

EKKLÜZÍV A BIZTONSÁGTECHNIKA SZOLGÁLATÁBAN

Egy élet a közlekedésért

DR. KŐFALVI GYULÁNÁL JÁRTUNK

A munkához való viszonyban több embertípust figyelhetünk meg. Van, aki „bejár dolgozni”. Van, aki „szeret dolgozni”. És van, aki „ég a szakmáért”. Most egy ilyen embert mutatunk be olvasóinknak.

Dr. Kőfalvi Gyulát, a műszaki tudományok doktorát, a közismert igazságügyi műszaki szakértőt saját cégének irodájában látogattuk meg. Mesélt az életéről, a munkájáról, és egy gazdag, tartalmas pályafutást ismerhettünk meg.



Dr. Kőfalvi Gyula

● **Aki ennyire elkötelezett a közúti közlekedés iránt, az rendszerint a szülői házból hozza az indítást. Önnel is így történt?**

– Csak félig igaz ez a feltevés. Vas megyei gyerek vagyok, Kőrmenden születtem, és a szüleim iparosok voltak, de nem a közlekedésben dolgoztak. Valószínűleg a gyakorlatias gondolkodásuknak köszönhetően, hogy egy nagyszerű és szigorú középiskolába, a szombathelyi Latiinka Sándor Gépipari Technikumba egyengették az utamat. Ott nagyon alapos és nagyon magas szintű oktatást kaptam, és örökké emlékezetes tanárok tanítottak.

● **Mi következett a technikum után?**

– A Magyar Néphadsereg tartott rám igényt, be is vonultam, és egy évig élveztem a honvédség vendégszeretét. Lánctalpas úszó gépkocsira kaptunk kiképzést Orosházán. Azért egy év, mert már túl voltam a sikeres egyetemi előfelvételi vizsgámon.

● **Aztán jött az egyetem?**

– Így történt. Az egyetemen meglepődve szembesültem olyan tantárgyakkal, amelyeket majdnem egyetemi szinten tanultam a technikumban. Nem szakbarbároknak készültünk, vagyis sokat olvastunk, színházba jártunk, operabérletünk volt és részt vettünk minden egyetemi kulturális rendezvényen. És micsoda tanárok tanítottak! Lévai Zoltán, Terplán Sándor, Michelberger Pál, Ternai Zoltán, és még hosszú a sor. Mi nagyon komolyan vettük, hogy mérnökök, jó szakemberek akarunk lenni, hasznára az akkoriban dinamikusan fejlődő, sikeres gépiparunknak, és ezen túlmenően az országnak.

● **Hol kezdte el a diploma után a „felnőtt” életet?**

– A diplomámat 1971-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán Gépjárművek szakon védtem meg. És ugyan nem egyszerűen, de a magyar közúti fuvarozás legnagyobb tekintélyű fellegrárába, a Hungarocamionba kerülhettem. Oda akkor utcáról senkit nem vettek fel, de nekem szerencsémre egy tankörtársam visszament az egyetemre, volt egy jó ajánlóm, akinek a mai napig hálás vagyok. Nagyon jó helyre kerültem.

● **Mi volt a feladat?**

– Vevőszolgálati előadóként kezdtem. A Hungarocamion ekkor már a szárnyalás periódusában tartott, egyre többen ismerték Európában és a Közel-Keleten is, tehát volt munka bőven. A járműpark felét a Volkó, a Scaniák és a Mercedesek alkották, és érthető

módon ezek jobb minőségben készültek, mint az állomány másik fele, a Rába kamionok. Szinte fürödni lehetett a szakmában. Érteni kellett az idegen nyelvű műszaki leírásokat, tárgyalni kellett a külföldi partnerekre, ahol új dolgokat hallhattunk és tanulhattunk. Nekem óriási élmény volt és a szűkebb érdeklődési területemet is motiválta, hogy egy év munkaviszony után már kint lehettem Svédországban egy Volvo-kurzuson. Ott láttam először és gyűjthettem anyagot a Volvo kísérleti biztonsági személygép-

kocsijáról. Aki élt a 70-es években, az tudja, milyen nagy dolog volt ez akkoriban. Műszaki területen dolgoztam, az új Volvo F 89-es garanciális



Oklevelek, autómódellek a vitrinben (is)

és Balesetelemző Egyesület elnöke • 1997– IRU-bizottsági elnök President beim Ausschuss für Verkehrssicherheit, International Road Transport Union/Genf • 1995– A gépjárműszakértők európai szervezetében (EVU) elnökségi tag • 2002– Szerkesztőbizottsági tag a Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik/Vieweg Verlag Stuttgart folyóiratban

● **Kitüntetések:** Kiváló munkáért, Ipari miniszter 1986 • Kiváló munkáért, Közlekedési miniszter 1988 • A közúti fuvarozás szolgálatáért, MKFE 1992 • MKFE ezüst jelvény, 1995 • GTE irodalmi díj, 1992, 1995 • A haszongépjármű-közlekedés biztonságáért díj, MKFE-DVR 1995 • International Road Transport Union, IRU elismerő oklevél, 2006

Oklevelek az iroda falán



NÉVJEGY

● **Pályafutás:** 1971–1999 – Hungarocamion Rt. • 1975–1980 – műszaki kiküldött, HC-Hamburg • 1983 – egyetemi doktor, Dr.-Ing Budapesti Műszaki Egyetem • 1980-tól tevékenység az International Road Transport Union Nemzetközi Közúti Fuvarozók Uniója, (Genf) műszaki és közúti biztonsági bizottságaiban • 1997– A közúti biztonsági bizottság választott elnöke • 1993–1995 adjunktus, BME Közlekedésmérnöki Kar, Gépjárművek tanszék • 2001– c. docens, SZIE Győr Vasúti és Közúti Járművek tanszék

● **Szakterület:** Haszongépjármű-technika és baleset-ronstrukció

● **Tisztségek:** 1982–2002 Gépipari Tudományos Egyesület Gépjármű központi szakosztály tagja • 1992–2000 GTE Gépjármű szakosztály titkára és elnöke • 1992–1999 Járművek Mezőgazdasági gépek folyóirat (GTE) szerkesztőbizottsági tag • 1995– Magyarországi Balesetkutató

karbantartásának, javításának a szervezése, a gyártóművel való kapcsolattartás volt a feladat. De nem csak ez. Amit ezen az úton elsajátítottam, azt a rendszeres vállalati oktatásokon adtam tovább a gépkocsivezetőknek és a műszaki kollégáknak.

Ezenkívül alaposan ki kellett vizsgálnunk, hogy az egyes műszaki meghibásodások helytelen üzemeltetésből keletkeztek-e, vagy gyártóművi hibák következménye volt. Egy pillanatig se gondoljuk, hogy a nagy hírű autógyárakban nem fordul elő tervezési vagy gyártási hiba. Csak a gyakoriság nem mindegy!

● **Hogyan folytatta?**

– Később átkerültem a Műszaki Mentőszolgálathoz. A feladat sejtethető. Amerre jártak a vállalat kamionjai, ott műszaki hiba is előfordulhatott, tehát azt itt-honról meg kellett oldani. Késedelem nélkül, azonnal dönteni kellett. Vagy telefonon adtuk az instrukciókat, vagy elindult a szervizkocsi az alkatrészszel. Bámulatos szerelőink voltak! Képesek voltak egy parkolóban meghüvelyezni egy motort, vagy szétszerelni és lényegében felújítani egy sebességváltót vagy szupportot. Évente 6-10 000 járatunk indult, és bizony volt olyan, hogy egyszerre 30-35 kocsi állt Európa vagy a Közel-Kelet különböző pontjain. Ezt kellett csoportvezetőként levezényelnem számítógép és mobiltelefon nélkül. Gondoljuk el, amikor mondjuk Iránból jött a telefon vagy telex, hogy „segítsetek, szétment a difim!” Mélyvíz volt a javából! Viszont minden nap, minden órában tanultam valamit, és magam sem vettem észre, mennyit gyarapodtam szakmai tudásban, ismeretségben és emberismeretben. Aztán új feladatot kaptam.

● **Hova került?**

– Hamburgba. Ugyanis a Hungarocamionnak voltak külföldi kirendeltségei, és az egyik legnagyobb forgalmú a hamburgi volt. Családostól kivezényeltek, és ez tovább szélesítette a világlátásomat. Nyugat-Németország tényleg más világ volt a



Szakkönyvek
dr. Köfalvi
Gyulától

A munkatársak
ajándéka
a 60. születés-
napra



számomra megszokottól, és összehasonlítást tehettem, mi az, amit ők csinálnak jobban, és mi az, amit mi. Bár jobbra műszaki területen végeztem a munkámat, azért néha a forgalmi területtel is foglalkoznom kellett. Persze a csempészgetés már akkor is divott a sofőrök között. Volt olyan „műszaki hiba”, amiről csak évek múlva tudtam meg, hogy miért „keletkezett”. Mert nem érkezett meg a hamburgi kikötőbe a megrendelt „kacsintós képeslap”, ezért kellett a kocsit javítani, amit nagyon szorgalmasan a gépkocsivezetők vállalták. Megtanultam, ha egy sofőr állni akar és műszaki hibát jelent, akkor az „irodisták” tehetetlenek, mert neki lesz igazsága. Itt jöttem rá arra az alapigazságra is, hogy a mi gyönyörű és gazdag magyar anyanyelvünket másutt a kutya sem érti, tehát elsősorban nekünk, minden magyar állampolgárnak fontos legalább egy világnyelv ismerete. Négy nagyon szép és nagyon hasznos évet töltöttünk kint.

● **Aztán haza kellett jönni?**

– Igen, azaz 1980-tól itthon, az anyavállalatnál folytattam, a Közúti Biztonsági Osztály vezetőjeként. Nem véletlenül. Már az egyetemen érdeklődéssel hallgattam dr. Ternai Zoltánt, aki neves igazságügyi gépjárműszakértő, aki a közlekedésbiztonság, a balesetelemzés fontosságára hívta fel a figyelmemet. Aztán a Műszaki

Mentőknél történt egy halálos baleset. Rakott UAZ szervizkocsival indult menteni két kollégánkat, de az NDK autópályán ködben, ráfutásos baleset miatt mindketten meghaltak. Két nagy tudású, értékes ember volt.

Nekem kellett kivizsgálni ezt az esetet, és nem tagadom, nagyon megrázott a látvány. Ekkortól datálódik az én heves érdeklődésem és elkötelezettségem a balesetelemzés iránt. Azóta tudom, nem elegendő ide az elméleti tudás, a gyakorlati tapasztalatokra legalább akkora szükség van.

A mi részlegünk munkavédelemmel, üzemi balesetekkel, munkavédelmi oktatásokkal is foglalkozott, és természetesen baleseti helyszíneléssel, balesetelemzéssel is. Lényegében ezzel foglalkoztam 1998-ig, a Hungarocamion megszűnéséig.

● **Közben azért még történt egy és más?**

– Tényleg történt. Rengeteg történetet őrzök azokból az idők-ből, és arra vagyok büszke, hogy az autószerelők is és a sofőrök is egyenrangú partnernek tartottak. Nagyon sokukkal baráti kapcsolatba is kerültem. Az 1983-as évben készítettem el a műszaki doktori disszertációmát a BME-en dr. Ternai Zoltán témavezetésével és prof. Michelberger Pál bírálatával, amelynek a címe; „Nehézgépjárművek borulása okainak vizsgálata”. Minden évben kiadtunk egy olyan HC-kiadványt, amelyben a járműműszaki újdonságokat, azok kezelését és vezetéstechnikai ismereteit foglaltuk össze. Ez jó tankönyv volt úgy a sofőröknek, mint a szerelőknek. Volt kiadványom a rakományrögzítésről, amely a másik vészőzöparipám. Erről önálló könyvet is írtam, de más szakkönyvek szerzője, társszerzője is voltam.

Mintegy 100 szakfolyóirati publikációm jelent meg idáig a ▶



Dr. Mezei
Gáborral
a Hungarocamionnál

► hazai és külföldi szaklapokban. Közben igazságügyi gépjármű műszaki szakértő is lettem. A különböző hazai és nemzetközi konferenciákon és egyéb rendezvényeken tartott előadásaim száma is jelentős. A kilencvenes évek első felében tanítottam a BME Közlekedésmérnök Karán a Gépjárművek Tanszékén, ahol adjunktusként dolgoztam. De kicsit előreszaladtam! Már 1986-ban megszerveztem a Haszongépjármű Biztonsági Konferenciákat, amelyeket 1998-ig a Hungarocamion szponzorált, majd ezután saját szervezésében, önfenntartó finanszírozással jött létre. Úgy gondolom, elégedett lehetek, mert valami komolyt tettem a szakmáért. Még ma is hallom itthon és külföldön, hogy a 90-es években a nagy tehergépkocsi-gyártók, fuvarozók, biztonsági szakemberei mint „Mekkába” zárandokoltak el Budapestre.

● Volt élet a Hungarocamion után?

– Megpróbáltam előre tervezni, így aztán nagyobb zökkenők

nélkül zajlott nálam a váltás. (Persze ez így nem igaz, mert nagyon fájt volt a cégtől megválni és látni a szétmearcolását.) Már 1993-ban megalakítottam a Magyar Gépjárműszakértők Egyesületét, és tagjai vagyunk a hasonló célú nemzetközi szervezetnek, amely évente rendez kongresszusokat tagjainak. Később 1994-ben megalapítottam a saját céget, az lbB Hungary Kft.-t. Profilunk a műszaki szakértés, és szakvéleményeinkkel szolgáljuk a megbízóinkat. Ezek lehetnek magán-személyek, ügyvédek, ügyészségek, rendőrség, bíróság, cégek, intézmények, vagyis bárki, aki megbízik bennünk. Először még a Cinkotai úton működtünk, majd 2000-tól a lakóhelyemhez közel, Sashalomra, egy kellemes kis egyszintes irodaépületbe költöztünk át, ahol több irodát bérelünk. Most 8 alkalmazottal dolgozunk.

De ki ne hagyjam, hogy 1993-óta szervezek szeminárium jellegű, többnapos szakmai továbbképzéseket az igazságügyi műszaki szakértőknek. Először évente és már jó ideje két évente jön össze a szakma színe-java. Közben a 2000-es évtől tanítok a győri Széchenyi István Egyetemen.

● Van elegendő megbízatásuk?

– Szerencsére bőségesen van munkánk, amelyet munkáink minőségének köszönhetünk, hiszen ez egy szabad piaci terület, és egyetlen megbízót sem lehet kényszeríteni, hogy bennünket bízjon meg egy-egy szakértés, vizsgálat elvégzésével. Ezek mellett részt veszünk az IRU, a nemzetközi közúti fuvarozási unió haszongépjármű-biztonsági projektjeiben. Hazai pályán pedig elnyertük a Nemzeti Kutatási és Technikai Hivatal megbízását egy ütközési centrum létrehozására, ami valószínűleg a győri ipari parkban fog megvalósulni, neves konzorciumi partnereink közreműködésével. Sok érdekes ütközési kísérletre, a valós életben jelentkező baleseti szituációk, ütközési formák kísérleti elemzésére, a vitás esetek eldöntésére lesz majd lehetőség.

● Milyen balesetekre, baleset-elemzésekre emlékszik vissza?

– Több ezer szakvéleményen vagyok túl, bevallom, mind-egyikre már nem emlékszem, de emlétek néhány olyat, amely a sajtó révén nagy nyilvánosságot kapott, és ahol én voltam az egyik kirendelt szakértő.

● Taszár, 1993. Az országúton egy pótkocsis tehergépkocsi pótkocsija beleakadt a szemből jövő Volán-buszba, és végigszántotta az oldalát, amelynek tucatnyi utas esett áldozatul. Az ok nagyon tanulságos. A szerelvény kötegel acéllemezeket szállított, és ahol levettek a pótkocsiról előlről egy rakatot, nem tették középre a maradék egy rakatot. Ezért a pótkocsi első része egy kormányzós kitérés során nagyobb mértékben lendült ki, és ez eredményezte a tragédiát. Ezt természetesen csak alapos felmérés és jármű-dinamikai szimuláció segítségével lehetett megbízhatóan igazolni.

● Rétság, 2001. Egy lengyel kamion ereszkedett le a lejtős főútcán, de a sofőr az úgynevezett mikroalvás következtében először ráfutott egy személygépkocsira, majd átkerülve az út túloldalára behajtott a buszmegállóban várakozók közé,



Teszt a Hősök terén

és az álló autóbussznak ütközött. Itt több halott volt a helyszínen. A tachográfap alapján lehetett már a városka előtti körforgalomtól kezdődően levezetni a jármű haladási jellemzőit. Megjegyzem egy 1500-as mintaszámú tehergépkocsibal-eset-elemzésünkéből adódott, hogy a legnagyobb gyakorisággal (ca. 35%-kal) az elindulás utáni első órában történik.

● Balatonkeresztúr, körforgalom, 2002. Egy lengyel busz lassítás nélkül haladt be a jól kitáblázott körforgalomba, ahol a középkör dombja megdobta a busz bal oldali kerekeit, és a busz felborult. A mentő hatóságok 23 halottat – köztük a mintegy fél órával előbb váltó gépkocsivezetőt – találtak a helyszínen.

● Említhetem még a közelmúltból Toller László pécsi polgármester balesetét, ahol minden körülmény összejött egy balesethez. Bukkanó, kamionokat szabálytalanul előző személygépkocsi, Tollerék 110 km/órás sebessége és a gépkocsivezető helytelen manővere.

Minden eset más, és ma is mindennap tanulok.

● Ennyi szakmai múlt után néhány mondatot a családról.

– Van egy nagyszerű „hátországom”, a tanárnő feleségem, aki nélkül nem tudtam volna az utamat végigjárni. Régi az ismeretség, még a körmendi óvodából datálódik. Van két nagyszerű fiam, mindkettő közgazdász, megtalálták a helyüket az életben. Talán nem kell mondjam, boldog ember vagyok.

Tóth G.



Előadás a tatabányai konferencián, 2008

Teszt után a résztvevők gyűréjében

