rögzítése lett.

Feltehető, hogy a folyamátkelések zöme a jövőben a megadott módon fog lezajlani. Azonban ismét a végletbe esnénk, ha azok lefolyását csak ez egyellen módon képzelnénk el. Mert, mint ahogy az ellenség védelmében is gyakran rést kell törni, hogy a páncélos seregtestek hadmozdulataikat megindíthassák, ugyanúgy — különösen a hadjáratok kezdeti időszakában —, elő fog fordulni, hogy a folyamátkelést is fokozottabb mértékben ki kell erőszakolni.

Fontos, ebben az esetben is a meglepetés lesz, mi egyrészt nagy tüzerőnek rajtaütésszerű bevetésével érhetünk el. Másrészt a vezetésnek idejében kell gondoskodnia a megfelelő műszaki eszközökről, hogy azok minden időben, az átkelést végrehajtó csapat kezében

legyenek. Ez azt jelenti, hogy az anyagnak a seregtestekkel együtt kell mozognia.

A meglepetést kizárná, ha — úgy, mint a multban gyakran előfordult —, az átkelést végrehajtó csapatok felvonulása után történnék a műszaki anyag előrevonása. A légi felderítés mai fejlettségénél a tervezett átkelési helyeket az ellenség még akkor is felderítené, ha a szállítások az éjszakák leple alatt történnének.

Ha a jövőre nézve elfogadjuk az imént kifejtett elveket, akkor legalább részben új eszközökre — szükségünk és korszerű alapokra kell fektetni az ezzel kapcsolatos kiképzést is.

Tanulmányom megfogalmazása után olvastam Corotkov ezredes cikkének kivonatát (Honvéd 1948. 6. sz.), mely a Vörös Hadsereg Dnyeper-átkelésével foglalkozik.

Szerző kiemeli, hogy a szovjet csapatok nagy hadászati sikere a folyamátkelések széles areálon, több helyen végrehajtott, meglepetésszerű és gyors végrehajtásának eredményeként született. Tehát a hadtörténelmi példa tanulságai fedik elméleti elgondolásaimat.

Kívánatos volna, miszerint a felvetett kérdéshöz főleg a közvetlen tapasztalatokkal bíró bajtársak hozzájárulásának, hogy műszaki csapataink e legfontosabb szolgálatával kapcsolatban, egységes és világos elvek alakuljanak ki.

dr. Feimer László

GÉPJÁRMŰSZOLGÁLAT TÉLEN

A hideg a csapat lelkiismeretes gépjárműkezelőjének még mindig nagy gondot okoz. A gépjárműszolgálat megnehezül. A gépjárművek nehezebben indíthatók, a jeges havas utakon való előrehaladás lassúbb, a vezetés fárasztóbb, mint rendes körülmények között. Gépkoeciszó-köteleknek ilyen időben való alkalmazásakor mindig csökkentett teljesítményekkel kell számolniuk. A csökkentett teljesítmény természetesen nem jelent mozgásképtelenséget, mert kellő óvintézkedésekkel, megfelelő védekezéssel, a gépkoeciszó-kötelek mozgékonyasága még nagy hidegben is fenntartható.

A következőkben elsősorban tapasztalataim alapján röviden ismertetni kívánom

A) a hideg hatását a gépjárművekre és az ellene való védekezés módját,

B) a gépjárművek vezetését télen.

A kérdés megbeszélésénél ideális békeviszonyokat fűtött gk., színek, stb.-ket) nem vettem figyelembe, mert ezek komoly helyzetben csak legtrikábban adódnak.

A)

Fagyos idő kezdetén, fűtlen helyeken, a leállított gépjármű hűtővizét le kell eresztetni, ellenkező esetben a víz befagyhat, a fagyás következtében beálló térfogatnövekedés oly nagy, hogy az a hengerfalat is megrepesztí.

Kényszerhajtású vízhűtés esetén, ha a szivattyúban jég van, az indításkor az öntött lapátkerék könnyen letörik. Következésképpen a víz gyors felforrása és a motor üzemképtelensége.

Fontos, hogy a vizet helyesen eresszük le. Ez pedig úgy történjék, hogy ha a csapokon már minden víz kifolyt, még néhány másodpercig hagyjuk a motort üresen járni. Így biztosítható csak a vízszivattyúban lévő vízmaradványok teljes eltávolítása. A csapokat a vízleeresztés után zárjuk el, mert feltöltéskor esetleg nem mozgathatók.

A megfelelő hőmérsékletű hűtővíz biztosítása igen nagy fontosságú. A legjobb és legolcsóbb megoldás az, ha fagyveszélykor a vizet leeresztjük és menet előtt a hűtőt meleg vízzel feltöltjük.

Ha a vizet nem akarjuk leeresztetni, fagyálló folyadékkal kell összekeverni. A keverés aránya attól függ, milyen hideg ellen akarjuk magunkat biztosítani. Használatos folyadékok a glisantin, glicerin, spiritusz.

Glicerin alkalmazásakor 3% — 8° C-ig, 40% — 16° C-ig és 50% glicerin — 32° C-ig véd befagyás ellen.

A spirituszt csak szükségképpen használjuk, mert gyorsan párolog és ennek arányában nő a fagyveszély, ezért állandó utántöltést igényel.

A fagyálló folyadék összekeverését, előkészítését külön edényben végezzük. A hűtőbe való beöntés előtt, a hűtőt a tiszta vízzel többször ki kell öblíteni. Fagyálló folyadékkal feltöltött hűtőt „Fagyálló folyadék” figyelmeztető felírással kell ellátni. Ez azért szükséges, nehogy valaki jóhiszeműleg a drága keveréket leereszse.

Gyakorlatban bevált, ha a fagyálló folyadékra való áttérés idejét a nyári olajcsere idejével költjük össze. Ez szabályzatunk szerint minden év október 15-e.

Az idején való és gondos olajcsere ismét egy olyan ténykedés, melynek elhanyagolása elsősorban a gépjármű élettartamára káros. (Időelőtti kopás). A kenőolajok ugyanis hidegben megmerevednek és kenőképességükből veszítenek. Ezért kell a sűrű nyári olajat higabb és alacsonyabb dermedési pontú téli olajjal kicserélni.

A nyári-téli olajcsere ideje, mint már említettem, minden év október 15-e. Sokan ezt az időpontot túl korainak tartják, azt mondják, ilyenkor még nincs is komoly hideg. E kérdésnél nem a rendes levegő hőmérséklet a mértékadó, hanem a menetközbeni, mely a motort éri és amely lényegesen alacsonyabb hőmérsékletű lesz.

Nagy hidegben (—15° C. alatt), ha alacsony dermedési pontú olajunk nincs, szükségmegoldásként kevés petróleumot keverhetünk a kenőolajhoz. A motorolajat benzínüzemű motornál 5% petróleummal, nyersolajrendszerű motoroknál 8% petróleummal hígíthatjuk. Az erőátviteli szerveknél a sebességváltó és kiegyenlítőmű olaja 5% benzinnel keverhető. Megjegyzem, hogy többnyire ezekkel a keverési arányokkal működtek télen a volt honvédség gépesített alakulatai a második világháborúban.

A gépjármű akkumulátorát is óvniuk kell a hidegtől. Ehhez tudniuk kell, hogy a kénsav —76° C-nál fagy meg. Az akkumulátorban lévő hígított kénsav árammal töltött akkumulátornál —65° C-nál, félig töltött akkumulátornál —50° C-nál, kisütve pedig —10° C-nál fagy meg. Ettől eltekintve a teljesítménye is csökken a hideg hatására. Azon kell tehát lenniük, hogy akkumulátorunkat melegen és lehetőleg állandóan töltött állapotban tartsuk. Hidegben való táborozáskor, ha mód van rá, szereljük ki és vigyük meleg helyre.

A fékek karbantartására is gondot kell fordítani. A fékfolyadékba került víz megfagyhat, ezért a vizet idejében el kell távolítani.

Üzem után a leállított gépjármű fékét ne húzzuk be, mert a fékpofák a dobokra ráfagyhatnak.

Az említetteket figyelembevéve világos, hogy a