

Ott István Dániel*

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



1. ábra. Letisztult forma, zöld katonai fényezés kívül, korszerű menetdinamikai és kényelmi berendezések a kocsiszekrényen belül jellemzik a Magyar Honvédség új CURRUS ARIES 01 típusú moduláris rendszerű autóbuzsát

BUSZOK KATONAI ALKALMAZÁSA

Az autóbuzsok szinte egyidősek a közlekedés motorizációjával. A belsőégésű motorok a személygépkocsik mellett lehetővé tették az egyszerre több embert szállítani képes nagyméretű járművek kialakítását is. A buszokkal végzett, nagy létszámú személyszállításban rejlő lehetőségeket a katonai vezetők korán felismerték. Közismert, hogy az első világháború idején, 1914 szeptemberében a marne-i csatában a francia hadsereg párizsi taxikat és buszokat rekvirált annak érdekében, hogy a katonáit minél gyorsabban a frontra juttathassa. Az így nagy számban felvonuló csapatok sikerrel állították meg von Moltke tábornok támadását és mentették meg Párizst a német császári inváziótól [1]. Nem sokkal ezután, az Antant-szövetséges Nagy-Britannia is a Londonból hozott „B” típusú buszokon szállította katonáit a nyugati frontra Franciaországban (2. ábra) [2].

Katonai alkalmazásra a második világháborúban is volt példa, a német Wehrmacht Opel Blitz Omnibus különböző változatait szinte minden fronton használta [3], az USA pedig leküzdendő a háterszág hatalmas távolságait, buszokon szállította katonáit az állomáshelyek között (3. ábra) [4].

Megjegyzendő, hogy egy-két kivételtől eltekintve a hadsereg korábban olyan autóbuzsokat alkalmazott, amelye-



2. ábra. Nagy-Britanniából, a csatornán áthajózott londoni buszokon vonulnak a brit katonák a frontra Franciaországban, az első világháború idején

ket eredetileg polgári célokra terveztek, gyártottak, így nem, vagy csak részben feleltek meg a katonai alkalmazás szigorú követelményeinek. „Besorozásukra” háborúban a szükségállapot, békeidőben pedig sokszor az adott indokot, hogy nem volt más közúti személyszállításra alkalmas eszköz.

A két világháborúban – főként az európai hadseregek esetében – alapvető probléma volt a motorizáció hiánya,

ÖSSZEFOGLALÁS: A közelmúltig a Magyar Honvédség polgári célokra tervezett, többségében az Ikarus által gyártott buszokat üzemeltetett. A honvédség legújabb autóbuzsát a CURRUS ARIES 01-et, a Magyar Honvédség Logisztikai Központ Technológiai Igazgatóság Kutatási-fejlesztési, Tudományos és Szabványosítási Osztály K+F projektben, előtanulmányok elemzése és az üzemeltetői igények felmérése után tervezete és rendelte meg. Az így létrehozott közlekedési eszköz a katonai alkalmazás követelményei szerint készült úgynevezett moduláris jármű, amely 41 fő szállítására, továbbá – átépítés után – sebesültszállító, törzsbusz és a megrendelő igénye szerint további feladatokra is alkalmas. A Zrínyi 2026 haderőfejlesztési program keretében elkészült 100 db busz a Magyar Honvédségnél teljesít szolgálatot.

KULCSSZAVAK: Magyar Honvédség, Zrínyi 2026, HM Currus Zrt., Volvo Bus Rt., Ikarus Járműtechnika Kft., autóbusz, moduláris jármű, személyszállítás, törzsbusz, sebesültszállítás, CURRUS ARIES 01

ABSTRACT: Until recently, the Hungarian Defence Forces has operated buses designed for civilian purposes and mostly manufactured by Ikarus. The latest bus named CURRUS ARIES 01 was designed and ordered by the Research and Development, Science and Standardization Department of the Technology Directorate of the Hungarian Defence Forces Logistics Centre in an R&D project, after analysing preliminary studies and assessing the needs of the users. This means of transport thus created is a so-called modular vehicle manufactured according to the requirements of the military application, which is capable of transporting 41 people, and, after converting, it can be used as casualty evacuation vehicle, mobile command centre, and as a vehicle in accordance with the need of the user. These 100 buses produced in the framework of the Zrínyi 2026 Defence and Armed Forces Development Program are in service at the Hungarian Defence Forces.

KEY WORDS: Hungarian Defence Forces, Zrínyi 2026, HM Currus Zrt., Volvo-Bus Rt., Ikarus Járműtechnika Kft., bus, modular vehicle, passenger transport, mobile command centre, casualty evacuation, CURRUS ARIES 01

* ORCID: 0000-0001-5524-6735



3. ábra. Az autóbuszokat széleskörűen alkalmazták a második világháborúban is. Az archív felvételen egy Opel Blitz Omnibus látható, amely előtt német katonák tartanak pihenőt

így érthető, hogy nemcsak a civil buszokat, de a teher- és személygépkocsikat is lefoglalták. Annak ellenére, hogy ezek általában fegyverrel, páncél- és egyéb védelemmel nem rendelkeztek, a járműveket szükség esetén akár a frontvonalban is bevetésre küldték pl. katonák és sebesültek szállítására.

Az ezt követő időszakban, a hidegháborús hadseregfejlesztések nyomán már jelentős számú, kifejezetten katonák szállítására specializált terepjáró tehergépkocsikkal, kerekes és lánctalpas lövészpáncélosokkal és más, a harctér követelményeinek megfelelő járművekkel látták el még a szerényebb költségvetésű nemzetek hadseregeit is. Így az 1960-as évektől, a katonák harctéri szállítására érdekében, a Magyar a Néphadseregben is tömegesen megjelentek a Csepel D-344, a ZIL-131, és az Ural terepjáró tehergépkocsik, a PSZH-k (páncélozott szállító harcjárművek) [5].

Felmerülhet a kérdés, hogy a kellő számú katonai szállítóeszköz megléte mellett, amikor „a katonák egy ponyvás teherautó platóján is elférnek” mi indokolta, indokolja ma is az autóbuszok katonai üzemeltetését?

A válasz kézenfekvő: a modern hadseregek feladatai között, a nagytömegű közúti személyszállításra – ugyanúgy, mint a civil életben – az autóbusz a legalkalmasabb eszköz. A buszok harctéri alkalmazása a világháborúkban csak szükségéből történt, az ezeket a feladatokat kiváltó katonai járművek azonban épp, hogy nem elvették, hanem a közúti szállításban megsokszorozták a katonai buszok feladatait. Az ergonomiai szempontok az elmúlt évtizedekben nemcsak a nyugati, de a volt szocialista, sőt a harmadik világbeli hadseregekben is előtérbe kerültek. A katona nem attól lesz edzett és jó állóképességű, hogy a „teherautó platón szállítják”. A kipihent és jó körülmények között utaztatott állomány sokkal nagyobb harcértéket képvisel. Nem beszélve arról, hogy a modern hadseregek munkáját rengeteg civil alkalmazott támogatja, az ő békeidős szállításuk még kevésbé képzelhető el a kényelmi szempontokat nélkülöző katonai járműveken. Az sem mellékes szempont, hogy az autóbuszok általában jóval gazdaságosabban és olcsóbban üzemeltethetők, mint a katonai eszközök. A buszokkal végrehajtott személyszállítás lehetőségeit tovább növelte, hogy a második világháború után az európai út- és autópálya-hálózatok, valamint az azokhoz tartozó infrastruktúra rohamos fejlődésnek indult. Bár Közép-Európa csak több évtizedes késéssel csatlakozott ehhez a fejlődéshez, de az útviszonyok itt is fejlődtek annyit, hogy kielégítsék a gyors, biztonságos és tömeges személyszállítás követelményeit. Az autóbuszok használata ugyanis feltételezi a jó minőségű úthálózat meglétét. (Igaz a hadmozdulatok során feltételezhető a szilárd burkolatú utak hiánya, ha például az ellenség lerombolta, vagy ellenőrzése alá vonta azokat. De nem szabad elfelednünk az autóbu-

szokat nem harci eszközként, hanem a hadseregeket békeidőben is érintő személyszállítási feladatokra, a háború támogatására alkalmazzák a haderők.) A sűrű európai úthálózatoknak köszönhetően, az állomány a lokális katasztrófa által sújtott területekhez is gyorsan felvonultatható buszokon. A helyszínen pedig már természetesen olyan terepjáró, kételtű egyéb speciális járművekre szállnak át, amelyekkel végre tudják hajtani a mentési és elhárítási feladatokat.

A buszok katonai alkalmazásának lehetőségeit, a Magyar Honvédség katonai szervezeteinek szabott közúti személyszállítási feladatokon keresztül, érdemes tételesen is megvizsgálni:

- az állomány szállítása gyakorlatok, kiképzések helyszínére;
- a személyi állomány utaztatása vezénylések és egyéb feladatok végrehajtására;
- helyőrségek közötti személyszállítási feladatok;
- külföldi (missziós) személyszállítási feladatok;
- rendszeres napi munkába járás (járatok üzemeltetése);
- katonai és polgári rendezvények, ünnepek személyszállítási feladatai [6];
- újonctoborzással járó szállítási feladatok;
- az állomány rekreációs célú útjai;
- civilek tömeges evakuálása katasztrófa sújtotta területekről;
- az állomány katasztrófa sújtotta helyszínre szállítása elhárítási, mentési feladatokra [7].

AUTÓBUSZOK A MAGYAR HONVÉDSÉGBEN

A rendszerváltás előtt a Magyar Néphadsereg többségében az Ikarus által gyártott buszokat üzemeltetett. A magyar autóbuszgyár szinte összes típusa megfordult a hadseregben. A teljeség igénye nélkül: Ikarus 211, 2510, 256, 365, de még a csuklós 280-asból is szerzett be néhány példányt a haderő (4. ábra) [8]. A személyszállító kapacitást még a KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) piacáról származó NDK Robur buszokkal is kiegészítették [9].

Ezt az igen vegyes járműparkot örökölte meg a Honvédség az 1990-es években. A magyar buszok hiába voltak az egykori szocialista ipar kiváló termékei, és kétségtelen, hogy szolgálatuk nélkülözhetetlen volt, de a XXI. század-

4. ábra. Klasszikus vonalvezetés, a magyar járműipar legendás terméke, egy Ikarus 259 a Magyar Honvédség szolgálatában. A maguk korában kiváló autóbuszok felett már jócskán eljárt az idő, így cseréjük elkerülhetetlenné vált



ban be kellett látni, hogy az „örege” Ikarusok felett eljárt az idő. További üzemeltetésüknek az egyre szigorodó környezetvédelmi normák, és NATO-csatlakozásunk szabványosítási követelményei is gátat vetettek. A kikopó állomány pótlására „tűzoltásként” 2002-ben a Bundeswehr állományából érkezett 16 db 1973-as(!) évjáratú Mercedes-Benz O303-as és 5 db 1978-as gyártású O309-es busz [10]. Azonban a Mercedes buszok is közel 30 évesek voltak, egyre korszerűtlenebb technikát és amortizálódó állapotot képviseltek a haderóban. Nem beszélve arról, hogy a vegyes típuskavalkád tovább növelte az üzemeltetési, logisztikai feladatokat.

Az így kialakult helyzet felszámolására 2003-ban meghirdették a Magyar Honvédség Gépjármű Beszerzési Programját, amelynek céljaként azt a feladatot tűzték ki, hogy a járműparkot, 15 év alatt az összes katonai szervezetnél új beszerzésű járművekre cserélik.

A programból nem maradt ki a vegyes buszállomány leváltása sem. Figyelembe véve a hazai autóbuszgyártásban szerzett több évtizedes szakmai tapasztalatokat, és a rendelkezésre álló gyártási kapacitást, az új buszok gyártására az Ikarus EAG (Ikarus Egyedi Autóbuszgyár Kft.) kapott megbízást.

Ennek gyümölcse lett az Ikarus E95 M, amely különlegessége, hogy az első olyan magyar tervezésű és gyártású busz volt, amelyet kimondottan a hadsereg igényeinek figyelembevételével fejlesztettek ki (5. ábra). Így olyan különleges megoldásokkal rendelkezett, mint a járművezető és a szállított katonák egyéni fegyvereinek tartókonzolai az üléseken, mállahely, az utastérben közlekedő folyosó, az ülések távolságánál pedig figyelembe vették, hogy a szállított állomány, teljes felszerelésben a vastagabb téli ruházatban is kényelmesen, biztonságosan mozoghasson és foglalhassa el a helyét. A közlekedési szabályok szerint minden ülés biztonsági övvel ellátott, és a járóközhoz közelebbi ülések mintegy 10 cm távolságra, a jármű középvonalának irányába elmozdíthatók, tovább növelve ezzel az ülőhelyek szélességét, és kényelmét [11]. Az Ikarus E95 M az első volt abban is, hogy magyar gyártású katonai buszként, matt egyenző zöld fényezést kapott, szemben a régebbi, honvédségnél alkalmazott Ikarusokkal, amelyek általában a gyár civil standard színeit viselték, és legfeljebb rendszám árulta el, mely állami szervhez tartoznak. (Igaz, a festés már nem jelentett akkora újdonságot, mert a német Bundeswehrtől örökölt buszok is standard katonai zöld színben érkeztek az állományhoz.)

5. ábra. Az Ikarus E95 M autóbuszt 2003-ban már kifejezetten a honvédség igényei szerint fejlesztették. Figyelembe vették a katonai üzemeltetéssel járó speciális követelményeket, azonban kis példányszámban rendszeresítették, ezért hosszú távon nem jelentett megoldást



TANULMÁNY MODULÁRIS JÁRMŰ FEJLESZTÉSE

A honvédség 2003-ban elindított Gépjármű Beszerzési Programja minden erőfeszítése ellenére, a haderő buszflottája még a 2010-es évek elején is igen vegyes képet mutatott. Ekkor 134 autóbusza volt a honvédségnek, átlagosan 250-300 ezer km-es futásteljesítménnyel, a járművek átlagéletkora pedig 25 év volt [12].

Az akkori legújabb Ikarus E95 M típus azonban alig több mint egy tucat példányban került beszerzésre. A kis példányszám értelemszerűen nagyobb igénybevételt jelentett, így a járművek hamar elérték a kilométerben számított futáshatárukat. Tehát hiába voltak korszerűek, hamar elhasználódtak.

Ezért 2013-ban egy K+F projekt indult azzal a céllal, hogy korszerű új autóbuszokkal cseréljék le a honvédség teljes buszállományát. A kiírt feladat azonban jóval több volt, mint egy személyszállító jármű tervezése. A tervek szerint az új autóbuszalvázon gyorsan átalakítható típusváltozatokkal, speciális szállítási és munkahelyi igények kielégítésére egy többcélú moduláris járművet kellett létrehozni. Az 1980-as években már történt kísérlet arra, hogy a néphadsereg számára sorozatgyártású buszokat építsenek át sebesültszállításra (6. ábra), de kifejezetten többcélú igény, a katonai közúti járművekkel szemben a honvédségben eddig nem merült fel. Más területen, a többcélú eszközök már régóta jelen vannak a korszerű hadseregekben, például az 1960-as évektől a vadászgépek tervezésénél alapvető szempont volt, hogy egyazon típus alkalmas legyen légtérvédelemre, vadászbombázásra, felderítésre (7. ábra).

Az univerzális moduláris eszközökkel olcsóbb a beszerzési ár – hiszen kevesebb járművel ugyanannyi, vagy több feladat ellátható, gazdaságosabb az üzemben tartás –, könnyebb, hatékonyabb logisztikai háttér valósítható meg. Utóbbi alatt érthetjük, hogy a különböző feladatokra alkalmas, azonos típusú járműparkhoz kevesebb alkatrészt kell biztosítani – szükség esetén technikai kannibalizmussal is üzemeltethető – és a kezelőállományt is könnyebben és gyorsabban lehet kiképezni egyazon típusra.

A felsorolt előnyök ellenére nagy szaktudást és jelentős műszaki felkészültséget jelent egy-egy ilyen típus kifejlesztése és legyártása. A moduláris járműveknek többszörös

6. ábra. Az 1980-as években a Magyar Néphadseregben már történt kísérlet autóbuszok átépítésére sebesültszállításhoz, ez volt az úgynevezett „Fészek” program. A képen egy 200-as sorozatú Ikarus busz utastere látható hordágytartó konzollokkal és hordágyakkal





7. ábra. A CURRUS ARIES 01 Busz előtanulmányainak számítógépes grafikája jól szemlélteti a moduláris rendszert. Bal alsó képtől az óramutató járásával megegyezően haladva: személyszállító, az alapplatform, törzsbusz és végül sebesültszállító elrendezés

megbízhatósági mutatókkal is kell rendelkezniük, mert a különböző feladatok miatt, az igénybevételük is nagyobb.

Az MH LK TI KFTSZO (Magyar Honvédség Logisztikai Központ Technológiai Igazgatóságának Kutatási-fejlesztési, Tudományos és Szabványosítási Osztály) az említett szempontokat alapul véve kapcsolódott a projektbe, és elkészítette tanulmányát, összefoglalta azokat a szabványokat, a feladatokat és elvárásrendszert, amelyek eredménye:

- egy moduláris jármű (technológia demonstrátor);
- egy prototípus;
- és végül szériában gyártott többcélú autóbuszok.

Az így gyártásra kerülő moduláris járművek a következő feladatokat kell, hogy elássák a Magyar Honvédségben:

- személyszállítás;
- törzsbusz (katonai vezetési pont);
- sebesültek szállítása (12 hordágy és 8 ülő beteg szállítása).

A Magyar Honvédség a tanulmány megvalósításához a Honvédelmi Minisztérium (HM) Currus Zrt.-t bízta meg a tervek elkészítésével, a cég 2013-ban a Volvo Hungária Kft.-vel együttműködésben Volvo B7R alvázra építette a magyar tervezésű járműszerkezetét. Az EURO 5-ös motorral szerelt autóbusz lett a technológia demonstrátora, amely 2015-ben lehetőséget adott a moduláris rendszerek gyakorlati kipróbálására (8. ábra).

A Currus Aries járművek fejlesztése és gyártása során megszerzett know-how megosztási aránya a kidolgozásra kerülő összes típusváltozat belső kialakítására vonatkozóan 50-50%-ban oszlik meg a HM és HM Currus Zrt. között.

Az Aries projekt kapcsán mintaoltalmi védeltséget kapott a buszokban alkalmazott moduláris belső kialakítású rendszer, a hordágyrögzítő szerkezet, valamint a prototípus járműben alkalmazott speciális sínrendszer. (A szabdalmatok Földi Zoltán gépészmérnök, Currus Zrt. jegyzi.)

A tesztek sikerrel zárultak, a futásprobák bizonyították, hogy a Volvo B7R alváz, a kiforrott, korszerű hajtáslánccal és futóművel, a ráépített járműszerkezettel jól összeillő párosítás. Az így létrejött „alap” autóbusz padlójába,



8. ábra. Az MH LK KFTSZO tanulmányának gyakorlati megvalósulása a HM Currus Zrt. tervei szerint. Az EURO 5-ös motorral szerelt technológiai demonstrátor, amelyen gyakorlatban is kipróbálták a moduláris rendszer berendezéseit

az utas- és teherszállító repülőgépeken alkalmazotthoz hasonló sínrendszert szereltek. Ennek rögzítési pontjaihoz lehet gyorsan be- és kiszerezni az utasüléseket, vagy azok helyére a sebesültszállító verzió hordágytartóit, a törzsbusz térkép- és munkaasztalait, vagy modultól függően, más berendezéseket. A padlóba épített sínes rögzítőrendszer bevált, ezért a továbbfejlesztés után a későbbi prototípusban és a szériapéldányokban is alapfelszerelés lett. Bizonyosodott az is, hogy a felépítmény alapterülete elegendes a különböző feladatok teljesítéséhez.

Az EURO 5-ös motorral szerelt technológia-demonstrátor a HM Currus Zrt. tulajdonában maradt.

A járművel szerzett pozitív tapasztalatok igazolták az MH LK TI KFTSZO moduláris járműfejlesztést célzó tanulmányait, és jó alapot nyújtottak egy prototípus elkészítéséhez.

(Folytatjuk)



FORRÁSOK

- [1] Farkas Márton; Józsa Antal: *Az első világháború és a forradalmak képei*. Budapest: Európa, 1977. 110. p.;
- [2] William D. Ward; OLE Bill: *London Buses and the First World War*. London: Unicorn Publishing Group, 2017.;
- [3] *D.A.K. Profile Guide*. AK. Interactive. hn. én. 34–35. p.;
- [4] Donald F. Wood: *American Buses*. hn.: Motorbooks International, 1998;
- [5] „30 éves a Varsói Szerződés” *Haditechnika* 19, 2. szám (1985). 2–5. p.;
- [6] Varga A. József: *Magyar autógyárak katonai járművei*. Budapest: Maróti, 2008. 432. p.;
- [7] Szerző kiegészítése;
- [8] Varga A. József: *Magyar autógyárak katonai járművei*. Maróti, Budapest, 2008. 433. p.;
- [9] https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?ar_start=30&ar_step=30&o=&aq_text=robur&aq_cre=0&user_id=&topic_id=9177480&forum_id=56&aq_ext=1&aq_hnt=eJzzswYAANKAig== elérés 2019. 06. 25
- [10] ARON_SON: Bundeswehr buszok második élete. elérés 2019. 07. 19. https://sony872.blog.hu/2016/04/07/bundeswehr_buszok_masodik_elete;
- [11] Szabados Péter: „A Gépjármű Beszerzési Program a megvalósulás útján I. rész” *Haditechnika* 42, 4. szám (2008): 37–42. p.;
- [12] Király Péter; Szabados Péter: „Személygépjármű flottacsere a Magyar Honvédségben.” *Katonai Logisztika* 2018. évi 1–2 sz. 171–172. p.;
- [13] Ikarus járműtechnika. *Cégbemutató*. Elérés 2020. 02. 06. <http://ikarusjarmutechnika.hu/cegbemutato>;
- [14] Történelmül halad előre az Aries projekt. Honvedelem.hu. Elérés: 2019. 08. 01.; https://honvedelem.hu/cikk/116157_toretlenül_halad_előre_az_aries_projekt;
- [15] Werner Oswald: *Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Whermacht und Bundeswehr*. Stuttgart: MotorbuchVerlag, 1982;
- [16] Ondřej Láník: „Irisbus Iveco dodává dalších 130 autobusů pro Bundeswehr” [www. auto.cz](http://www.auto.cz). 2008. 05. 25. Elérés: 2020. 05. 16. <https://www.auto.cz/irisbus-iveco-dodava-dalsich-130-autobusu-pro-bundeswehr-7564>;
- [17] Király Péter; Szabados Péter: „Személygépjármű flottacsere a Magyar Honvédségben” *Katonai Logisztika* 2018. évi 1–2 sz. 171. p.;
- [18] ARON_SON: Bundeswehr buszok második élete. elérés 2019. 07. 19. https://sony872.blog.hu/2016/04/07/bundeswehr_buszok_masodik_elete;
- [19] *The Code of Federal Regulations of the United States of America*. 1993. October 1. 543. p.;
- [20] T.J. O'Malley: *Katonai terepjárók és teherautók páncélozatlan szállító járművek*. Debrecen: Gold Book Kft., 2001. 52. p.;
- [21] Lovász György–Gerlei Tamás: *Az Ikarus évszázados története*. Maróti, Budapest, 2008. 216. p.;
- [22] Acmat VLRA TPK 432 SB. Elérés: 2019. 08. 06. http://www.vehicules-hors-serie.fr/Site_hors_serie/Dossier_Acmat/TPK_432_SB.htm.

(Illusztrációk a szerző gyűjteményéből)

Lőrincz Kálmán

Menetben Túl a nyolcadik ikszen

Lőrincz Kálmán nyugállományú vezérezredes, pályája során a Magyar Honvédség valamennyi tiszti, főtiszti és tábournoki rendfokozatát viselte, gazdag életutat járt be. 1953-ban bekerült a II. Rákóczi Ferenc Katonai Középiskolába, 1960-ban avatták hadnaggyá, majd különböző tiszti, főtiszti, tábournoki rendfokozatban töltött be vezetői beosztásokat. 1989. december 1-jén nevezték ki a legmagasabb katonai beosztásba, ő lett az 1990-ben átalakult Magyar Honvédség első parancsnoka. Hosszú időn át meghatározó személyisége volt, és az is maradt hazánk honvédelmének.

E kötet második, bővített kiadásának a szerző nyolcvanadik születésnapja kínált aktualitást. (Az első kiadás óta a szerző számos kérdést kapott, az ezekre adott válaszai, illetve reakciói a fejezetek végén, külön függelékben található.)

Útikalauz a „Menethez” dr. Holló József Ferenc ny. altábornagy írt, majd a szerző hat fejezeten keresztül tárgyal olyan bonyolult összefüggéseket, mint az egyén és a közösség; a honvédség pártpolitikai semlegessége; a katonai hivatással kapcsolatosan a kiképzés és felkészítés, az erkölcsi-etikai-morális alapértékek, a katonai képességek, a parancsnokok és vezetők szerepe, valamint a katonai gondolkodásmód változása; a stratégia, a hadviselés különböző formái; a globalizáció hatásai és a haderő szükség szerű átalakítási folyamatai.

Az utazás során Lőrincz Kálmán tábournok feldolgozza a hazánkat és a Magyar Honvédséget ért változásokat. Nem egy memoárkötetet tartunk a kezünkben, azonban végig a „Menet” alatt betekintést nyerhetünk a szerző ars poeticájába: a „változva változni” elmélet gyakorlati átültetésébe, gondolkodásmódjának megértésébe.

2020. február 11-én a Stefánia Palota – Honvéd Kulturális Központban köszöntötték 81-dik születésnapján Lőrincz Kálmán ny. vezérezredest, ahol nemcsak a könyvet, hanem a fordulatokban gazdag életútjáról készített filmet (*Rendszerváltozás a hadseregben – Lőrincz Kálmán vezérezredes* címmel) is bemutatták. A szerző így is fogalmazott az őt köszöntő ünnepségen: „Nagyon kérem, hogy kritikusan olvassák, ha olvassák. Négy fejezetben tizenkétszer teszem fel a kérdést: Mit gondoljunk erről? Gondoljanak valamit! Csak egyet ne tegyenek: hogy nem gondolnak semmit.”

A művet ajánljuk minden kedves olvasónak, aki kicsit is érdeklődik a katonai hivatás, és a Magyar Honvédség iránt.

A 184 oldalas, cérnafűzött, keménytáblás kötet a Zrínyi Kiadó gondozásában jelent meg 2019-ben. 4600 Ft-os áron kapható a könyvesboltokban, illetve közvetlenül a Zrínyi Kiadótól is, 40%-os helyszíni kedvezménnyel. Cím: 1087 Budapest, Kerepesi út 29/b, (tel.: 06 1-459-5373, e-mail: gyoredina@armedia.hu). (S. Cs.)

