

## Tájékoztató a haditechnikai eszközökkel 1983. évben történt balesetekről

### 1. Megállapítások

1. 1983. évben haditechnikai eszközök kezelése (használat) során 305 katonára sérült meg. A 305 sérülés során 105 esetben volt megállapítható a haditechnikai eszköz valamilyen meghibásodása, amely a haditechnikai eszközökkel kapcsolatos sérüléseknek több mint harmada. 200 esetben a sérültek figyelmetlen, illetve szabályellenes magatartásának róható fel a sérülés bekövetkezése.

2. A haditechnikai eszközök meghibásodásából származó sérülések a *következőképpen alakultak*:

	1982	1983	Előző év %-ában
Balesetek száma	85	101	118,8
Sérültek száma	98	105	107,1
halálos	5	–	–
csonkulásos	3	10	333,3
súlyos	67	65	94,2
könnyű	23	30	130,4
Kiesett napok száma	1984	2135	107,6
Súlyosság	21,3	20,3	95,3

A táblázat adataiból megállapítható, hogy a balesetek száma mintegy ötödével a sérülések tizenötödével nőtt, ugyanakkor a sérülések súlyossága némileg csökkent. Halálos baleset nem történt, azonban a csonkulásos sérülések száma több mint háromszorosára nőtt. A sérülések általában könnyebb kimenetelűek voltak, mint az előző évben.

3. A sérülések haditechnikai eszközcsoport szerinti megoszlását a mellékletben az 1. táblázat mutatja.

Az adatokból megállapítható, hogy a láncaltapas és kerek harcjárművek, valamint a fegyver- lőszer használata során a sérülések száma nőtt, ugyanakkor ezek a sérülések kevésbé voltak súlyosak, mint az előző évben. Változatlanul a felsorolt három csoporthoz tartozik a legtöbb sérülés.

#### a) Láncaltapas harcjárművek

Az eszközcsoporton belül eszközökre való felbontással a baleseti jellemzőket a melléklet II. táblázata mutatja.

A legtöbb sérülés, a sérülések mintegy kétharmada a T54/55 harckocsival következett be, 14<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal több mint az előző évben, ugyanakkor a sérülés súlyossága harmadával csökkent.

A harckocsi sérülést okozó elemeit vizsgálva *megállapítható*:

- 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal nőtt a páncélfedelek, bűvónyílások lecsapódásából származó sérülések száma. A balesetek oka, hogy a fedél torziós rugók nem működnek megfelelően;

- felére csökkent a hátrasikló löveg által okozott balesetek száma, két esetben sérült meg a töltőkézelő;

- nőtt a harckocsiülésben megsérültek száma 4-ről 8-ra, a sérültek súlyossága is emelkedett. A sérülések átszegedett terepen való haladásakor, illetve akadályba ütközéskor következett be, mivel az ülések csillapítása nem kielégítő;

- nem csökkent a különféle működtető mechanizmusok karbantartásának elhanyagolásából eredő sérülések száma.

Mintegy háromszorosára nőtt a BPM-1 harcjármű kezelése során elszenvedett sérülések száma, súlyosságuk is számottevően emelkedett. A 14 sérülésből 8 (közülük egy csonkulásos is) a küzdőtér hátsó ajtón való elhagyása közben következett be. Az 1983-ban lefolytatott vizsgálat megállapította, hogy az ajtó nyitására-zárására alkalmazott műszaki megoldás nem biztonságos, továbbá a szükséges mozdulatelcinek a kiképzési szabályzatokban nincsenek rögzítve. A harcjármű üléseiben három sérülés történt a harckocsinál már elmondott okok miatt.

#### b) *Kerekes harcjárművek*

A kerekes harcjárművek alkalmazása közben történt sérülések megoszlását a mellékletben a II. táblázat mutatja.

A PSZH deszant ajtóval bekövetkezett sérülések száma némileg csökkent, ugyanakkor megnőtt a páncélablak lecsapódása miatt elszenvedett sérülések száma. A páncélablak rögzítője ezekben az esetekben hiányzott és a kezelők különféle módon (pl. ceruzával) pótolták.

A PSZH lépcső nem megfelelő kialakítása miatt egy katona beszálláskor lábtörést szenvedett. A lépcsőnek a helépő felülete nagyon csekély, nem biztosítja a talp megfelelő magatartását. A parancsnoki járműveknél ezt a problémát hágcső szerű fellépővel már kiküszöbölték, de a raj-járművek változatlanok.

1983-ban a BTR-70 és BRDM-2 harcjárművek bűvónyílás torziós rugójának kifáradása miatt egy-egy súlyos sérülés történt.

#### c) *Fegyver, lőszer*

A fegyverek és lőszer használata során 20 sérülés következett be az eszékört érintő valamilyen hiányosságból, amely 401 szolgálati nap kiesést okozott. A sérülések negyedével nőttek az előző évhez képest, hasonló az arány a kiesett napok számában is.

A robbanó hangjelző 8 balesetet okozott, ebből 5 esetben a kivágódó műanyagház okozott sérülést. A műanyagház csésze alakú és kedvezőtlen esetben a hangjelző felrobbanásakor reaktív lövedékként viselkedhet. 3 esetben a hangjelző a begyújtás után azonnal robbant.

Két esetben a lövegek karbantartásának hanyag végzése miatt az eltörött alkatrészek okoztak sérülést.

4. A bekövetkezett sérülések okait vizsgálva megállapítható, hogy karbantartási, konstrukciós, illetve anyaghibából eredtek. Ilyen felosztásban mutatja a sérülések megoszlását a *következő táblázat*:

	1982	1983	%0-os megoszlás		1982 év %0-ában
			1982	1983	
Karbantartási hiba	51	46	52	43,8	90,2
Anyaghiba	14	22	33,7	21,0	157,1
Konstrukciós hiba	33	37	33,7	35,2	112,1
Összesen:	98	105	100,0	100,0	107,1

A sérülések megoszlásának aránya lényegét tekintve, nem változott, bár némiképp nőtt az anyaghibás baleserek aránya.

A szolgálatból kiesett napok száma 1983-ban a *következőképp alakult*:

- karbantartási hibából 883 (41,3<sup>0</sup>%) súlyosság 19,2
- anyaghibából 375 (17,6<sup>0</sup>%) súlyosság 17,1
- konstrukciós hibából 877 (41,1<sup>0</sup>%) súlyosság 23,7

A kiesett napok számát tekintve a konstrukciós és karbantartási balesetek egyenlő arányban oszlanak meg, az anyaghibából eredőké hatoda az összesnek.

A sérülések a konstrukciós baleseteknél voltak a legsúlyosabbak, ez legfőképp PSZH ajtók becsapódásából származik.

## II. Következtetések

1. A karbantartási munkák elhanyagolása okozta a legtöbb sérülést. Ez főként a búvónyílás és a páncélfedél, sőt a gépjármű vezetőfülke torziós rugók elfáradásában jelentkezett. Ezeknek a baleseteknek a száma évről évre nő, mivel a hiányosságot a katonai szervezeteknél a javítások során figyelmen kívül hagyják.

2. A konstrukciós balesetek közül feltűnően megnőtt a hangjelző műanyag-házának kivágódásából eredő sérülések száma.

3. Nem történt előrelépés a PSZH ajtók balesetveszélyességének csökkentése érdekében annak ellenére, hogy a harcjármű biztonságtechnikai felülvizsgálata 1983 nyarán megtörtént, emellett a probléma már 1982 óta ismert.

4. Új és súlyos baleseti forrásként jelentkezett a BMP-1 harcjármű hátsó ajtaja, pontosabban az azon keresztüli ki- beszállás. Tekintettel arra, hogy a jármű elhagyásának, illetve a beszállásnak mozdulatelemei nincsenek szabályzatban meghatározva, jelenleg a katonák a feladatot tetszés szerint hajtják végre, ugyanakkor az ajtók geometriája, tömege, a zárszerkezet kialakítása, pontosan kidolgozott, összehangolt és fegyelmezett tevékenységet követelne meg. Az 1983. évi biztonságtechnikai felülvizsgálaton felmerült a zárszerkezet módosításának igénye, intézkedés azonban mindeddig nem történt.

5. A harcokosi töltőkezelők löveg okozta sérülése nem konstrukciós jellegű - az előzetes felméréssel ellentétben - mivel az előírások maradéktalan betartásával a löveg biztonságosan kezelhető. A balesetek egyértelműen a karbantartás

hiányosságaira vezethetők vissza. A főbb – és a biztonságtechnikai felülvizsgálat során tapasztalt – hiányosságok a következők: a belsőbeszélgető berendezés üzemképtelensége (emiatt a tűzfeladatot nem lehet a szabályzatban előírt rendben végrehajtani), a töltőkezelői ülés hiánya (nem lehet az előírt testhelyzetet a tüzeleskor felvenni).

6. A baleseteket kivizsgálók változatlanul – és indokolatlanul – többnyire még mindig a figyelmeztelenséget jelölik meg baleseti okként az adatlapokon. A vizsgált 101 balesetnél pl. 83 esetben. Ez felületes baleset-kivizsgálásra utal.

A haditechnikai eszközökkel kapcsolatos balesetek számának csökkentése érdekében célszerűnek tartjuk a *következő feladatok napirendre tűzését*:

– a haditechnikai eszközök karbantartása során nagyobb figyelmet fordítása a biztonságtechnikai berendezések állapotára. A feltárt hibák maradéktalan kijavítása;

– 1983-ban az MN PCGTSZF-ség által végrehajtott biztonságtechnikai felülvizsgálat során feltárt problémák megszüntetése, a megfelelő intézkedések kidolgozása;

– a robbanó hangjelző kialakításának felülvizsgálata. Műszaki, vagy szervezési intézkedések kiadása a balesetveszély csökkentésére;

– a baleseti okok mélyrehatóbb elemzése a baleset-megelőző intézkedések kialakításának érdekében.

*(Táblázatok a folyóirat végén található!)*