

Ocskay Zoltán*

Katonai motorkerékpározás Magyarországon IV. rész

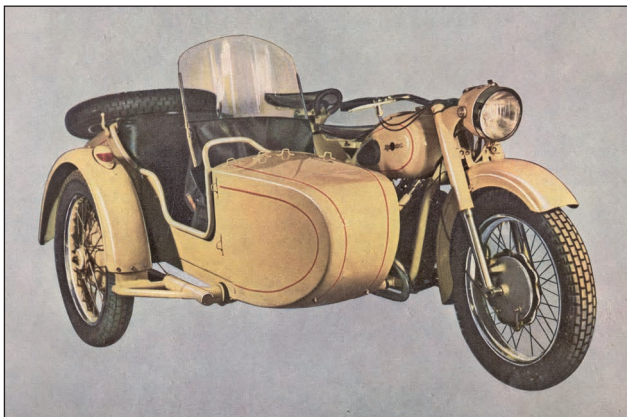
MAGYAR ÉS SZOVJET TÍPUSOK

A második világháború után újjászerveződő magyar hadsereg számára az egykori honvédségi motorkerékpár-állományból csekély hányadot sikerült visszaszerezni, és a Gépkocsi Szertár 1945. április 21-ig mindössze 12 motorkerékpárt hozhatott rendbe az 1945 februárjában felállított 6. hadosztály számára. A helyzet csak lassan javult, egy jelentés 1947-ben arról számol be, hogy „sok volt honvédségi jármű fut a polgári életben és fordítva is”.

Mivel a Mátra és a csepeli motorkerékpárgyár csupán 100 és 125 cm³-es motorú típusokat készített, import után kellett nézni. Az átalakuló politikai–gazdasági orientációnak megfelelően, a fő motorkerékpár-szállító hamarosan a Szovjetunió lett. 1949-ben Izs 49-esek érkeztek, viszonylag nagy mennyiségben, s az április 4-i díszszemlén már az „új” típusokat láthatta a nagyközönség. Ezek az egyhengeres, kétütemű motoros modellek a háborús jóvátétel részeként leszerelt, és az Izszevszk városában működő motorkerékpárgyárba telepített DKW-gépsoron készülő motorkerékpárok a DKW 350/1-esnek feleltek meg. Az Izs 350-es motorjának legnagyobb teljesítménye 11,5 LE, háromfokozatú, kézi- és lábkapcsolású váltóval szerelt típus, 175 kg a saját tömege, 90 km/h a végsebessége. Az 1949-től gyártott Izs 49-es az Izs 350-es korszerűsített változata. A motorikus részeket érintetlenül hagyták, a vázat azonban módosították, elől 140 mm-es rugóúttal rendelkező teleszkópvilla, hátul rövid teleszkópos, lengővillás futómű javította az úttartást. Az Izs 49-est 1957 végéig gyártották, akkor vette át a helyét az Izs 56-os.

1949-ben összesen 130 motorkerékpárt tartottak nyilván a magyar katonai alakulatoknál, a legtöbb helyen csak egy-

38. ábra. Az Ural M62-es oldalkocsis motorkerékpár a Magyar Néphadseregénél is rendszeresített eszköz volt



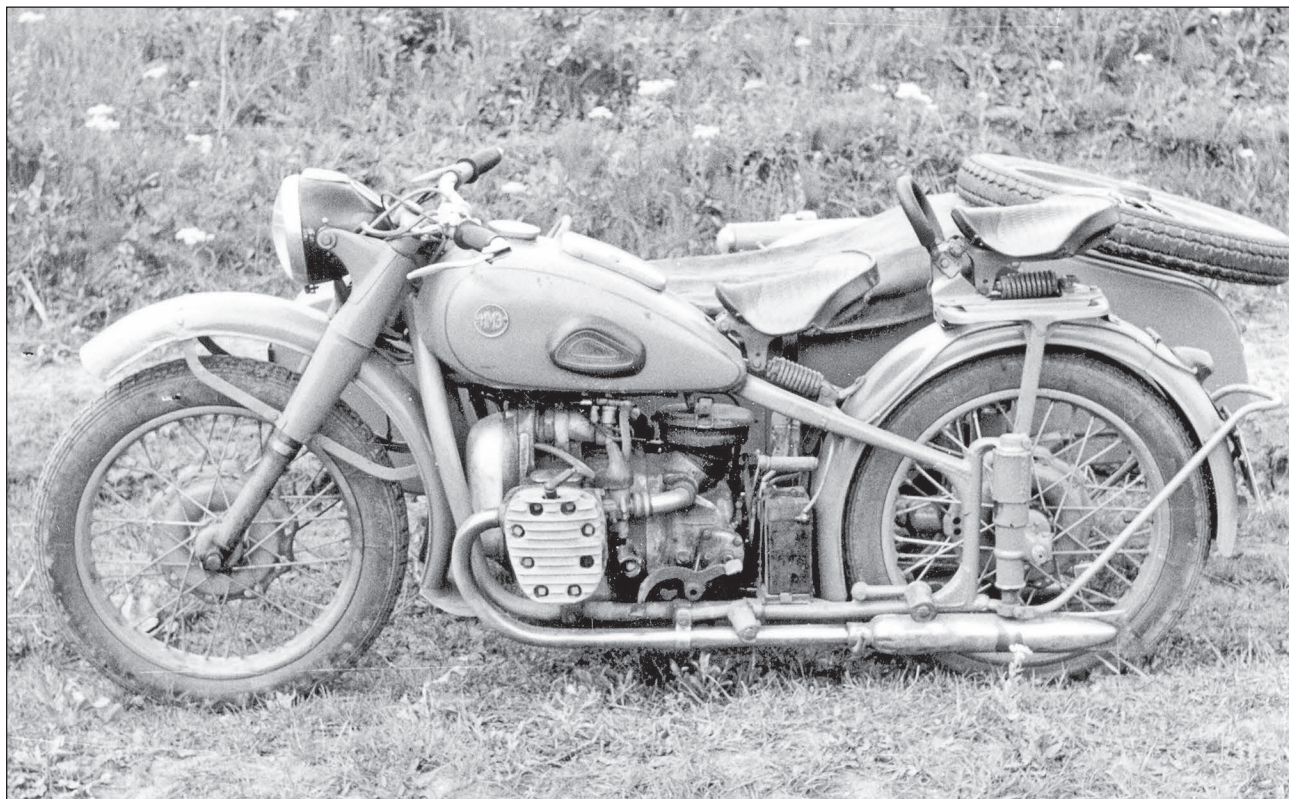
39. ábra. Ez a kép jól illusztrálja, milyen vegyes volt a motorkerékpár-anyag a háború utáni években. Az 1948-as budapesti díszszemlén oldalkocsis Zündapp KS 750, DKW NZ 350 a BMW R 71-esek társaságában (Fotó: Farnadi-gyűjtemény)

két darab akadt, igaz, egyéb járművekből is gyenge volt a készlet. A szállításoknak köszönhetően egy 1950. augusztus 21-i jelentés 900 db Izs motorkerékpárról ad számot. A Csepel 250-esek gyártása 1950-ben kezdődött, és ebből a nem túl jó konstrukciójú ikerdugattyús gépből is vásárolt a honvédség. Az 1951-es díszszemlén már szerepelt. A katonai Csepelek nem különböztek a szériagyártmányoktól, fekete fényezéssel, fehér csíkozással adták át őket. Egy 1951 augusztusi levél szerint a Mezőgépi Kerékpár- és Varrógép-értékesítő Vállalat a HM rendelkezésére bocsátott 386 motorkerékpárt és a Magyar Szabadságharcos Szövetségnek (MSZHSZ) átadott 281 motorkerékpárt. Ez a mennyiség a forgalomban lévő 848 darabból értendő, tehát nyilvánvaló, hogy a katonai érdekek milyen súlytalak latba. A 250-es Csepelek egészen a hatvanas évek közepéig szolgálatban voltak, a selejtezési iratokból kiderült, hogy akadt köztük, amelyet 85 ezer kilométer lefutása után, 1966-ban adtak át a Bizományi Áruház Vállalatnak.

Az 1953-as honvédségi statisztikában 866 db Csepel található a 876 db Izs mellett, és a kimutatás 119 BMW motorkerékpárt is említ. Ezek egy része R 51/2-es, talán néhány R 51/3-as, illetve a régi honvédség készletéből megmentett, Nyugatról visszaszállított, illetve polgári tulajdonból lefoglalt R 51-es, R 71-es és R 75-ös. Utóbbiak cseréjéhez jól jött a hasonló paraméterekkel rendelkező, szovjet gyártmányú M72-es oldalkocsis modellek importja. Lehet, hogy korábban is, de 1952-től bizonyosan érkeztek M72-esek, s ilyen oldalkocsis motorkerékpárokkal találkozhatott a nagyközönség az 1953. április 4-ei díszszem-

* Veterán Autó és Motor Szerkesztőség, ORCID: 0000-0003-3566-2904





40. ábra. A szibériai Irbitben működő motorkerékpárgyár által készített, BMW R 71-es alapokról fejlesztett, M72 M 1956 utáni változata

lén. Ebből a típusból a szállítás valószínűleg folyamatos volt, a hatvanas években mindenképpen, mert az átadási nyilvántartás szerint 1960-ban 29 db, 1961-ben 114 db M61-es, 1962-ben 38 db M61-es, 1963-ban 20 db M61-

es, 1964-ben 50 db M61-es, 1965-ben 24 db M61-es és 26 db M62-es érkezett a honvédség mátyásföldi objektumába, ahol általában egy évre M-készletbe kerültek, majd kiadták őket csapatokhoz. Visszaemlékezők arról számol-

41. ábra. Április 4-i díszelgésre készülő motorosok orosz M 62-esekkel, 1961-ben a csepeli gyorsforgalmi úton
(Fotó Jávör László gyűjteménye)





42. ábra. A Magyar Szabadságharcos Szövetségnél alapvetően kiképzési célra használt Csepel 100/48-asok
(Fotó: Rózsa György – Collection Burányi)

tak be, hogy ezek a gépek szinte zsírba mártva voltak a ládákban, s amikor beindították a motort, a felmelegedő fémről vékony sugárban folyt a földre a megolvadó konzerváló anyag.

Az M72-esek gyártásának előtörténetét illetően több verzió ismert. Az egyik szerint a harmincas évek második felében kialakult német-szovjet gazdasági és kereskedelmi együttműködés során vásárolt BMW R71-est másolták le, a másik variáció szerint egy 1940-ben, Svédországon keresztül vásárolt példányt. Tény, hogy az Iszkra nevű moszkvai gyárban létrehoztak egy fejlesztő részleget N. P. Szerdjukov vezetésével. (Szerdjukov 1935-ben a Légügyi Akadémia végzős hallgatójaként a BMW repülőgépmotorgyárában gyakornokoskodott, elég jól ismerte az ottani technológiát és a gyártástervezést.) Nem volt technikai dokumentáció, így a német mintapéldányt szét kellett sze-

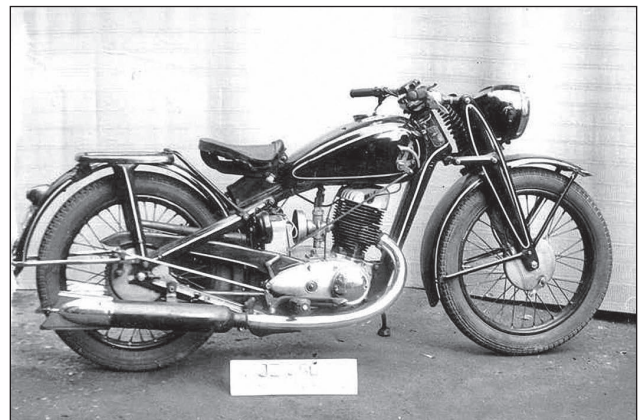
relni, lemérni, megállapítani a méreteket és a tűréseket, kideríteni az anyagminőséget és a hőkezelést. Az volt a parancs, hogy a technikai színvonalból semmit nem engedhetnek, ami alaposan feladta a leckét a műszakiaknak. Csak egy a sok nehézség közül: a BMW váza kónikus, tehát változó keresztmetszetű (ellipszis megy át kör alakba), húzott acélcsövekből volt összehegesztve. Ilyen terméket a szovjet csőgyárak akkoriban nem tudtak készíteni, ezért az M72-es vázának gyártásához új csőmegmunkáló gépek tervezésére és gyártására volt szükség. Jelentős technológiai kihívás volt az alumíniumöntvényből készült váltóház és a forgattyúház öntése is.

Az M72-esek összeszerelését a moszkvai kerékpárgyártó üzemben kezdték meg. A motorokat a ZISZ (később ZIL), a váltóházat a KIM (utóbb AZLK, a Moszkvics autótól előállító üzem), az oldalkocsikat a GAZ gyártotta. Készültek M72-

43. ábra. Csepel 250/U modellek a Magyar Szabadságharcos Szövetség (MSZHSZ) használatában
(Fotó: Hadtörténeti Múzeum, Fotóarchívum)



44. ábra. Izs 350-es – a típusból közel ezer került a magyar haderő tulajdonába
(Fotó: Hadtörténeti Múzeum, Fotóarchívum)





45. ábra. Szovjet M72-esek 1954-ben, a budapesti Felvonulási téren. A látványhatás kedvéért fehérre festett gumik harcszerű körülmények között nem lettek volna előnyösek (Fotó: Hadtörténeti Múzeum, Fotóarchívum)

ések Harkovban, sőt az egykori leningrádi Vörös Október üzem szintén gyártotta a BMW R71-es orosz változatát.

Amikor 1941-ben a német csapatok benyomultak a Szovjetunió területére, a moszkvai kerékpárgyárat, amelyet időközben motorgyártó üzemnek (MMZ) neveztek át, evakuálni kellett a Szibériában lévő Irbitbe, s az IMZ nevet kapta (Irbiti Motorkerékpárgyár). 1951-től a kijevi (KMZ) motorkerékpár-üzem is elkezdte az M72-es típus gyártását. Később ők a fejlesztés terén önálló utat kezdtek járni. 1956-tól az IMZ a modernizált modellt, az M72M-es típust gyártotta. Megerősítették a vázat és a kereket, a fékdobon megjelent egy, a küllők biztonságosabb rögzítésére szolgáló sajtolt, „csipkés” koszorú. Az első sárvédőt megemelték, és az első villa rugózó részéhez erősítették, elkerülendő a kerekek ragadós sárban való blokkolását. 1956-ban, az M72M-es bevezetésével egy időben, Kijevben áttértek az új, saját konstrukcióra, és a torziós rugózás alkalmazá-

sára. Az M72M-es korszerűsítésére már nem került sor, mert az IMZ áttért a felülseleplelt motorral ellátott M61-es modellek gyártására.

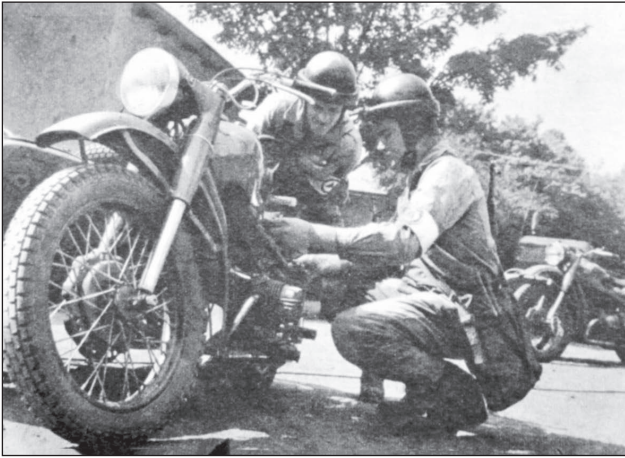
Az M72-eseket, illetve utódmodelljeit, az M72M-et, az M61-est, az M62-est, az M63-ast és a többi típust a Magyar Néphadseregben elsősorban a felderítők használták. Ha megnézzük az 1953-as állománytáblát, kiderül, hogy egy lövészhadosztály felderítő századában 2 db tehergépkocsi és 32 db motorkerékpár volt rendszeresítve, utóbbiak 22 db szőlő és 10 db oldalkocsis megosztásban. Egy felderítőszakaszba, amely 23 fős, 7 szőlő és 3 oldalkocsis motorkerékpár tartozott, egy gépkocsizó-lövészezredben pedig 15 db motorkerékpár volt rendszeresítve – 13 db az ezred szállítószakaszában, 1 db a felderítőszakaszban, 2 db a hírvívó rajban –, más kérdés, hogy esetleg nem volt feltöltve a készlet, tehát nem állt rendelkezésre ennyi motorkerékpár.

A hatvanas években folytatódott a magyar motorkerékpárok felhasználása. A 125 cm³-es motorú Danuviából 1959-ben 112 darabot vett át a HM, 2 lehet, hogy korábban, majd később szintén vásároltak, de arról eddig még nem került elő adat. Még több Pannónia állt szolgálatba, szinte minden típus, TLF-ek, T1-esek és T5-ösök. Évente átlagosan 100 darab magyar 250-est vásárolt a HM. Egy közlés ugyan arról tanúskodik, hogy 1958-ban készült speciális Pannónia 250-es a hadseregnek, növelt szabad magassággal, sötétzöld színű fényezéssel, Bosch lendkerék-mágnessel, import karburátorral, de a legtöbb, a Honvédelmi Minisztériumnak átadott Pannónia teljesen azonos volt a szériamodellekkel, beleértve a festést is.

1967-ben 16 darab P10-est vásároltak katonai célokra, 1971-ben pedig már P20-asokat is, 72 darabot, májusi és júniusi gyártásút. 1973-ban újabb 36 db P20-as érkezett, 1974-ben 71 db P10-es (decemberi gyártású), 1975-ben pedig P12-essel (1975 májusi gyártású) búcsúzott a Pannónia-gyár a HM-szállításoktól. 1975-ben megszűnt a hazai motorkerékpár-gyártás, s egy évnyi szünet kellett a

46. ábra. Forgalmirányítók Pannónia T5-ösökkel és Ural M 63-assal 1968. július 3-án, Győrben (Fotó: Hadtörténeti Múzeum, Fotóarchívum)





47. ábra. Forgalmirányítók M 62-esekkel, 1962-ben. Az évszám és a típuszám között nem volt összefüggés (Fotó: Néphadsereg)

HM-nek az átálláshoz. Legközelebb 1977-ben vásároltak újra motorkerékpárt, 59 darab MZ 250-est. Ez a típus aztán el is kísérte a honvédséget, évente vásároltak 50–100 db gépet. 1983-tól tértek át a modernebb ETZ típusra.

FÓKUSZBAN A FORGALOMSZABÁLYOZÁS

A motorkerékpárok felderítői és futárszolgálati célokra történő használata a hatvanas évektől háttérbe szorult, a legtöbbet a kommandáns alakulatok, illetve az oda beosztott forgalomszabályzók használták. A vezérkar közvetlen alárendeltségébe, majd a Háterszágvédelem Országos Parancsnoksága alá tartozó Budapesti Kommandáns Ezred motorkerékpáros katonái olyan speciális feladatokat is elláttak, mint a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erői gyakorlatának biztosítása, illetve a néphadsereg hazai gyakorlatának biztosítása, illetve a forgalomszabályzási-rendészeti biztosítása. A forgalomszabályzók tevékenysége két részből állt. Egyfelől a saját menet forgalomszabályzási biztosítása, másfelől a delegációk rendészeti felvezetése autókkal, illetve a rendőrség kirendelt egységeivel együttműködésben. Ebben az esetben oszlopzárás, álló, mozgó, illetve kombinált forgalomszabályzás és menetbiztosítás tartozott a teendők közé. A menetvonalon megfelelő távközönként álltak a forgalomszabályzók, mutatták a honvédségi járműveknek az irányt, ez volt az álló forgalomszabályzás. A mozgó forgalomszabályzás során – ami motorkerékpárokkal történt – vezették az oszlopot, a kereszteződésekben gondoskodtak a biztonságos és szabad áthaladásról. A mozgó forgalomszabályzás eleinte motorkerékpárokkal történt, majd GAZ, illetve UAZ gépkocsikat használtak. A hatvanas-hetvenes években a Budapesti Kommandáns Ezrednél 5 forgalomszabályzó szakasz volt. M63-as, T5-ös és P10-es típusú Pannóniák, később MZ-k álltak rendelkezésre. A Pannóniák nem voltak katonai színre festve, a fekete festékre három fehér csík és egy fehér F betűből álló jel került az első sárvédő elején és a hátsó sárvédőn, a rendszám fölé. A Pannóniákra két oldaltáskát raktak, a táskában törülköző, egy napi hideg étel, kulacs és világító bot fért el. Az M 63-asokon az oldalkocsi oldalára festették a jelet. A tartalékos vagy gyakorlatra vezényelt forgalmirányítók fehér karszalagot viseltek, egy másik változat a piros karszalag és sárga F betű volt.

A többi katonai egységnél lévő kommandáns alakulatok ugyancsak rendelkeztek motorkerékpárokkal, s a motorke-



48. ábra. Felderítők M 72 M típusúval. A golyószóróállvány az oldalkocsi felszerelése volt, itt hiányzik, tehát a kép kedvéért tették fel (Fotó: Néphadsereg, Bleich Rudolf)

rékpárosok a forgalomszabályozás mellett rendészeti szolgálatot is adtak.

A Magyar Néphadsereg számára az NDK-ból 1976 és 1981 között MZ TS 250-esek érkeztek, majd ezek átadták a helyüket az elől dob- vagy tárcsafékes ETZ 250 típusoknak. Zschopauban korábban is gyártottak motorokat katonai célokra, ilyen volt az MZ ES 250/2 A, amelyből 1964 és 1973 között húszezres szériát raktak össze. Az utódnak tekinthető TS 250/1 modelleken megtartották a különálló nyergeket, amelyeket a polgári változatoknál akkor már

49. ábra. Pannónia TLT-vel az ügyeletet tiszt és helyettese (Fotó: Muray, Motor-Aero Archiv)





50. ábra. Az 1979-ben készült képen forgalomirányítók MZ ETZ 250-esekkel. Noha a gyár kínált speciálisan katonai kiviteleteket – és vásároltunk is belőlük – ezek nem azok, feltehetően hazai átalakítások. Különösen alkalmatlan a súlyos sziréna felszerelése az első kerék fölé

nem alkalmaztak, magasan vezették a kipufogódobot, volt tartója egy tartalék benzineskannának. Ezeket a gépeket 16 colos kerekekkel szerelték.

Az MZ TS 250/A korai szériáján alkalmazott fehér üléseket, a későbbi szériákon sötétebb kárpitozás váltotta fel. A vázon csupán az ülések felfogatása eltérő a polgári változattól, a blokk is ötfokozatú váltóval szerelt. A 16 colos felnik acélból készültek, nem alumíniumból, mint a polgári változaté. Emelt a kormány, összekötő csővel, amelyre a forgalomirányító bot számára rögzítő bilincs került. A festés matt, nem raktak fel krómozott alkatrészt, ami megvilághatott volna. Festett a lámpakeret, a kormány, a teleszkópok, a légszűrő kerek fedele, a hátsó lámpa tartója, a tanksapka. (Ez utóbbi belül is, hogy meg ne villanjon tankoláskor.) A kipufogó eloxált, miként a gyújtáskapcsoló címkéje is. A hangtompító dobót erősen felhúzták, hogy terepen ne akadjon fel, a villaszárat szemes csavarok rögzítik, ezeket húzták be a bovdeneket, hogy nem csapkodjanak. A kapcsolók feketék, s eggyel több van belőlük. A plusz kapcsoló azt a célt szolgálja, hogy az irányjelzőket ki lehessen kapcsolni a véletlen használatot megelőzendő. A hátsó ülés alatt van a zárható szerszámtartó. Mindkét oldalra került egy-egy konzol, jobb oldalt ötliteres marmonkanna, bal oldalt műbőr-vászon kombinációjú táska való a tartóra. Egyébként ezek a kiegészítők, a merevítő kormány, az acélfelnik és a többi, összesen tizenöt kilogrammal növelték a jármű tömegét a polgári változathoz képest. Az első és hátsó lámpákhoz fénycsökkentő tartozott, egyes hazai alakulatoknál a forgalomszabályozói feladatokra tekintettel elrendelték kék lámpa és sziréna felszerelését, ami nem felelt meg az általános jogszabályoknak, mivel belügyminisztériumi engedély helyett csak egységparancsnoki utasítás adta a háttér.

Napjainkra is maradt számos olyan katonai feladat, amelynek teljesítéséhez a motorkerékpár előnyei jól kihasználha-

tók. A rendszerváltozás környékén a gazdasági és politikai átalakulás, majd a szervezet leépítése miatt csak elvétve történt motorkerékpár-beszerzés a honvédség számára. A kivételek közé tartozik a légierő harminc Yamaha Aerox vásárlása 1998-ban. A robogókat a repülőtereken való közlekedés megkönnyítésére szánták.

FORRÁSOK

- Hadtörténelmi Levéltár, 3/b általános iratok, 3/b elnöki iratok, a Hadianyag Hadszolgálati iratai, Tanulmánygyűjtemény, Haditechnikai Gyűjtemény, a Honvéd Gépkocsi Szertár iratgyűjtője;
Hadtörténelmi Múzeum Fotóarchívuma;
Ansell, David: Military Motorcycles. B T Batsford Ltd, 1986;
Endert, Tom van: Mit Hammer und Schüssel: Der Ratgeber rund um Ural-, Dnepr- und M72-Motorräder aus Russland Münster: Verlagshaus Monsenstein und Vannerdat, 2003.;
Györkei Jenő: A Magyar Néphadsereg Gépkocsisíj története: 1945–1981. Bp.: Zrínyi Kiadó, 1981;
A motorkerékpár-vezető téli kézikönyve, 1944;
Magyar Katonai Szemle, 1944. 14. évf.;
Hadtörténelmi Közlemények, 1958. 5. évf., 3-4. sz.;
Czernotta, Igor, Nagy Antal, Hidegh Gábor, Czömpöl Tibor, Kalmár Tamás, Muray Péter Pál, Soós Árpád, Szabó Andor, Tóth László közlése;
Varga Imre kimutatása a magyar katonai motorkerékpárok rendszámairól és beosztásáról;
Az Autó-Motor, az Autó-Motor Sport, a Kerék, az Automobil-Motorsport és az Automobilizmus, a Néphadsereg és a Veterán Autó és Motor folyóiratok számai.