

AZ M3 ÖNJÁRÓ ÁTKELŐESZKÖZ

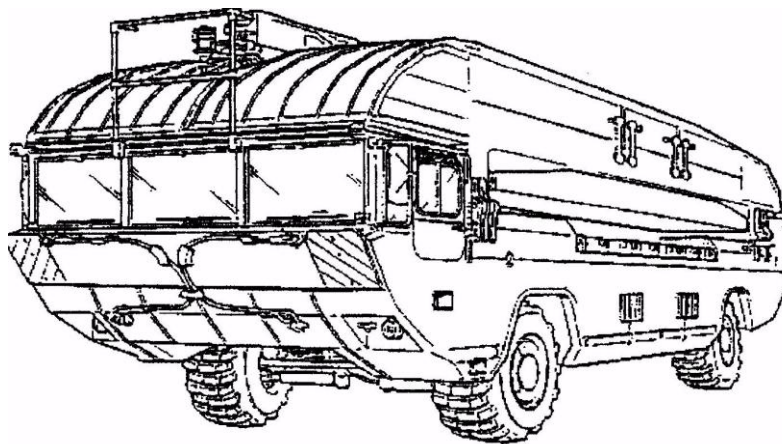
Kovács Zoltán százados, ZMNE doktorandusz

Az M3 típusjelű kétéltű ¹ átkelőeszköz 1997. szeptemberében állt rendszerbe a Brit Szárazföldi Haderő műszaki alakulatainál, valamint a Német Haderőnél, felváltva „előregedett” elődjét, az M2D típust.

Az M3-t elsősorban folyami és édesvízi tavakon történő átkelési feladatok végrehajtására konstruálták, azonban – az időjárási körülmények függvényében – tengeri műveletekben is sikeresen alkalmazható.

Természetesen ez utóbbi esetben a sós víz okozta fokozott korrodálódást megelőzendő, speciális igénybevétel utáni karbantartást igényel a jármű.

Az M3 kompként és úszóhídként egyaránt alkalmazható, lánctalpas eszközök MLC 70,² kerekes járművek esetén max. MLC 100 terhelhetőséggel.



1.sz. ábra Az M3 menethelyzetben

Számos fejlesztést hajtottak végre a típus-elődön, mire megszületett az M3 kétéltű végleges formája és karakterisztikája. A fejlesztéseknek köszönhetően a korábbiakhoz képest jelentősen lerövidült a komp-, és a hídépítés ideje, javult a

¹ A jármű angol típusneve: M3 amphibian

² MLC – Military Load Class (Katonai Terhelési Osztály)

motor hatékonysága és ezzel a jármű hatótávolsága, valamint üzemideje, nagyobb lett a terepjáró képessége és a megbízhatósága.

Elsősorban háborús katonai hadműveletek, harctevékenységek során történő mozgásbiztosítási feladatokra tervezték, de nem háborús (pl. békefenntartói) feladatok során is sikerrel alkalmazható.

A jármű első látásra elég robosztusnak tűnik, amin a méreteit tekintve nem is csodálkozhatunk.

Hosszúság	<i>12,82 m</i>
Szélesség (zárt pontonnal)	<i>3,35 m</i>
Szélesség (nyitott pontonnal)	<i>6,57 m</i>
Magasság	<i>3,93 m</i>
Fordulási sugár	<i>24 m</i>
Max. sebesség	<i>80 km/óra</i>
Kapaszkodóképesség	<i>29°</i>
Hatótávolság (úton)	<i>725 km</i>
Üza. fogyasztás úton	<i>55 liter/100 km</i>
Üza. fogyasztás vízen	<i>64 liter/óra</i>
Súly	<i>26 t</i>

1.sz. táblázat A főbb harcászat technikai paraméterek

Ami az igazi érdekességét adja, – különösen a műszaki szakemberek részére – hogy egyesíti magában a MH-ban jelenleg két külön géptípussal (PTSZ-M és PMP) megoldott átkelési, forgalmazási lehetőségeket, hiszen használható deszant átkeléshez, kompként forgalmazásra és úszó hadihíd létrehozására is.

Korábban a Honvédség is rendelkezett az M3-hoz hasonló jellegű átkelőeszközzel, nevezetesen a GSZP lánctalpas önjárókomppal. (Nem kívánom összehasonlítani a két eszközt, a GSZP jellemzői minden műszaki szakember által ismertek.)

Az M3 fent felsorolt előnyei mellé társul még, hogy az erőforrásként beépített dízelmotor mind a négy kereket hajtja és mindegyik kerék kormányozható, ami a szárazföldi mozgásnál könnyebbé teszi a manővereket.

A vízen történő mozgást – a haladást és a manőverezést – a jármű elején és hátulján elhelyezkedő oldalirányban fordulva mozgatható vízszugár-hajtású motorok biztosítják.

A speciális hosszúságú rámpák lehetővé teszik, hogy a legkülönbözőbb nehézségű partviszonyok mellett fel tudja venni az átszállítandó járműveket.

Az előnyök mellett meg kell említeni a hátrányokat is. Mivel a pontonrészeken kívül a vezetőfülke is speciális alumínium ötvözetből készült, a kezelőszemélyzet sem a vegyi-, sem a tűzfegyverek elleni közvetlen védelemmel nem rendelkezik.

A hidraulikus nyitószervezet és a különleges kialakítású rámpák amellet, hogy lerövidítették az építési időt, a kezelőszemélyzet létszámát és feladatait is csökkentette. A 3 fős (pk., vezető, munkaszerv-kezelő) személyzetnek szinte csak az álcázási és az alapvető kiszolgálási feladatokat kel ellátnia.

További érdekes megoldás, hogy az M3 járművek csukott („zárt kapcsolás”) és nyitott („nyílt kapcsolás”) pontonokkal is csatlakoztatható és rögzíthetők egymáshoz.

100 m híd, Nappal (part előkészítés nélkül)	30-45 perc
100 m híd, Éjjel (part előkészítés nélkül)	1-2 óra
100 m híd, Nappal (part előkészítéssel)	2-3 óra
100 m híd, Éjjel (part előkészítéssel)	3-4 óra
Hídhely kitűzése, megtisztítása	1-1,5 óra
MLC 16 komp építési idő	5 perc
MLC 70 komp építési idő	10 perc

2.sz. táblázat Építési időnormák

A vízszugaras „lök-hajtás” következtében a komp-ként való alkalmazás során rendkívül jól mozog a vízen. A tesztek alapján a leghatékonyabban „zárt

kapcsolással” lehet alkalmazni, mikor is négy M3-t összekapcsolva 2 db közepes harcokocsit képes forgalmazni.

Kompátkelésnél – ahogy nálunk is szokásos – célszerű komp-párokat alkalmazni egy-egy átkelőhelyen.

Úszóhíd esetén 100 m hosszúságú hídhoz 8 db M3 szükséges. Az MLC 30 nagyságrendig terjedő kerekes és lánctalpas járművek 25 km/h sebességgel, az e fölötti járművek 10 km/h sebességgel kelhetnek át a hídon.

Víz szélessége	Híd		Komp (2 db M3)		Komp (4 db M3)	
	MLC 30	MLC 70	MLC 30	MLC 70	MLC 30	MLC 70
50 m	250	120	30	15	60	30
100 m	200	100	20	10	40	20
200 m	150	80	12	6	24	12
400 m	100	60	8	4	16	8
800 m	-	-	6	3	12	6

3.sz. táblázat Átkelési normák (db jmű/ó)

A hídként való alkalmazás esetén szélességi korlátok miatt csak egyirányú forgalmat képes bonyolítani.

Úszóhídként való alkalmazás egyébként csak nagy átkelő forgalom, hosszútávú alkalmazás esetén célszerű, azonban akkor is csak abban az esetben, ha a földi és légi tűzfegyverek nem veszélyeztetik a hidat. (Vagy pedig a légi oltalmazás megfelelően megoldott!)

Az M3 egyelőre csak az 1.p.c.ho. 28. műszaki ezredénél került rendszeresítésre, - az ezred 32 db-bal rendelkezik - azonban a jövőben a tervek alapján valamennyi műszaki átkelő egységet és alegységet el kívánják látni vele.

Felhasznált irodalom:

Army Tactical Doctrine Handbook (ATDH), London, 1998. p. 217-223.

Mű/243. Műszaki szakutasítás a nem műszaki alegységek számára., Bp., 1978. p. 280.