



maróti®

# Kávészó



*Tanár úr, főszerkesztő úr! Hatvanadik születésnapját decemberben ünnepelte, engedje meg, hogy ehhez mi is gratuláljunk a szakma nevében.*

- Köszönöm a gratulációt! Kedves Györgyi, kérem, a mi mostani beszélgetésünkben is tegeződjünk, hiszen tegeződünk a napi üzleti kapcsolatunkban. Ismeretségünk is húsz évre nyúlik vissza.

*-Hogyan indult a pályád?*

- Már a gimnáziumi évek második felétől, a hatvanas évek közepén, az autó, inkább annak szerkezete érdekelt. Az akkori egyetlen autós képzést nyújtó technikum szerkezettan tankönyveit olvastam, jártam az országos műszaki könyvtár gyönyörű belső terű épületébe, írtam a nagy autógyáraknak prospektusokért, akik válaszoltak is. Nem volt családi indíttatásom, műszaki ember még a széles rokonságban sem volt. Az elhatározásom tehát megvolt, hogy ilyen területen tanuljak tovább. Felvettem az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemre, ahol a gépjárműves szakon tanultam. Az ÉKME és a BME később egyesült, az autós tanszékek is egyesültek. A Gépjárművek tanszék a BME Közlekedésmérnöki karán kapott helyet, ma is itt képzik az autós mérnököket. Akkori tanáraink közül sokan ma is aktív egyetemi oktatók, nagy megtiszteltetés számomra, hogy hosszú évek óta kollégájak lehetek.

*- Úgy tudom, hogy a legtöbben a győri főiskola tanáraként ismernek. Hogy kerültél a Műegyetemről Győrebe?*

- A végzés után két évig a Gépjárművek tanszéken maradtam, több tervezési,

kutatási munkába vontak be, a doktori témámban is ekkor végeztem el a méréseket. Akkoriban gyorsult be a KTMF, a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola építése, a tanári kar szervezése. Az ott alakuló Autógépész tanszék óriási lehetőségeket, nagy kihívást sejtetett – és később adott is - egy fiatal mérnökember számára. Szinte minden autós tantárgyat tanítottam, kialakítottuk az országban először a gépjárműdiagnosztika tantárgyat, képzést, sőt annak szaküzem-mérnök továbbképzését is, a hazai gépjárműüzemeltetés szakmai, szellemi központjává váltunk. A laboratóriumban egymásnak adták a kilincset a vizsgálatokat, fejlesztési munkát megrendelők. Számomra ez volt az igazi gyakorlat, az eljárás-fejlesztő, mérő mérnöki munka.

*- Ismét egy újabb szakasz az életedben, a lap főszerkesztőség. Ez hogyan kezdődött, miként alakult ki?*

- A nyolcvanas évek legvége, az évtizedforduló nagyon megzavarta a szakmát, és ez kihatott a felsőoktatásra is. Ránk tört az autotechnika teljes arzenálja, szembetaláltuk magunkat a befecskendezéssel, a lambdazonzával, katalizátorral, az ABS-szel. Néhány kollégámmal, jobbára szaklapok, szakkönyvek alapján ismertük ezt a technikát, hatalmas volt az igény, hogy oktassunk. Így kerültem gyakorló szakemberek körébe, jöttek régi tanítványaim is, hiszen akkor már közel 20 éve tanítottam. Logikusan végiggondolva adódott a recept: a szaktanfolyamok mellett könyveket kellett írni, szaklapot kiadni, egyesületet szervezni. A korszak sajátosságaiából adódóan is, a szakemberek lelkesedése miatt is, nagyszerű volt ez a hőskor. A kilencvenes évek közepére már annyira belemerültem ebbe a munkába, a lapszerkesztésbe, felnőttoktatásba, a szakmaszervezésbe, hogy csatlakoztam ennek motorjához, a mai X-Meditor Kft. akkori csapatához.

Büszke vagyok arra, hogy ezt a munkát, mely számomra a szakma szolgálata, ha nem is mindenben töretlenül, de folyamatosan tudom végezni. Ma ez, az Autótechnika szaklap szerkesztését, szakírói tevékenységet, egyesületi munka végzését, vásárok, workshopok, tanfolyamok szervezését jelenti.

*- És az egyetemi oktatás?*

- Ez az örök szerelem. Tanítok ma is a BME Gépjárművek tanszékén, a tanszék adjunktusaként, és van pár óra a győri Széchenyi István egyetemem is.

*- A ma működő szakmai egyesületek között az egyik alapítója voltál a most éppen tíz éves AOE-nek, az Autószerelők Országos Egyesületének. Nekem nem világos, és meg is lepett, bevallom, hogy a GVOE-t tavaly megalapítottad és elvállaltad elnökségét. Miért van ez a kettősség?*

- Köszönöm kérdésed, én is úgy érzem, hogy erről többeknek kell szólnom. A kettősséget a szakma struktúrája adja. A gépjárművek hatósági feljogosítás alapján végzett megvizsgálása önálló szakmai terület, az ilyen feladatot ellátó vállalkozásoknak sajátos érdekei vannak. Önálló a hatósági irányítása és felügyelete, adminisztrációja, ügyvitele, nemcsak nálunk, szinte mindenütt így van ez a világon. Magyarországon az e körbe tartozó vállalkozások száma közel ezer. Az AOE tagjai, a gépjárműjavítók a hatósági vizsgálatra felkészítik, illetve állítják az autókat, a GVOE, a Gépjármű Vizsgálóállomások Országos Egyesületének tagjai pedig végigvizik ezt a hatósági folyamatot. A két egyesületnek szakmai kapcsolatai nagyon erősek, de szakterületük eltérő, például a GVOE ellentétben az AOE-vel, minden vizsgára, vizsgálatra kötelezett közúti járművet kezel, és ennek megfelelően érdekeik eltérőek. Ebből adódik a kérdésedben szereplő kettősség. Nekem a gépjárművizsgálat, a diagnosztika szakterületem, ezért is vállaltam szívesen a felkérést. Szakmai és személyes kapcsolatom az AOE-vel töretlen, talán ez is hozzájárul a két egyesület jó és konstruktív kapcsolatához.

*- Végül had kérdezzek a családdódról!*

- Feleséggel a múlt században is már 27 évet éltünk boldog házasságban, és ez a mai napig is tart. Három felnőtt gyermekünk van: Máté, Eszter, Márton – pedagógus, aktuárius és marketinges. Az autóhoz csak annyit értenek, hogy vezetnek autót, de a négy ütemet „felmondani” már nem tudják. Ha azt kérdezik tőlük, hogy apjuk mit is csinál, a válasznál komoly bajban vannak, marad az, hogy valamiféle újság-csináló és néha egyetemi tanár. Végül, de nem utolsó sorban jöjjenek a „leltárban” a jövő reményeségei: Flóra és Áron unokáim.