



SZABAD VASUTAS
2011. 20. évfolyam
2. sz.

www.vdszsz.hu

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
alapítva: 1991. május

NEM
A MEGSZORÍTÁSOKRA!

MOZDULJ MAGYARORSZÁG!

MOZDUL EURÓPA!



Miért
nem jó ma
munkavállalónak
lenni?

NEM
A MEGSZORÍTÁSOKRA!

EURÓPA MELLÉD ÁLL!

ÁLLJ KI TE IS MAGADÉRT!

NEM
A MEGSZORÍTÁSOKRA!

**Együtt a szociális Európáért, az igazságos bérekért,
a munkahelyekért.**

A szociális jogokért, az igazságos bérekért, a munkahelyekért.

Budapest, Hősök tere - 2011. 04. 09. 13³⁰



**Európai Szakszervezeti Demonstráció
április 9-én, Budapesten**

Európai Demonstráció

Az Európai Unió Tanácsának Magyar elnöksége és az április 8-9-én Budapesten megrendezendő pénzügyminiszterek találkozója kapcsán, az Európai Szakszervezeti Szövetség a magyarországi szakszervezeti konföderációkkal közösen Euro-Demonstrációt szervez 2011. április 9-én, 14 órakor Budapesten. (Forrás: www.liganet.hu)



A demonstrációra Európa minden szegletéből több ezer munkavállalót

várunk, hogy közösen mondjunk nemet a megszorításokra, és igent a munkahelyteremtésre és növekedésre. A rendezvény időzítésének célja, hogy minél nagyobb nyomást gyakoroljunk Európa pénzügyminisztereire és a nemzeti bankok vezetőire.

Az Európai Demonstráció Budapestet megelőzően már több nagyvárosban sikeresen került megrendezésre, így Portóban, Barcelonában, Nizzában, Rómában, Strasbourgban és Brüsszelben. Most Budapesten a sor, hogy a munkavállalók szervezeten, nagy tömegekben mutassák meg magukat és álljanak ki a jogaikért.

No de miért is megyünk?

Az ETUC szerint nagyobb figyelmet kell fordítani a foglalkoztatásra és a méltó munkakörülményekre, és nem szabad veszélyeztetni a szociális modellt.

És a LIGA? A LIGA Szakszervezetek szerint az európai célok mellett arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy az elmúlt 10 hónapban legalább 20 olyan intézkedést vezetett be vagy tervezett be a kormány, amely súlyosan csorbítja a munkavállalók tisztességes megélhetéshez való jogát.

A tervezett program:

Érkezés egyénileg és csoportosan busszal, vonattal, repülővel. Vonat és repülő esetén transzfert biztosítunk a pályaudvarról/reptérről a Felvonulási térre.

A buszok a Felvonulási tér Ajtósi Dürer sor felőli részén parkolhatnak, a buszokra ki kell tenni a rendezvény kék plakátját A4 méretben.

Gyülekező és fomációba állás a Hősök terén délelőtt 11 órától, minden na-

10 hónap, 20 intézkedés – avagy miért vonuljunk utcára április 9-én, MIÉRT NEM JÓ ma munkavállalónak lenni



Bevezetett intézkedések

- Kiskeresetűek bérének csökkentése az adójóváírások kivezetésével
- Sztrájk lehetetlenné tétele
- Öt évre visszamenőleges hatályú különadó
- Indoklás nélküli felmondás
- Egykulcsos adórendszer bevezetése
- A cselédtörvény életbe léptetése – Nyugdíj- és egészségbiztosítási és munkajogi védelem nélküli foglalkoztatás
- A táppénz csökkentése
- A szociális párbeszéd intézményeinek felüggesztése/megszüntetése
- Magán-nyugdíjpénztárak államosítása
- A GYES melletti munkavégzés korlátozása

- Nyugdíjkorhatár emelkedés megakadályozásának elmaradása
- Alkotmánybíróság jogköreinek csorbítása
- A szabad sajtó politikai befolyás alá hajtása

Tervezett intézkedések

- A munkához való jog és a szakszervezetek kihagyása az új alkotmányból
- Korengedményes és kordedvezményes nyugdíj azonnali megszüntetése
- A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány államosítása
- Munka törvénykönyve „rugalmosítása”
- Álláskeresők kriminalizálása
- Hajtóvadászat a rokkantnyugdíjasokra
- Az egészségügyi ágazat és gyógyszerkassza megrövidítése

április 9-én, Budapesten



gyobb delegációnak lesz külön kijelölt helye, ezt 13.00-ig kell elfoglalni, mert a menet 13.30-kor indul az Andrásy úton az Oktogonig.

A menet rendezett sorokban vonul, az elején a Magyar konföderációk és az Európai konföderációk elnökei,

utána az ETUC fiataljai, majd a külföldi delegációk, és a végén a Magyar konföderációk.

A rendezvény deklaráltnan politika és lehetőleg politikus mentes!

Mindenkit kérünk, hogy csak a saját szervezete és konföderációnk zászlóját hozza!

A menet vége a tervek szerint 15 órára éri el az Oktogonnál felállított nagyszínpadot. Itt addigra már élő koncerttel szórakoztatjuk a várakozókat, majd elkezdődnek a beszédek. Felszólalnak a nagy nemzetközi szervezetek és a hat magyar konföderáció elnökei. A beszédeket mindenki ér-

dekében összesen 35 percben maximalizáltuk!

Hogy maradjon a hangulat, a beszédek után még egy 40 perces élő koncertet ad a Mystery Gang Rockabilly Trio, egy fiatal, magyar, lábrázós banda!

Hazafelé mindenki ott találja a buszt, ahol az leparkolt, azaz a Felvonulási tér Ajtósi Dürer sor felőli végén. A Nyugati pályaudvar pár villamosmegálló, a 4-6-os villamos végig közlekedik a rendezvény alatt! Ugyanakkor a kisköfalatti nem áll meg az Oktogon és a Széchenyi fürdő között!

ETUC KÖVETELÉSEK

Európát kormányozni azt jelenti, hogy nagyobb figyelmet kell fordítani a foglalkoztatásra és a méltó munkakörülményekre, és el kell utasítani a bizonytalan foglalkoztatást!

Európát kormányozni azt jelenti, hogy meg kell erősíteni, és nem szabad veszélyeztetni a szociális modellt!

A pénzügyi válság szörnyű helyzetbe taszította Európát: több mint 23 millió a munkanélküliek száma Európában, európaiak milliói vannak sebezhető és bizonytalan helyzetben, ugyanakkor a szociális nyomás szinte mindenhol növekszik.

Erre a helyzetre az európai kormányok egyetlen módon, megszorításokkal válaszoltak, csökkentették a szociális standardokat és a béreket, és a bérek mérséklését javasolják Európa-szerte. Ezek a döntések befolyással lesznek a szolidaritásra és a szociális kohézióra. Nem mi okoztuk ezt a válságot!

Ellene vagyunk annak a felfogásnak, miszerint a szociális élet egyetlen eleme a verseny! A megszorító intézkedések, melyek alapvetően a pénzügyi piacok megnyugtatása miatt kerültek bevezetésre, elsősorban azoknak a közkiadásoknak a terhére kerültek bevezetésre, amelyek biztosítják a szociális kohéziót. Ezeknek az intézkedéseknek a spekulátorokat, és nem a munkavállalókat kellene sújtaniuk!

Elutasítjuk:

■ A megszorító intézkedéseket Európában, a bérek és a nyugdíjak csökkenését!

■ A bizonytalanságot és a munkanélküliséget a fiatalok és a kevésbé fiatalok körében

■ A munkaügyi szabványok liberalizációját és a szociális visszafejlődést

■ Az egyenlőtlenség növekedését

Európát kormányozni azt jelenti, hogy egy szociálisan érzékenyebb Európáért, az európai polgárok számára nagyobb szo-

lidaritásért kell munkálkodni, különös tekintettel a fiatalokra, a nyugdíjasokra és a nőkre.

Követeljük:

■ A minőségi, stabil munkahelyekhez, és jobb képzéshez való hozzáférést mindenkinek!

■ Erős szociális védelmet, garantált méltó bért, mely az egyetlen garanciája a szociális kohézióknak és a szolidaritásnak

■ A bérek vásárlóerejének megvédését

■ Jobb nyugdíjat

■ Mindenki számára elérhető, minőségi szolgáltatásokat

Európát kormányozni azt jelenti, hogy tenni kell egy valódi fenntartható növekedésért

Követeljük:

■ A pénzügyi tranzakciók megadóztatásának bevezetését, hogy ez biztosítsa a közösségi befektetési politika megvalósulását

■ Európai kötvény kibocsátását, hogy megállítsa a pénzügyi spekulációkat, közösen vállalni a veszélyt és finanszírozni az Európai Újjáépítési Tervet

■ Alacsony szénfelhasználású iparpolitikák fenntartható és dinamikus fejlődését

■ Nagyobb pénzügyi koordinációt és a szociális dömping megelőzését Európában

Európa kormányzása több munkahelyet, nagyobb igazságosságot és nagyobb szolidaritást jelent!

Nem akarunk megszorítást!

Vegyél részt az Euro-demonstráción, melyet az Európai Szakszervezeti Szövetség szervez Budapesten 2010. április 9-én!

TRAXX

Traxx-mozdony: A józan ész bukása

INTERJÚ DR. ZOBORY ISTVÁN PROFESSZOR ÚRRAL
A BME VASÚTI JÁRMŰVEK ÉS JÁRMŰRENDSZERANALÍZIS
TANSZÉKÉNEK EGYETEMI TANÁRÁVAL, A BME
„KANDÓ KÁLMÁN” GÉPÉSZETI TUDOMÁNYOK DOKTORI ISKOLA
VEZETŐJÉVEL

Prof. Dr. Zobory István: Még mielőtt valóban a TRAXX mozdony kérdésre rátérnénk, a történetet onnan kell kezdeni, hogy

egyáltalán szükségessé vált új villamosmozdony beszerzése. Az biztos, hogy a V43-asok cseréje időszerű, mert már elérik a negyvenéves életkort.

Visszatekintve a korábbi mozdonybeszerzésekre, elmondható, hogy lényegileg jó volt az előkészítés a Taurus beszerzésekor. Ez 1999-2000 táján volt. Tanszékünk akkor is be volt vonva az előkészítésbe.

Az akkor elvégzett kisebb terjedelmű szimulációs energetikai vizsgálatban még csak három mozdonyváltozat összehasonlításáról volt szó. Az ÖBB 1018-as sorozatú kis piros mozdonyát, a 160 km/h végsebességre „felpiszkált” V63-ast, és egy hipotetikus mozdonyt, 5,6 megawatt névleges teljesítménnyel hasonlítottunk össze a Budapest–Hegyeshalom vonal pályaadatának figyelembevételével. A V63-as az 5,6 megawattos tartós vontatási teljesítményt gyorsan eső vonórögörbéje miatt nagy sebességnél nem tudta kifejteni. Ez a tény a szimuláció során is jellegzetesen kibukott. Abban az 1999-ben végzett vizsgálatban a hatásfok-kérdés még nem is jött szóba, a fő kérdés volt, hogy mek-



KÉPEK FORRÁSA: INTERNET

kora névleges teljesítmény legyen az új mozdonyban.

A szimulációs vizsgálatok akkor egyértelműen kimutatták, hogy az 5,6 megawattos gép adja a legjobb eredményt, legalább ezt a névleges teljesítményt kell megcélozni a beszerzésnél. Látszott tehát, hogy nagy névleges teljesítményű mozdony alapvetően szükséges a 160 km/h sebességű „zavarérzékeny” vonatvábbításhoz. Az előkészítő vizsgálatok kapcsán kidolgozott és minimum 5,6 MW névleges teljesítményt megkövetelő teljes tenderkiírásra beérkezett a Siemens Taurus 6,4 MW-os és az Adtranz 5,6 MW-os

mozdonyajánlata. A MÁV kérésére akkor a tényleges ajánlati adatokkal elvégzett energetika szimulációnk kimutatta a 6,4 MW-os névleges teljesítményű mozdony előnyösebb tulajdonságait.

A valóban sokoldalú vizsgálat 2000-ben történt, ezek alapján 10 Taurus mozdony került a vasúthoz, ezek az elmúlt csaknem tíz évben igen jól beváltak.

2004-ben a motorvonat tender került napirendre, Tanszékünk alaposabb energetikai vizsgálatot végzett, épp a motorvonat beszerzéssel kapcsolatos döntés meghozásához. Akkor részletesen kidolgoztuk azt a gya-

A VODAFONE-RÉSZLETEKET KERESD A VDSZSZ TERÜLETI IRODÁIN AZ ALÁBBI VASÚTI SZÁMOKON:

01-19-19 **Budapest:** Dózsáné Bernáth Beatrix, Deutsch Tibor ♦ 03-29-75 **Debrecen:** Nagy Gábor, Dobóné Galgóczy Ildikó ♦ 04-52-29 **Miskolc:** Cseh Béla, Farkasfalvi Vilmos
♦ 05-20-81 **Pécs:** Horváth Gabriella ♦ 06-15-63 **Szeged:** Veréb Olga, dr. Pusztai Edit
♦ 07-14-43 **Szombathely:** Derdák Jánosné ♦ 03-33-27 **Záhony:** Simonné Balogh Emese



korlati módszert, amivel szimulációs úton, adott vonalon, adott vonóerő-görbe esetén, ilyen-olyan üzemmódokban, az előírt menetidő betartásával össze lehetett hasonlítani az egyes motorvonatok villamosenergia-felvételének alakulását.

A motorvonat tender értékelésénél a fehérvári vonalon történt az összehasonlítás, Kelenföldtől Székesfehérvárig, az akkori maximális megengedett sebesség mellett. A vizsgálatok során világossá vált az, hogy nagyobb teljesítményt mozgósítva a gyorsításkor gyorsabban elért magas sebesség lehetséges, és utána az előírt menetidő betartását nem veszélyeztető kifuttatást lehet alkalmazni. Kifuttatás során már nem kell hajtani a motornak. Az előírt menetidőt úgy is tudja teljesíteni, hogy csak az idő egy részében van bekapcsolva az energiát fogyasztó motor.

A vizsgálatok befejezésekor jogosan gondoltuk, hogy most már bármilyen járműigény jön, bármilyen beszerzés, ezt a kidolgozott szimulációs módszert sikerrel lehet, és kell is alkalmazni.

Riporter: Melyik évről beszélünk?

Prof. Dr. Zobory István: 2005 decemberéről. Akkor jött az a lehetőség, hogy a MÁV az innovációs alap terhére, fejlesztési munkát rendelhet meg egyetemektől. 2005 decemberében, az utolsó pillanatban derült ki, hogy a fejlesztési feladatokra van fedezet – ekkor kérte meg a MÁV a Tanszékünket, hogy döntés-előkészítő módszert dolgozzunk ki különböző villamos mozdonyok és motorvonatok megbízható energetikai összehasonlítására.

A Tanszék a megbízást elfogadta és a villamosmozdonyos és villamos motorvonatos vontatás elemzésével kezdtük a vizsgálatokat. 2006. június végére kutatási zárójelentésbe foglaltuk az eredményeket. A szimulációs módszer alkalmazhatóságának bemutatására különböző mozdonyokkal (V43, V63, Taurus) különböző nagyságú és összetételű vonatok energetikai viszonyait vizsgáltuk.

Mindezen előzmények után jött egy következő projekt, 2007 őszén. A MÁV Gépészeti Üzletága akkor még egyben volt, és kutatási szerződés jött létre a Tanszék és a MÁV között a vontatási energiafogyasztás szimulációs vizsgálatára. A kutatás előtérbe helyezte a kifuttatással elérhető vontatási energiaköltség megtakarításának kérdését.

A munkát elvégeztük, és az eredményeket zárójelentésbe foglalva 2008. március 31-én átadtuk a MÁV Gépészeti Üzletágának. Miközben folyt a kutatómunka, már világos volt, hogy a MÁV villamosmozdony vásárlására készül, és az is behatárolható volt, hogy milyen mozdonyok jöhetnek, illetve jöttek szóba a MÁV részéről.

Ezek között volt nyilvánvalóan a Siemens 6,4 megawatt névleges teljesítményű Taurus mozdonya, melyből a MÁV-nak akkor már tíz gépe volt, és minden szempontból jól vizsgázott járműsorozatként volt ismert. A Bombardier 5.6 megawattos névleges teljesítményű mozdonyajánlatáról is ismeretünk volt. Érdekességként megemlítem, hogy nem tudni milyen elvi alapon egy 4 megawatt névleges teljesítményű mozdony beszerzése is

felmerült a MÁV Gépészeti Üzletág kontrolling vezetőjének ötlete alapján.

Ez annál inkább érthetetlen volt, mivel már 2000-ben is az alsó teljesítményhatárt 5,6 megawattban szabta meg a MÁV. A szóban forgó villamosmozdonyok a vonóerő-görbéit ismertnek lehetett venni.

Riporter: Mi is ez a vonóerő görbe? Tudja, elég laikus vagyok ebben a kérdésben is.

Prof. Dr. Zobory István: A vonóerő görbék egy kezdeti közel konstans szakasz után a menetsebesség függvényében hiperbolikus lefutásúak, adott konstans teljesítmény mellett a sebesség növekedésével hiperbolikusan csökken a vonóerő-görbe. A vonóerő-görbék ismerete alapján azt vizsgáltuk, hogy bizonyos vonalakon hogyan alakul a vonatvábbítás energiafogyasztása. Attól függően, hogy milyen kifuttatást alkalmazunk a személyvonati üzemben, megállító fékezések előtt, például, minden fékezés előtt hatszáz méter, minden fékezés előtt ezerszáz méter feltételezett kifuttatás a számítógépen szimulálható. Akkor szépen kijön az, hogy ilyen feltételek mellett mennyi a menetidő, és mennyi az energiafogyasztás, egyik mozdonynál és a másikinál, stb.

Ezek a vizsgálatok és elemzések elkészültek, eredményeiket kutatási jelentésbe foglaltuk. Az eredmények alapján egyértelműen kiderült, hogy nagyobb névleges teljesítményű mozdonyal vontatva ugyanazt a vonatot ugyanazon a pályán, rövidebb idő alatt lehet befutni az adott távot, mint a kisebb névleges teljesítményű mozdony alkal-



mazása esetén.

Az energiafogyasztás ekkor a nagyobb teljesítményű nyilván ennek a rövidebb menetidőnek megfelelően nagyobb. De ha a kisebb névleges teljesítményű mozdonyt nézem, ahhoz is tartozik egy bizonyos, befutási idő, ami – nyilvánvalóan – hosszabb lesz valamivel. Hogyha a két mozdony összehasonlításáról van szó, a kétőnek az erőltetett menetben elérhető menetidejét tekintve a kisebb névleges teljesítményű mozdonnal adódó hosszabb menetidőt kell az összehasonlítás alapjává tenni. Mármost ha a nagyobb teljesítményű mozdony számára is csak ezt a hosszabb menetidőt fogom megvalósítandó vonatváltási időnek előírni, akkor annak kimutatható módon kisebb lesz az energiafogyasztása, amennyiben a kifuttatást módszeresen alkalmazzuk. Ez nagyon jellegzetesen ütközik ki az energiaigény diagramokban, amelyek a menetidő függvényében rajzolhatók fel. Figyelemre méltó az eltérés, ami mutatja a nagyobb névleges teljesítményű mozdony alkalmazásának jelentős energetikai előnyét.

A konkrét összehasonlítás során a Budapest-Miskolc és a Budapest-Hegyeshalom vonalakon személyvonati üzemre nézve végeztünk szimuláció-sorozatot. Azt akartuk megtudni, hogy az 5,6 megawattos TRAXX-jellegű, és a 6,4 megawattos Siemens Taurus mozdony alkalmazása esetén

dony alkalmazása esetén melyiknek az energia-felvétele kisebb, ugyanolyan menetidő eléréseivel, mint amit a TRAXX mellett el lehet érni.

Kiderült, hogy jelentős energia-megtakarítás van a 6,4 megawattos névleges teljesítményű Taurus mozdony alkalmazása esetén. Hogyha az ember negyvenéves mozdony élettartamra vetíti ki ezt a dolgot, és mindig személyvonati üzem valószínűleg meg, akkor – mai energia-egységárral számolva - körülbelül 18 mozdonynak az árát lehet negyven év alatt megspórolni az 5,6 megawattos (TRAXX-jellegű) mozdony alkalmazásakor adódó energiaköltségekkel összehasonlítva. Ezt 2008-as kutatási zárójelentésünkben meg is adtuk: az akkori viszonyok mellett 13 mozdony árára rúgott a kisebb teljesítményű mozdony alkalmazása esetén fellépő többletköltség.

Hogy lehet ez? A teljes élettartam alatti energia-költség attól érzékenyen függ, hogy mennyi a villamosenergia egységára. Például, amikor Tanszékünk 2004-2005-ben a motorvonat tenderrel kapcsolatos energetikai elemzéseket készítette, akkor a traktációs egységár 15 Ft/kWh volt. Aztán 2007-ben már 20,9 Ft/kWh, majd utána 2008-ban 28 Ft/kWh. A növekedés egyébként 2009-re 30,5 Ft/kWh-értéket ért el, és valószínű, hogy még most sem állt meg. Tehát, ebből jött ki, hogy nemcsak 13 mozdony, hanem jelenlegi árszinten 18 mozdony árban mérhető a különbség.

Amellett, hogy a kapott értékeket kutatási zárójelentésünkben a MÁV-nak hivatalosan átadtuk, az eredmények láttán a MÁV különböző szintű vezetőinek – az osztályvezetőktől a vezérigazgatóig – megfelelő csatornákon eljuttattuk energetikai elemzéseink eredményeit is, sőt javaslatot tettünk a beszerzendő mozdony célszerű paramétereire.

Eközben megkezdődött a MÁV-Gépészeti Üzletág átszervezése, 2008 folyamán már szó volt a Trakció-Zrt. és a Gépészet Zrt. megalakításáról.

Visszatekintve erre az időszakra, meg kell mondanom, hogy 2008 első félévében – amikor kutatási zárójelentésünket leadtuk – a Gépészet érdeklőjei már inkább azt nézték, hogy egymással hogyan fognak majd különböző dolgokban osztozkodni.

Talán nem figyeltek oda eléggé, mondaná az ember jóindulatúan, de azért már akkor nagyon erősen úgy éreztem az eseményekből, hogy a MÁV vezetőit valamilyen MÁV-on kívüli helyről irányíthaták annak érdekében, hogy – ismert hátrányait figyelembe nem véve – mindenképpen a Bombardier gyártmányú TRAXX mozdonyt kell megvenni.

Mivel ez a választás határozottan előnytelennek, sőt helytelennek látszott, mi még az Egyetem részéről, számos esetben, hangsúlyozottan mondtuk, írásban kifejeztük, a MÁV legmagasabb szintű vezetőinek, főnökeinek változatos formában

Úgy lehet össze-foglalni a történeteket, hogy a szimulációs módszer kidolgozott metodikája és szoftverháttére alapján bármely vontatási feladat egyik pillanatról a másikra való elemzése és értékelése lehetségessé vált.

Magáról a szimulációs módszerrel azt kell tudni, hogy a számítógép képernyője előtt ül a vizsgálatot végző személy, és mint a mozdonyvezető, vezeti a vonatot, de a számítógép billentyűinek lenyomásával adja a vezérlési fokozatokat a vonó- és fékezőerők időbeli hatásának szimulálására. A képernyőn látja, mi történik, a sebesség emelkedik, elérte a maximális értéket, akkor azt automatikusan tartja, most kifuttatni kell, vagy most fékezni kell azért, mert látja a kismillió lassújelet, stb. Végig lehet vezetni a vonatot az adott emelkedési és irányviszonyokkal jellemzett vonalon, és ebből megtudható a vontatási- és a teljes villamosenergia felhasználás. Az állomásokhoz illetve megállóhelyekhez érkezés előtti fékezést kétféleképpen lehet elvégezni. Egyik esetben a vonali sebességgel haladva csak a fékút megtartásához szükséges legkésőbbi időpontban kezdődik meg a megállító fékezés. Ezt hívják erőltetett menetnek.

A másik lehetőség: megfelelően nagy névleges vontatási teljesítmény megléte esetén a vonati sebességet igen gyorsan eléri, és a menet hátralevő részében a vontatómotor lekapcsolható, azaz ekkor további energiafelhasználás nem történik, azaz a megállító fékezés megkezdése előtt valamennyi idővel jelentős időtartamú (és ezzel jelentős pályahosszat teljesítő) villamosenergia-felvétel mentes kifuttatást eszközölünk. Ezt hívják energiatakarékos menetnek. Ekkor vonatot a vonóerő lekapcsolása mellett a lendülete hajtja. Természetesen, ez a kifuttatás egy kismértékű menetidő növekedést jelent, de az energiafelhasználásban jóval nagyobb megtakarítással jár. Az lehet mondani, hogy 2-5% menetidő-növekedés mellett, 15-20% energia-megtakarítás érhető el.



elővezettük, hogy nem volna szabad az 5,6 megawattos változatot venni, amikor a már ismert 6,4 megawattos teljesítményű bevált, és ennek a beszerzése lenne indokolt

Bárány Balázs: Ott volt tehát a Siemens.

Prof. Dr. Zobory István: A Siemens Taurus. Azt hozzá kell tenni, hogy a vontatójármű gazdálkodásnak alaptétele az, hogy a típusok számát nem szabad növelni, sőt, a lehetséges minimumra kell csökkenteni. Ha egyszer ott van egy bevált, ismert típus, a Taurus, ami energetikailag ráadásul még jobb is, akkor örültséggel másikat venni. Nemcsak

műszaki elkötelezettségből, hanem józan üzemi és gazdasági szempontból is. Ez ténykérdés.

Riporter: Laikusként is föltűnő, mennyi különböző mozdonytípus van a MÁV-nál; mintha csak egy gyűjtő terepasztala lenne a Magyar Államvasutak. Mindenből van egy kevés.

Prof. Dr. Zobory István: Minden jel arra mutat, hogy itt valamilyen ismeretlen, de hatásos irracionális ok játszik közre abban, hogy a MÁV vezetés a jobb helyett a rosszabbat választja. Mi lehet itt a háttérben? Az embernek azt kell gondolni, hogy valamiféle olyan pénzügyi mozgás lehet, amit szóban

megmondani nem szabad, de mégis, létezik. Szóval, van valami, ami az egész ügyet számunkra rendkívül érthetatlenné teszi.

Riporter: Korrupció?

Prof. Dr. Zobory István: Csak valami ilyesmi húzódhat meg a háttérben. Sőt, tulajdonképpen ezt az egész mozdonytendert átlengeti a kartellezési gyanú – ez igen erősen valószínűsíthető hipotézis. Mert azt nehéz elképzelni, hogy egy világcég, a Siemens, nem tudja az ajánlatát kiegészíteni olyanra, hogy az elfogadható legyen. Mi az oka annak, hogy a másik világcég, az Alstom visszavonja a tenderkiírásra való jelentkezését, és azon nem kíván már a továbbiakban részt venni.

Bent marad az egyetlen Bombardier, amelyik végül is megnyeri. És tulajdonképpen, ha most azt nézem, a közbeszerzésnek a 2010-es szabályozása szerint ez már nem lehetett volna tenderyertes, mert ha egy cég marad versenyben, akkor az a tender megszüntetendő a pillanatnyi előírás szerint. Akkor még nem ez volt a szabály.

Bárány Balázs: A Professzor úr csak áttételesen tudja, tőlem (is), hogy egyébként azt a Tanszék által a MÁV Zrt-nek átadott energetikai kutatási zárójelentést, amiről beszélt, a tanulmányt, amelyet minden észes ember fölhasznál a legkedvezőbb ajánlat kiválasztásánál, épp a tényleges döntési folyamatban a MÁV menedzsmentje nem adta át azon érdekelt testületeknek, akik a döntést véglegesítették.

Tehát sem az Igazgatóság, sem pedig a Felügyelő Bizottság részére nem juttatta el, akik a tulajdonosnál ennek hiányában javasolták, hogy a Bombardier TRAXX-ot vegye meg.

Bár, a Felügyelő Bizottságban is fölmerült, amiről a Professzor úr is említést tett: túl gyanús az, hogy ez a két nagy cég képtelen megfelelni a hiánypótlási elvárásoknak, és arról egészen egyszerűen, ha úgy tetszik, megfélekedezik, és hagyja, hogy a nevető harmadik vigye el a pálmát. Ebben az esetben a menedzsment lényeges információt tartott vissza, valamilyen rejtett ok miatt. Ez hiba volt, és teljesen véletlen, hogy a kutatási zárójelentés késve ugyan, de egyáltalán a Felügyelő Bizottság birtokába került: egy azóta nyugdíjba ment okleveles mérnök ismerősöm juttatta el ezt a tanulmányt, és ezt követően kezdődtek meg 2009 őszén a vizsgálatok a Felügyelő Bizottság részéről, Gaskó István és az én felvetésem nyomán. Ebben az ügyben számos anyag született, lassan már centikben lehet mérni az irathalmaz vastagságát, és jutottunk el odáig, hogy most már a MÁV menedzsmentje is úgy ítéli meg, hogy ezeknek a mozdonyoknak a felhasználása a személyszállítás területén, csaknem szükségtelen.

Mint valami varázslat, úgy látott napvilágot a Trakció vezetésének ötlete: a beszerzésre kerülő 25, valamint a további 25 darab TRAXX mozdonyt majdan esetleg Romániában fogja a cég egyszerűen használni, ha sikerül „elszerződteni” őket.

Hangsúlyozom, hogy a román igényről nem láttam se szándéknyilatkozatot, se semmit.

Isten kezében voltak



Írták: BBP-SP



Ahogy az ismert, minél inkább igyekszik valaki takargatni a takargatni való, annál nagyobb a botrány, amikor a szóttes le hull.

► Így történt ez a HungaroControl Zrt. esetében is. A zártkörűen működő gazdasági társaság a magyar légtérben közlekedő repülőgépek irányítását végzi, ebből adódóan a ferihegyi repülőtér légi forgalmáért is felelős.

Az elmúlt év elején a gyakori havazások jelentős problémát, fennakadást okoztak a légi közlekedésben is.

Ami természetesen nem jelentheti azt, hogy a légi forgalom biztonságát ez a – télen szokatlannak nem nevezhető – körülmény ténylegesen befolyásolhatja.

A jámbor honpolgár joggal vélelmezi, hogy az említett cégnél alkalmazott munkatársak minden helyzetben tudásuknak megfelelően cselekednek, ebből adódóan rajtuk nem múlhat, hogy aki az utazásához repülőgépet választ, ne érje el épségben úticélját.

Úgy tűnik, hogy ez csak egy be nem teljesült óhaj. Legalábbis azok számára, akik 2010. január 6-án a SWISS légitársaság LX2251 sz. járatán Ferihegyről Zürichbe utaztak.

Csak a Jóistenen múlott, hogy a fedélzeten és a futópályán tartózkodók a felszállást túléltek. Mi is történt?

A Budapest Airport Rt. korszerűtlen hóeltakarító gépei nagyobb mértékű havazás esetén, már csak jelentős nehézségek árán tudják a futópályákon, guruló utakon és előtereken felgyülemlett havat eltakarítani, amely a repülőtér üzemeltetését igencsak nehezíti.

Ehhez párosul még a nagyobb profit mindenáron

való megszerzésének okán az évek során végrehajtott álságosan, a létszám racionalizálás köntösébe öltöztetett elbocsátási hullám, amelynek következménye, hogy a szokásostól eltérő helyzetekben szükséges nagyobb létszámú, megfelelő felkészültségű és nagy tapasztalattal rendelkező szakembereket csak alkalmi, megfelelő szakképesítéssel nem rendelkező munkaerővel tudják pótolni.

Ezen okok miatt január 6-án délelőtt a repülőtér gurulóútjai egyáltalán nem, vagy csak rövid szakaszokon voltak hómentesítve.

Ezért az irányítótoronyban szolgálatot ellátó légiforgalmi irányító kénytelen volt a felszállásra-leszállásra használt 13R futópályán gurítást végeztetni.

A műszaki állapotokra jellemző, hogy pont amikor erre a legnagyobb szükség lett volna, a bonyolult – hóeséssel, viszonylag erős oldalszéllel, csekély 2000 m körüli látástávolsággal, latyakos, csúszós, tehát maximum közepes fékhatást nyújtó futópályával nehezített – téli időjárásban az ún. gurítóradar a légiforgalmi irányítók számára használhatatlan volt.

A technika eme csodája Ferihegyen csak akkor működik megbízhatóan, ha egyébként szabad szemmel is kiválóan lehet látni.

Egyébként egészen elképesztő és magyarázhatatlan helyzet, hogy egy alig több, mint két éves integrált rendszer gyakorlatilag használhatatlan.

A SWISS Fokker 100-as típusú HB-JVE lajstromjelű repülőgépe Ferihegy 2-es terminálján történő be-

szállítást követően engedélyt kapott hajtóműindításra, majd arra, hogy a 31L küszöbnél a számára felszállásra kijelölt 13R futópályára guruljon és azon haladjon tovább. A gép kapitánya a gurulás közben többször is féktestet végzett, mert érkezése során tapasztalta, hogy a pályára vonatkozó fékhatás értékek jóval rosszabbak, mint ahogyan arról a repülőt leszállás előtt tájékoztatták, ezért nem bízott a kapott adatokban.

A torony időközben a gép személyzetétől érdeklődött, a 13R küszöbnél a futópályán meg tud-e fordulni. A személyzet közölte: igen.

A légiforgalmi irányító a közlést tudomásul vette, majd utasította a gép személyzetét, jelentsék ha készek a felszállásra.

A személyzet kiszámolta az időjárás, pályaállapot és terhelési paraméterek ismeretében a V1 elhátározási (ez az a sebesség, ahol repülőgép kapitányának el kell dönteni, fel tud-e szállni, mert további sebességnövelés, már nem teszi lehetővé a repülőgép futópályán történő megállítását.) és a Vr orrfutó emelési sebességeket, fékcsárny helyzetet.

A futópálya havas állapotára, valamint a gép terhelésére tekintettel a két sebesség 114 csomó (211km/h) és 135 csomó (250km/h) meglehetősen távol esett egymástól. A fékcsárnyakat 8 fokos pozícióba helyezték.

Felszállási irányba fordulva elvégezték a felszállás előtti, előírás szerinti ellenőrzéseket, majd jelentették a toronynak az indulásra kész állapotot.

A sűrű hóesés miatti korlátozott látótávolság és a pálya geometriai



Isten kezében voltak

Folytatás a 9. oldalról

HÁNY OLYAN, A REPÜLÉS BIZTONSÁGÁT VESZÉLYEZTETŐ ESEMÉNY TÖRTÉNHESETT MÉG A MAGYAR LÉGTÉR-
BEN, AMELYRŐL CSAK A HUNGAROC
CONTROL HÁZA TÁJÁN BESZÉL-
NEK?

delkezés arról, hogy mikor kell a felszálló gép személyzetének a torony frekvenciáról a közlekedésre áttérni.

A döntést azonban a mai napig képtelenek meghozni.

Ezért a pilóták számára csak a Jeppesen cég által összeállított, ferrihegyi indulási eljárások térképeire fűzött megjegyzés ad útbaigazítást a rádióforgalmazás mikéntjére.: If not otherwise instructed by Tower contact BUDAPEST Approach when passing 1500 (Ha a Torony másként nem rendelkezik, vegye fel a rádiókapcsolatot a Budapest közlekedéssel 1500 láb magasság keresztezésekor.)

Így azután az összes lehetséges variáció előfordul rádiózás közben.

Tudni kell, hogy a használt 13R futópálya geometriai adottságai miatt a 13R küszöbön álló repülőgép pilótái a pályát még jó látási viszonyok esetén is teljes hosszában nem láthatják, nem beszélve a, már említett 2000 m körüli, a sűrű hóesés miatti látáskorlátról, így nem tudhattak arról, hogy a hóeltakarító gépsor egy része által a futópálya még foglalt.

A HÖ2 pedig nem jelentette a toronynak, hogy elhagyta a futópályát, mert a légiforgalmi irányító engedélye nélkül pár munkagép elkezdte takarítani a futópályának azon szakaszát, amelyre áthaladás közben a hóeltakarító gépsor a B1-es gurulóútról ráhordta a havat.

Ez a felszállási engedély korábbi kiadásához alapvetően fontos körülmény elkerülte az irányító toronyban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányító figyelmét.

Raadásul a felszállási engedély kiadásakor nem győződött meg a pálya szabad voltáról, mert vélhetően úgy gondolta, hogy a géplánc, már rég elhagyta a futópályát és figyelmetlensége majdnem tragédiát okozott.

Egyébként még akkor sem nézett a futópályára, amikor a gép személyzete – korábbi utasítását teljesítve – jelentette megkezdte a gurulást.

A HÖ2 gépsor egyébként 1db

felvezető kocsiból, 6db nagyteljesítményű hóekéből és 6 db seprű pótkocsiból állt.

A torony irányító a SWISS elindulását követő 20-25 másodperc elteltével figyelő szeméit ismét az általa irányított forgalomra vetette és ekkor szerencsére észrevette baklövését, miszerint a foglalt futópályára adta ki a felszállási engedélyt.

Vélhetően ekkor a már kellően megrémült személyzet is meglátta a futópályán száguldó repülőgépközvetlenül közel lévő járműcsoportot, ezért talán a torony utasításától függetlenül is a hajtóművek teljesítményét csökkentette, megkísérelve az ütközést elkerülni és a viszonylag rövid idő alatt felkészülni a túlvilági élethez.

A futópálya latyakos, csúszós állapotba és a rendelkezésre álló szabad úthossz, valamint a repülőgép lassulása a gép kapitányának helyes megítélése szerint már nem volt elegendő ahhoz, hogy a repülőgépe megálljon a hó eltakarító gépcsoport előtt, ezért a parancsnok a torony utasításától eltérően, hogy mentse az utasok, a gépcsoport és a repülőgép személyzetének életét, pillanatok alatt átértékelte korábbi döntését.

A biztos halálba vezető eljárás megszakította és a hajtóművek teljesítményvezérlő karjait ismét a maximális teljesítmény eléréséhez szükséges pozícióba állította.

E pillanattól kezdődően már csak imádkozni és reménykedni volt módja, hogy a repülőgép a még rendelkezésre álló igen rövid idő alatt eléri az emelkedési sebességet (VR+10%) és így a futópálya közepétől alig távolabb lévő munkagépek előtt még levegőbe tudja emelni a nagy madarat.

Az ima meghallgattatott, és a gép, a mit sem sejtő utasaival, a futópályán szorgoskodó géplánc felett 25-30 m-rel rendben elszállt.

A HungaroControl lapító és törvénytíró vezetése „természetesen” tudomással bírt az ügyről. Ennek ellenére – mint hírlík – elhallgatta; holott kötelessége lett volna azonnal, mint a légi közlekedés biztonságát közvetlenül súlyosan veszélyeztető eseményt jelenteni a

Nemzeti Közlekedési Hatóságnak és a Közlekedésbiztonsági Szervezetnek.

A borzalmas következményeket is hozható esemény szokásos eltusolás kísérlete kudarcba fulladt, mivel az eseményt pár hét elteltével a SWISS légitársaság jelentette a magyar hatóságok felé és nem pedig az érintett gép személyzete.

Ugyanis a repülőgép adatrögzítőjén lévő repülési adatok elemzése során feltűnt a felszállás közbeni, a vizsgáló számára magyarázatlan teljesítmény csökkenése a hajtóműveknek, majd az újbóli maximális felszálló teljesítmény kivezérlése, melyet követően a gép felszállt. A Közlekedés Biztonsági Szervezet internetes honlapján, (www.kbsz.hu) „Serious incident”, (súlyos repülőeseményként) került feltüntetésre.

Am annak leírása során meglehetősen óvatosan, megértően, mondhatni mismásolva fogalmaznak, próbálván bagatellizálni a történeteket és hogy-hogy nem, de az eltelt több mint egy év alatt sem voltak képesek az esemény vizsgálatát lezárni.

Holott a működésüket szabályozó törvény csak igen kivételes esetben teszi lehetővé a kivizsgálásra előírt maximum egy éves határidő túllépését. Joggal merül fel a kérdés: hány olyan, a repülés biztonságát veszélyeztető esemény történetet még a magyar légtérben, amelyről csak a HungaroControl háza táján beszélnek?

Hasonló eset majd tíz éve, 2000. október 31-én Tajvan sziget Csang Kaj-sek repülőterén történt.

Sajnos nem ilyen szerencsés kimenetellel, mivel ott a Boeing 747-400-as repülőgép, már nem tudott átemelkedni a futópályán lévő munkagépeken és így majd 300 km/h sebességgel velük ütközött. A repülőgép visszaesett a futópályára. A törzs három darabra tört és a fedélzetén lévő 159 utas és a 20 fős személyzet tagjai közül 83-an nem élték túl a katasztrófát.

Esetünkben is, amennyiben egy nagyobb tömegű (pl.: Tu-154, A-321 vagy B-767-es típusú) repülőgépről lett volna szó, az esemény nem zárulhatott volna boldog lezárással.



Útmutató az Alapszervezetek gazdálkodásához

A VDSzSz Szolidaritás Alapszervezetei nem önálló jogi személyek. A Polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 30. § (1) bekezdése szerint „Ha a jogszabály vagy – annak felhatalmazása alapján – az alapító határozat vagy okirat másként nem rendelkezik, a jogi személy szervezeti egysége (gyáregysége, fiókja, telepe, üzeme, irodája, helyi kirendeltsége vagy csoportja, alapszerve, szakosztálya stb.) nem jogi személy.”

Önálló jogi személyiség hiányában az Alapszervezetek nem nyithatnak saját, önálló bankszámlát, és nem is lehetnek adóalanyok. Nincs perbeli jogképességük, azaz nem perelhetnek és nem is perelhetők Bíróság előtt.

Az Alapszervezeteknek bevételről és kiadásairól pénztárbizonylatot kell kiállítaniuk, melyet – időrendi sorrendben kell – az Alapszervezet pénztárkönyvébe rögzíteni. Csak szabályszerűen kiállított pénztárbizonylat könyvelhető le, melyhez minden esetben csatolni kell a kiállítás alapjául szolgáló számlát, kiküldetési rendelvényt, valamint minden hozzá kapcsolódó mellékletet (például a tárgyjalom átvételi elismervényét) is. Ha a bizonylat kiállítása során hibát vét a bizonylatot kiállító pénztáros, azt át kell húzni és ezzel le kell rontani. Pénztárbizonylatot javítani nem lehet.

Az Alapszervezetek gazdálkodásával kapcsolatosan így év elején a legfontosabb feladat az Alapszervezeti költségvetés elkészítése. A VDSzSz Szolidaritás 2007. május 11-én elfogadott Alapszabálya kimondja, hogy „A vezető ügyvivő felel az Alapszervezet gazdasági ügyeiért, és a költségvetés elkészítéséért.”

Az Alapszervezet egy naptári évre – gazdálkodási- vagy adóév – elkészített költségvetésében határozza meg, hogy az év folyamán milyen bevételekből tud gazdálkodni, valamint ezen bevételekből milyen kiadásokat, ráfordításokat tervez. Az Alapszervezet döntéshozó testülete – a hatályos Alapszabály alapján taggyűlés vagy választmány – fogadja el, a vezető ügyvivő által elkészített költségvetési tervet, és ezzel egyidejűleg meghozza azokat a határoza-



tokat, melyek az egyes kifizetések alapját jelentik. A költségvetésben összegszerűen kell meghatározni a várható bevételeket, valamint az abból egyes kiadásokra fordítható összegeket.

Az Alapszervezet vezető ügyvivője nemcsak a költségvetési terv elkészítéséért felelős, hanem annak teljesüléséért is, melyről a gazdálkodási évet követően a döntéshozó testületnek beszámolni köteles.

Bevételek

Az Alapszervezetek legfőbb bevételi forrása a 40 %-os tagdíjhányad.

A VDSzSz Szolidaritás hatályos Alapszabálya úgy rendelkezik, hogy a „szakszervezet központi számlájára havonta átutalt 1 %-os tagdíjhányadból befolyt összegek a központi nyilvántartás adatai alapján”, meghatározott arányok szerint kerülnek felosztásra és átutalásra. A befolyt tagdíjak 40%-a az Alapszervezetek működésére kerülnek elkülönítésre.

Debrecen Területi Szervezet a működési területén található Alapszervezetek tagdíjhányadát a VDSzSz Szolidaritás Központja erre a célra nyitott külön bankszámlára utalja át. Az Alapszervezetek a működésükhöz szükséges tagdíjhányadot a Területi Szervezet kézipénztárából vehetik fel. A tagdíjhányad felvételére az a személy jogosult, akit az Alapszervezet erre meghatalmaz. Az Alapszervezet támogatás címén is bevételhez juthat.

Kiadások

A kiadások között meg kell különböztetni a működési költségeket, a reprezentációs költségeket és az egyéb költségeket.

Tisztelt Kolléganők és Kollégák!

Az elmúlt időszakban sokan keresték meg Területi Szervezetünket, kérve segítségünket az Alapszervezetek gazdálkodásával kapcsolatosan. Ezzel a rövid útmutatóval a legáltalánosabb kérdésekben kívánunk segítséget nyújtani az Alapszervezetek gazdálkodásához.

Működés költségei:

Működés költségeire elszámolható minden olyan kiadás, amely az Alapszervezet működésével közvetlenül kapcsolatba hozható. Ilyen például:

1. Infrastruktúraműködtetés, iroda fenntartási költségek (esetlegesen rezszi), az Alapszervezet – mint előfizető – nevében szereplő telefon költsége, irodaszer, nyomtatvány: toll, fénymásoló papír stb.
2. Kiküldetési rendelvényen elszámolt utazási költségtérítés: fontos kiemelni, hogy az utóbbi időben nagyon leszűkült az adómentes kifizetések köre. A hatályos személyi jövedelemadóról szóló törvény szabályozza az adómentes kifizetések körét.

A törvény 3. § 10. pontja határozza meg a hivatali, üzleti utazás fogalmát: „a magánszemély jövedelmének megszerzése érdekében, a kifizető tevékenységével összefüggő feladat ellátása érdekében szükséges utazás- a munkahelyre, a székhelyre, vagy a telephelyre a lakóhelyről történő bejárás kivételével ideértve különösen a kiküldtetés (kirendelés) miatt szükséges utazást, de ide nem értve az olyan utazást, amelyre vonatkozó dokumentumok és körülmények valós tartalma alapján akár közvetve is megállapítható, hogy az utazás csak látszólagosan hivatali, üzleti.”

(Írta: Szabó Monika – Folytatjuk.)

AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN



- Igényes új apartmanházban félpanziós ellátással és wellness-használattal.
- Az üdülő 5 db 2 ágyas, 4 db 2x2 ágyas saját fürdőszobás apartmannal rendelkezik.
- Az ár tartalmaz: bővített kontinentális reggelit, 2 fogásos vacsorát és a wellnesscentrum használatát.



Utó- és előszezon (2011. 06. 11-ig):

24 900 Ft/fő/3 éj
29 900 Ft/fő/6 éj (vasárnap-szombat)

Főszezon (2011. 06. 12.-2011. 08. 20.):

- 30 900 Ft/fő/3 éj
- 39 900 Ft/fő/6 éj (vasárnap-szombat)

Az ár tartalmazza a félpanziós ellátást plusz egyszeri alkalommal teljes napra szóló Aqua-Palace fürdőbelépőt és az AFA-t, de nem tartalmazza az IFA-t.



Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.

A VDSzSz Szolidaritás tagjai részére az árakból 10% kedvezményt adunk!

Telefon:

06-52/270-432, 06-30/856-4990

www.primavilla.hu

Kedves Vasutas Kollégák!

SZERETNÉM FIGYELMÜKBÉ AJÁNLANI AZ ALÁBBI UTAZÁSI, NYARALÁSI LEHETŐSÉGEKET 2011-BEN:

VÁROSLÁTOGATÁSOK:

ISZTAMBUL, BARCELONA, PÁRIZS, WALES ÉS ÍRORSZÁG

NYARALÁSOK:

MONTENEGRO-SUTOMORE ÉS BUDVA, OLASZORSZÁG – SORRENTO ÉS VICO EQUENSE, SPANYOLORSZÁG – OROPESA ÉS CALELLA VALAMINT A BULGÁR TENGERPART.



Érdeklődés, bővebb információ: utiterv@freemail.hu
feketehegyek@freemail.hu

Telefonok: 20/ 9521-300; 70/ 627-1885