

Ott István Dániel*

A CURRUS ARIES 01 többfunkciós moduláris jármű kifejlesztése és feladatai a magyar haderőben **III. rész**

Buszok katonai alkalmazása

A tanulmány első része a buszok katonai alkalmazásának történetét vázolta fel, részletesen kitérve a Magyar Honvédségben hadrendbe vett buszok ismertetésére. A szerző korábbi típusok bemutatásával hangsúlyozta, hogy katonai alkalmazásban a moduláris járműveknek személyszállításra, katonai vezetési pontként és sebültszállításra egyaránt alkalmasnak kell lenniük. A tanulmány második része a CURRUS ARIES 01 többfunkciós moduláris jármű általános műszaki leírását és elektromos rendszerét ismertette. A befejező harmadik rész részletesen foglalkozik a járműfelépítmény moduljaival – három típusváltozatával –, és a német, az amerikai, valamint a francia haderő személyszállító járműveinek bemutatásával nemzetközi kitekintést nyújt a katonai buszok alkalmazására.

A JÁRMŰFELÉPÍTMÉNY MODULJAI

A Magyar Honvédségben szolgáló CURRUS ARIES 01 moduláris járművet jelenleg három típusváltozatban lehet berendezni: alap személyszállítóként, sebültszállítóként és törzsbuszként.

A jármű padlójába épített sínes, gyorscsatlakozókkal rögzített berendezési tárgyakat az erre kiképzett négy fő néhány óra alatt kicseréli, és adott feladathoz tudja berendezni a járművet.

SEMÉLYSZÁLLÍTÓ TÍPUSVÁLTOZAT

Ebben a modulban a honvédségnél alkalmazott busz a vezetőn kívül 40 fő menetire kész, teljes felszerelésű katonát vehet a fedélzetére.

A kettes utasülések Fource Aktív 40 típusúak, jobb oldalon 9, bal oldalon 11 párban elhelyezve. Fokozatmentesen állítható háttámlával, a járóköz irányába oldalt szélesíthető és felhajtható kartámasszal rendelkeznek. Az ülések a járóköz felőli oldalon oldalsó fogantyúval, hárompontos automata biztonsági övvel szereltek.

A vastagabb ruházat, málna és egyéb tartozékok miatt a katonai alkalmazásba került jármű utasülései között nagyobb térközt kell tartani, ezt már az Ikarus E95M tervezésénél felismerték. Civil vagy más szempontú megrendelés esetén akár 45 fő, plusz a vezető is elhelyezhető a buszban.

Az utazást az ülések fölé szerelt klíma-befúvó, LED-lámpa, kapcsolható hangszóró, kísérvívó és USB-foglalat teszi komfortosabbá (17. ábra).

SEBESÜLTSZÁLLÍTÓ MODUL

Átszerelés után az autóbusz 12 hordályon fekvő és 8 ülő beteg szállítására alkalmas. Ehhez először el kell távolítani az utastérből 16 pár (32 ülőhely) utasülést az utolsó két sor

17. ábra. A személyszállító modulban FOURCE Aktív típusú fokozatmentesen állítható ülések, klíma-befúvó, LED-lámpa, kapcsolható hangszóró, kísérvívó, USB-foglalat teszi kellemesebbé az utazást



* ORCID: 0000-0001-5524-6735



18. ábra. A jármű 12 hordágyon fekvő sérültet szállíthat. A sérültek közúti szállítására rendkívül szigorú feltételek vonatkoznak, amelyeknek a CURRUS ARIES 01 sebesültszállító változata tökéletesen megfelel

kivételével. Majd a padló gyorszáras rögzítési pontjaihoz kell csatolni a 6 db infúziótartókkal ellátott hordágytartó konzolt, amelyeken a hordágyak egymás fölött helyezkednek el. A Talon II típusú, rögzítőhevederekkel ellátott hordágyak megfelelnek a NATO STANAG-nek, légi szállításra alkalmasak, így a buszból hordágyra rögzítve lehet a sebesülteket repülőre, vagy helikopterbe tenni, illetve az azokról átvett sérülteket a buszban elhelyezni.

A KÖHÉM nagyon szigorú szabályokat ír elő a közúti betegszállításra, ezeket a feltételeket a CURRUS ARIES 01-nek és moduljainak is teljesíteni kellett. A hordágytartót és hordágyakat ezért ötirányú (felfelé, balra, jobbra, előre, hátra) ütközési teszteknek vetették alá, amelyet roncsolódás nélkül kellett a szerkezetnek elviselniük (18. ábra).

TÖRZSBUSZ

A harmadik elrendezésben a busz mobilvezetési pontként működhet. Ehhez a járműből legalább 8 pár ülést ki kell szerelni, a megmaradtak egy részét egymással szembe fordítva, kisebb tárgyalótér alakítható ki. A felszabaduló helyre a törzs koordinációs munkáját segítő különböző méretű asztal (térképészeti és számítógép-munkaállomások) zárható szekrények, egyéb elektronikus és híradó berendezések kerülnek. Ehhez a feladathoz a CURRUS ARIES 01 minden szükséges vezetékkel, kiállással rendelkezik, de a megnövekedett energiaigény miatt plusz akkumulátorok beszerelése szükséges, annak érdekében, hogy kikapcsolt motorral álló helyzetben, tehát töltés nélkül is huzamosabb ideig működhessenek a rendszerek (19. ábra).

19. ábra. Korszerű, elegáns munkakörnyezet – a mobil törzs elrendezés részletei



20. ábra. A Büntetés-végrehajtás Országos Parancsnoksága a jármű alvázán rabszállító változat kialakítását rendelte meg

CIVIL FELHASZNÁLÓK MODULJAI

A közelmúlt sajtóhírei szerint a CURRUS ARIES 01 buszból a Magyar Honvédség 100 db-os megrendelésén felül a Büntetés-végrehajtás Országos Parancsnoksága 11 db rabszállító (20. ábra), a Készenléti Rendőrség pedig 1 db törzsbuszt rendelt. A gyártó pedig a jármű felépítményét kissé módosítva megcélozza a civil távolsági buszok piacát is. A CURRUS ARIES 01 közel jár ahhoz, hogy sikertörténetté váljon, tovább öregbítve a magyar buszgyártás nemzetközi hírét [14].

KITEKINTÉS – KATONAI BUSZOK A VILÁG HADSEREGEIBEN

A közúti személyszállítás minden nemzet haderejében nélkülözhetetlen, sok esetben civil szervezetektől átvett, bérelt járművek képezik az állományt, a kifejezetten katonai szempontok szerint tervezett, áttervezett autóbusz típusból nincs túl sok a piacon. Fontos azonban újra megemlíteni, hogy ezek a járművek csak a békeidős, hátszázgi feladatokat képesek biztonsággal teljesíteni. Talán éppen emiatt nincsenek annyira az érdeklődés középpontjában, mint a világ konfliktusaiban, hadgyakorlatokon szereplő, nyílt napokon bemutatott felfegyverzett járművek, páncélosok, repülő, harci helikopterek.

A témában járatos olvasóink biztos, hogy fel tudnának sorolni egy-egy nagyobb hadsereg által alkalmazott korszerű haditechnikai eszközt, de az ott alkalmazott autóbuszok típusait aligha. Ezek a járművek ritkán szerepelnek a médiában és a műszaki adataikat tartalmazó szakirodalmat sem könnyű beszerezni.

Mégis – a teljesség igénye nélkül – érdemes megvizsgálni három, a NATO hadseregek körében alkalmazott katonai autóbusz típusválasztékát, összehasonlítva azokat a magyar fejlesztésekkel.

Németország, a második világháborút megelőző időszakról kezdve jelentős járműiparral, sűrű és kiváló úthálózattal rendelkezik. A két Németország korszakában Nyugat-Németország továbbra is a saját gyártású fegyverekkel és járművekkel szerelte fel a Bundeswehr-t.¹

Elsősorban a Mercedes és Setra gyár buszait rendszerezítették, személyszállítási feladatok ellátására [15]. Ezek közül vett át az inkurrenciából néhány példányt a Magyar Honvédség 2002-ben.

2005-től a Bundeswehr az olasz Iveco és francia Renault buszgyár divízióinak fúziójával létrejött Irisbus termékeiből rendelt százas nagyságrendben autóbuszokat. Az üzlet





21. ábra. A Bundeswehrben szolgált Irisbus Crossway egy vidéki Volán társaság színeiben

igazi nemzetközi kooperáció, mert a francia, olasz eredetű buszokat a csehországi Vyské Mytoban (a volt Karosa gyárban) szerelték össze [16]. A járműveket személyszállításra használják. Később a Bundeswehr Irisbusainak egy része is Magyarországra került a honvédséghez 2009-ben: 1 db Irisbus Daily Tourys és 3 db Irisbus Evadys H12 [17]. Ennél is több példányt különböző vidéki Volán társaságok között osztottak szét a civil személyszállítást segítve (21. ábra). A német hadsereg precíz, magas műszaki színvonalon folytatott üzemeltetésének köszönhetően a buszok megkímélt állapotban érkeztek hazánkba [18].

Az Amerikai Egyesült Államok a motorizáció „öshazája”, ipara a XX. század elejétől tetemes mennyiségű gépkocsit, teherautót, buszt egyéb járművet ontott magából a bel- és külpolitikai viszonyok alakulása szerint polgári megrendelésre és a hadsereg számára is. A gépjárművekkel folytatott közlekedést, (személy-) szállítás terjedését segítette, hogy kezdetektől kiváló minőségű utak, majd autópályák, sztrádák épültek ki összekötve ezzel a kontinensnyi ország legtávolabbi pontjait is. A vonattal, belföldi repülőjáratokkal, saját gépkocsival bonyolított közlekedés mellett nagy hagyománya van az amerikai távolsági buszjáratoknak is. A civil piacra szánt járművek már a második világháború előtt megjelentek az Egyesült Államok Fegyveres Erőiben (United States Armed Forces). A hadba lépés, majd a hidegháború óta, a világ egyik legnagyobb hadereje mögött óriási logisztikai támogatás áll, ebből a személyszállítást végző autóbuszoknak is önálló feladat jut. Az 1930-as, '40-es évektől főként a GMC (General Motors Company) buszai kerültek hadrendbe, elsősorban a hátszországban végze feladatokat. A második világháború után az USA fegyveres erői, két kontinens tucatnyi országában több száz támaszponton állomásoztak. A különböző országokban található katonai bázisaikon – a helyben használt buszokon kívül – az 1960-as évektől, egészen napjainkig egyre inkább a Blue Bird Company All American típusai terjedtek el az USA fegyveres erőinél. A cég a múlt század '50-es éveiben alakult, több nagy amerikai autó- és buszgyár együttműködésével. Civil piacra készült termékeik között ott találjuk az amerikai kultusz szimbólummá vált sárga iskolabuszokat is. Ezek „militarizált” változatai kerültek hadrendbe. A legjellemzőbb típus a Blue Bird All American TC/2000, amely 54 db, vagy több ülésel berendezve személyszállító, hordágyakkal szerelve sebesültszállító változatban működtethető, és a megrendelő igényei szerint egyéb speciális berendezéssel is felszerelhető. A hordágyak buszba történő rakódását megkönnyíti, hogy a Blue Bird All American buszok hátsó ajtóval is rendelkeznek – ez



22. ábra. Az amerikai haditengerészet Blue Bird buszába sebesülteket helyeznek át egy C 141B Starlifter teherszállító repülőgépből. A műveletet megkönnyíti, hogy az iskolabuszok mintájára készült jármű hátsó ajtóval is rendelkezik, így a közvetlenül a teherszállító gép rámpájához állhat. A fotó 2003-ban a spanyolországi Rota amerikai légibázison készült

egyébként biztonsági előírás is az amerikai iskolabuszoknál [19] –, így például a sebesülteket szállító teherszállító repülőgépek rámpáihoz tolatva, gyorsan lehet ki- és berakodni (22. ábra). Az amerikai buszt sok államban rabszállítóként is használják.

A Magyar Honvédség számára tervezett CURRUS ARIES 01 jármű felhasználásával kapcsolatos elképzelések hasonlóak az amerikai hederő Blue Bird All American TC/2000-es buszainak alkalmazásaihoz.







Teljesen más szempontok alapján közelítette meg a katonai busz kérdését a francia hadsereg (Forces armées françaises) az 1970-es évek végén. A tervezők az ACMAT VLRA (Ateliers de Construction Mécanique de L'Atlantique Véhicule de Liaison de Reconnaissance et d'Appui) 4x4-es terepjáró tehergépkocsi alvázára építve fejlesztettek ki egy összkerékajtott autóbust [20]. Ez lett az ACMAT VLRA TPK 432 SB. Az ötlet nem egyedül, mert a magyar Ikarus gyár az ADA (Afrika, Dél-Amerika, Ázsia) programban – a 259-es sorozat alkatrészeit felhasználva – ugyancsak készített több terepjáró buszt, a tesztek azonban megrekedtek a prototípusoknál [21].

Az ACMAT VLRA TPK a 432 SB-t 28 db ülésel vagy 6 db hordágygal, és a feladat szerint egyéb speciális felszereléssel lehet ellátni. A sebesültek ki- és behordását itt is hátsó ajtó segíti. Külön érdekesség, hogy régebben a civil felhasználók között, a Párizs–Dakar rairól tudósító újságírók is ACMAT VLRA TPK 432 SB buszokon utazva kísérték a versenyt [22]. A „klasszikus” katonai hadmozdulatokhoz, szárazföldön valóban az összkerékajtott járművek a legideálisabbak, az ACMAT VLRA TPK 432 SB-vel kapcsolatban azonban meg kell jegyeznünk, hogy a mozgékonyság, a speciális kialakítás, behatárolja méreteit. Eleve egy könnyű terepjáró alvázán alakították ki, és ezzel a szállítható személyek számát és más feladatok végrehajtását is limitálták. Ez a jármű inkább egy „öszvér midi busz” a könnyű terepjárók és az autóbuszok között. A terepen megfelelőbbek az eleve erre a célra szerkesztett speciális járművek, míg az európai hátszországokban meglévő sűrű, jó minőségű utakon az összkerékajtott semmilyen előnyt nem jelent a jóval nagyobb méretű és szállító kapacitású katonai alkalmazású közúti autóbuszokkal szemben. Valójában maga a francia haderő sem az európai személyszállítási feladatokra szánta az ACMAT VLRA TPK 432 SB-t, hiszen arra régebben Renault, napjainkban Irisbusokat alkalmaz, hanem kifejezetten a harmadik világbeli

1. táblázat. Az eszköz főbb műszaki jellemzői

Műszaki jellemzők	Műszaki adatok
Típus	CURRUS ARIES 01
Változat	többfunkciós moduláris rendszerű gépjármű
Hosszúság	12 055 [mm]
Szélesség	2 550 [mm]
Magasság	3 550 [mm]
Szabad magasság a futóművek alatt	320 [mm]
Saját tömeg	12 981 [kg]
Megengedett hasznos terhelés	5 800 [kg]
Megengedett csomagterhelés	650 [kg]
Megengedett összes gördülő tömeg	19 000 [kg]
Megengedett mellső tengelyterhelés ('A')	7 500 [kg]
Megengedett hátsó tengelyterhelés ('B')	11 500 [kg]
Mellső nyomtávolság ('A')	2 049 (2 121) [mm]
Hátsó nyomtávolság ('B')	1 834 (1 915) [mm]
Tengelytávolság A-B tengely között	6 000 [mm]
Mellső terepszög	7,53 [fok]
Hátsó terepszög	7,8 [fok]
Min. fordulási kör sugara	24 [m]
Száll. személyek száma a vezetővel	41 fő
Maximális sebessége	118 km/h (elektronikusan 100 km/h-ra korlátozva)
Motor	Volvo D8K típusú EURO 6, soros 6 hengeres közös nyomócsöves, levegő-levegő visszahűtésű dízelmotor.
Hengerűrtartalom	7 698 cm ³
Legnagyobb motorteljesítmény	240 kW / 326 LE (2100 1/min fordulatszámánál)
Nyomaték	1050–1400 Nm / 950–1700 ford/min
Tengelykapcsoló	Egytárcsás, száraz kivitelű, gyárilag szerelt elektro-pneumatikus vezérléssel.
Sebességváltó + osztómű	12 sebességfokozatú automata Volvo I-shift rendszer, automata nyomatékváltóval.
Mellső futómű ('A')	Merev felfüggesztésű (névleges terhelés 7500 kg), Volvo gyártmányú, tárcsafékes 2 db hosszanti és 2 db „V” elrendezésű lengőkkal, légrugózással, hidraulikus lengéscsillapítással.
Hátsó futómű ('B')	Merev felfüggesztésű (névleges terhelés 11 500 kg), Volvo gyártmányú, tárcsafékes 2 db hosszanti és 2 db „V” elrendezésű lengőkkal, légrugózással, hidraulikus lengéscsillapítással.
Fékberendezés	Üzemi fék: kétkörös pneumatikus tárcsafékekkel szerelt légfékberendezés. ABS és ASR (Wabco) típusú. <i>Rögzítőfék:</i> indirekt működésű, rugóerő-tárolós.
Gumiabroncsok mérete (gumiabroncs szélesség [mm]/gumimagasságának és szélességének viszonya/keréktárcsa-átmérő [coll/coll])	295/80 R 22,5
Kormányberendezés	Hidraulikus szervokormánymű, Volvo TA 565 típusú 20,4:1 áttétel, ZF típusú szivattyú, balkormányos kivitel.
Hatótávolság	~ 1000 km
Üzemanyagtartály	300 l (2 db 150 l-es tüzelőanyag-tartály átfolyó rendszerrel összekötve, jobb és bal oldali betöltéssel).
Elektromos rendszer	24 [V]
Akkumulátorok száma [db]	4
Generátor feszültség/áramerősség	28 [V] /120 [A]

2. táblázat. A különböző hadseregekben, napjainkban és a közelmúltban alkalmazott autóbuszok főbb technikai adatainak összehasonlítása

						
Gyártó nemzet	Magyarország	Magyarország	Magyarország	Franciaország	Nemzetközi konzorcium, német megrendelésre	Amerikai Egyesült Államok
Típus	Ikarus 256	Ikarus E95 M	CURRUS ARIES 01	ACMAT VLRA TPK 432 SB	Irisbus Crossway 12M	Blue Bird TC/2000
Hosszúság	11 000 [mm]	12 000 [mm]	12 055 [mm]	7155 [mm]	12 000 [mm]	12 192 [mm]
Szélesség	2500 [mm]	2550 [mm]	2550 [mm]	2200 [mm]	2550 [mm]	2440 [mm]
Max. tömeg	16 000 [kg]	19 000 [kg]	19 000 [kg]	7810 [kg]	18 000 [kg]	17 000 [kg]
Motor	Rába D 2156 HM6U közvetlen befecskendezésű, soros, 6 hengeres fekvő dízelmotor	Daimler Chrysler álló elrendezésű, közvetlen befecskendezésű, 6 hengeres soros, turbófeltöltésű, levegő visszahűtésű dízelmotor	Volvo D8K EURO 6, soros, 6 hengeres, közös nyomócsöves, turbófeltöltésű, levegő visszahűtésű dízelmotor	Perkins dízelmotor	Iveco Cursor 8 soros, 6 hengeres, turbófeltöltésű, levegő visszahűtésű dízelmotor	Cummins 5.9 L közös nyomócsöves, turbófeltöltésű, levegő visszahűtésű dízelmotor / a megrendelő szándéka szerint más erőforrás
Henger-űrtartalom	10 350 cm ³	11 970 cm ³	7698 cm ³	5800 cm ³	7790 cm ³	5883 cm ³
Max. teljesítmény/nyomaték	184 [kW] (250 LE) 883 [Nm]	260 [kW] (354 LE)	240 [kW] (326 LE) 1400 [Nm]	88 [kW] (120 LE)	243 [kW] (331 LE) 1050 [Nm]	242 [kW] (330 LE) 827 [Nm]
Maximális sebesség	100 km/h	100 km/h	100 km/h	100 km/h (műúton)	100 km/h	~100 km/h
Hajtáslánc, erőátvitel	ZF S6–90U, mechanikus, 6+1 fokozatú nyomatékváltó, hátsótengely-hajtás	Mechanikus, 6+1 fokozatú nyomatékváltó pneumatikus rásegítéssel, hátsótengely-hajtás	Egytárcsás, szárazkivitelű tengelykapcsoló, automata I-shift nyomatékváltó, hátsótengely-hajtás	Verziótól függően manuális váltó 4+1, vagy 5+1 fokozattal, 4x4 összkerek-hajtás	ZF Ecomat 6 HP 604C, automatikus, 6 fokozatú vagy változattól függően manuális nyomatékváltó, hátsótengely-hajtás	Változattól függően 5+1 fokozatú, manuális nyomatékváltó vagy automata Allison AT–545/ a megrendelő szándéka szerint más típusok
Szállítható személyek	45 fő	43 fő	41 fő	28 fő	35–38 fő, verziótól függően	54–72 fő, verziótól függően
Modularitás	nincs	nincs	Sebesültszállító: 12 hordágy + 8 ülő beteg; törzsbusz: berendezés megrendelés szerint	Átépíthető 13 üléses „delux” kivitelben, sebesültszállító 6 hordágy	nincs	Átépíthető: sebesültszállító, rabszállító, vezetési pont. Berendezés: megrendelés szerint
Gyártás éve	1974–2002	2003–2005	2017-től napjainkig	1979	2005-től	1988–2003



23. ábra. Az ACMAT VLRA TPK 432 SB inkább egy katonai terepjáró koncepcióját testesíti meg. A hátszági alkalmazás viszonyai között alul marad a nagy teherbírású buszokkal szemben. A sebesültszállító elrendezésénél a hordágyak elhelyezését itt is hátsó ajtó segíti

infrastruktúrával rendelkező afrikai és tengerentúli állomáshelyeire, ahol ténylegesen ilyen „terepjáró buszokra” van szükség (23. ábra).

Végszó

Napjainkban a Magyar Honvédség teljes megújulásának lehetünk szemtanúi. A magyar járműipar reneszánszát éli, az elmúlt évtizedekben a buszgyártásban szerzett hatalmas szakmai tapasztalat a biztos garancia arra, hogy a

honvédség hosszú távra új, korszerű moduláris járműveket rendszeresíthessen. A magyar tervezésű és gyártású CURRUS ARIES 01 busz zöldmezős beruházásban, munkahelyeket és új innovációt adott a hazai járműtervezésnek és kutatás-fejlesztésnek.

A világ nagy haderőiben is alkalmazott autóbusszokkal összevetve, külföldi példák is igazolják, hogy a CURRUS ARIES 01-es jármű és a moduláris rendszerrel kapcsolatos elképzelések életképesek, és nélkülözhetetlenek egy modern haderőben. Az új járművek évtizedekre megoldották a honvédség közúti személyszállítással kapcsolatos feladatait, a fejlődés azonban halad, ezzel párhuzamban a közlekedéssel kapcsolatos újítások sem állnak meg. Mind a civil életben, mind a honvédségnél már kutatják, tanulmányozzák a járműipar új fejlesztéseit, aminek eredményeként könnyen lehet, hogy a haderő következő generációs autóbusszai már hibrid, full-elektromos hajtáslánccal és akár önvezető rendszerekkel fogják végrehajtani feladataikat.

(A szerző köszönetet mond Kelemen Hunornak [HM CURRUS Zrt. csoportvezető] és Földi Zoltánnak [HM CURRUS Zrt. kereskedelmi osztályvezető] a cikk megírásához nyújtott szakmai segítségükért.)

JEGYZETEK

- 1 Az NDK Volksarmee buszflottája – a Varsói Szerződésnek és a KGST megállapodásnak megfelelően – szinte ugyanolyan típusokkal rendelkezett, mint a Magyar Néphadsereg: magyar gyártású Ikarus különböző típusai és NDK Robur buszok. Az újraegyesítés után ezek a járművek hamar kikoptak a Bundeswehr állományából is. (A szerző.)

(Fotók a szerző gyűjteményéből)

Höflinger József – Juhász Péter – Szollár János

Életünk A magyar páncélosképzés története 1973–1996

A Zrínyi Kiadó 2019. július 25-én, Tatán, a magyar harckocsizók napján mutatta be *Életünk – A magyar páncélosképzés története 1973–1996* című kötetet, amelyet Lőrincz Kálmán nyugállományú vezérezredes ajánl az olvasók figyelmébe. Az emelt szintű páncélostisztképzés 1973-ban indult. A döntés hátterében elsősorban a tisztútanpótlás biztosítása, a képzés minőségi színvonalának emelése és a katonai, harcvezetői készségek kialakítása állt. A szerzők – az első évfolyamban (1973–1977) végzett tisztek – átélte élményeiket és közvetlen tapasztalataikat osztják meg a téma iránt érdeklődő olvasókkal, adalékot szolgáltatva a későbbi történészi feldolgozáshoz is. A kiadvány tényekre alapozva mutatja be a Magyar Néphadsereg páncélos fegyvernemének alakulatait, az évfolyam katonai pályafutását meghatározó főiskolai éveket, az emelt szintű páncélostiszt képzés fontosságát. Az akkori Szolgálati Szabályzat kifejezetten tiltotta hang-, kép- és egyéb adatrögzítő eszköz bevitelét a laktanyába (objektumba), digitális technika még nem létezett, ezért analóg, klasszikus fényképezőgépekkel, néhány kivétellel fekete-fehérben, nagyrészt titokban készültek a felvételek. A gazdag képi dokumentáció és néhány könnyedebb történet leírása érdekes betekintést nyújt a '70-es évek katonai életébe. A kötet megírásakor a Magyar Honvédségben már megkezdődtek a Zrínyi 2026 Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program keretében megvalósuló fejlesztések. Folyamatban van a páncélos fegyvernem újjászervezése, új eszközökkel történő ellátása, a szakemberek kiképzésének egy új, magasabb szintű és korszerű elvek szerinti megvalósítása, amely a páncélos fegyvernem szebb napjait hozhatja el, továbbá hasznos információkkal szolgálhat az új páncélosparancsnoki nemzedék részére. A kötet hadtörténeti és haditechnikai szempontból is kordokumentum, amely a tényadatok mellett a Magyar Néphadsereg hétköznapi életéből is felvillant néhány érdekességet.

A Zrínyi Kiadó által megjelentetett, számos fotóval és dokumentummal illusztrált, puha kötésű kötet terjedelme 280 oldal. 5600 Ft-os áron kapható a könyvesboltokban, illetve közvetlenül a Zrínyi Kiadótól is, 25%-os helyszíni kedvezménnyel. Cím: 1024 Budapest, Fillér utca 14., (tel.: 06 1-459-5373, e-mail: cinti@hmzrinyi.hu) illetve a <http://shop.hmzrinyi.hu/életunk-a-magyar-panceloskepzes-tortenete-1973-1996-604> weboldalon, 2020. 10. 22. – 2020. 12. 17. között, 40%-os kedvezménnyel. (F.K.F.)

