



**SZABAD** VASUTAS  
2011. 20. évfolyam  
3. sz.

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA  
alapítva: 1991. május



# Április 9.



**Több, mint 50.000-en voltunk!**

# Több, mint 50.000-en

▶ **Óriási siker volt az április 9-i szakszervezeti demonstráció. Több mint ötvenezer ember jött ki a Hősök terére, majd vonult végig az Andrássy úton az Oktogonig, hogy nemet mondjon a kormány munkavállalókat sújtó intézkedéseire. 22 európai ország 45 szakszervezete mintegy 5 ezer résztvevővel képviseltette magát, a magyar tüntetők több mint 45 ezren voltak.**

A különböző országokból érkező szakszervezeti vezetők sorra köszöntötték a demonstrálókat, egy részük pár szóban magyarul is megköszönte a jelenlévőknek, hogy eljöttek.

A rövid üdvözlések után a magyar szakszervezeti konföderációk vezetői kerültek sorra, és mondták el, hogy miért is vonult 50.000 ember az utcákra. A sajtóban keringő kor-

Beszédében elhangzott, hogy mára tudjuk, a legegyszerűbb módja annak, hogy bankot raboljunk az, ha mi leszünk a bank vezetői. Ezzel utalt a gazdasági válság előtt, alatt és még utána is kifizetett milliárdos prémiumokra, amit a bankárok tette zsebre, miután válságba sodorták a világgazdaságot.

**A**LIGA Szakszervezetek kék kabátjaiba öltözött szakszervezetiek és zászlók már 11 órakor uralták a Hősök tere mintegy egyharmadát, létszámuk a többiek megérkezése után is meghatározó maradt.

A vonulás fél kettőkor kezdődött a nemzetközi delegációk vezetésével, és mire ők már az Oktogonon álltak, a magyarok jó része még mindig a kiindulási ponton várta, hogy indulhasson.

A színpadon a Mystery Gang zenélt, majd három óra körül elkezdődött a főszínpadon a beszédek sora.

John Monks, az Európai Szakszervezetek Szövetségének (ETUC) főtítkára beszélt elsőként, arról, hogy a munkások nem fogják megfizetni a válság költségeit. A szakszervezeti vezető kijelentette: munkahelyeket, növekedést és a szociális ellátórendszerek fenntartását követelik a gödöllői tanácskozáson résztvevő gazdasági- és pénzügyminiszterektől.

Monks leszögezte: nem adják fel, addig folytatják a kampányt ameddig szükséges.



# voltunk!

mány nyilatkozatokkal ellentétben, a magyar munkavállalók – a tömeg mintegy 90 százaléka – javarészt igenis a kormány elmúlt 10 hónapban hozott intézkedései ellen tiltakozott.

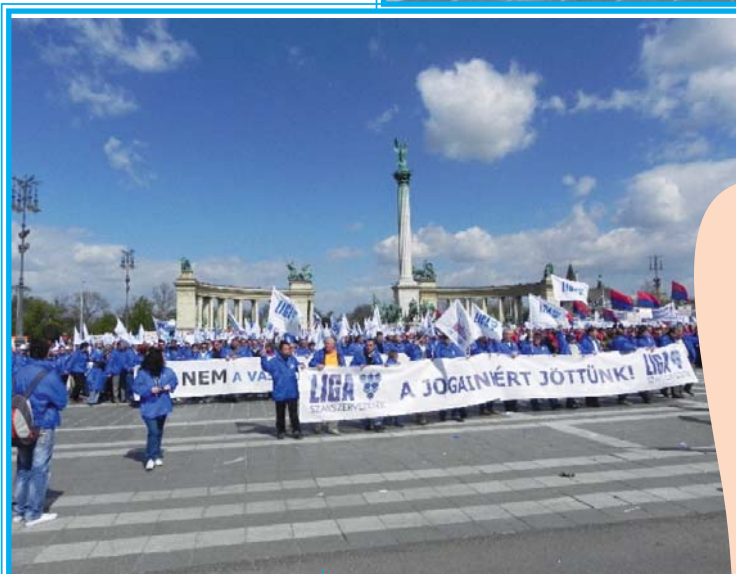
## Így többek között a:

- Kiskeresetűek bérének csökkentése az adójóváírások kivételével
- 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 felfüggesztése/megszüntetése
- Magán-nyugdíjpénztárak államosítása
- A GYES melletti munkavégzés korlátozása

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

Forrás: [www.liganet.hu](http://www.liganet.hu)



# Orbán Viktor: jogos és reális a vasutasok követelése

A miniszterelnök tartja magát korábbi nyilatkozataihoz, melyek szerint a vasutasok követeléseit jogosnak és reálisnak tekinti, ez vonatkozik a MÁV Cargo-privatizációval kapcsolatos egyszeri munkavállalói kifizetésekre és a kihelyezési pótlékok ügyére is.

**G**askó István elnök meghívására Orbán Viktor miniszterelnök április 20-án munkalátogatást tett a LIGA Szakszervezetek székházában. A VDSzSz követeléseiről is szó esett.

A tárgyalópartnerek megállapodtak abban, hogy egyeztetéseket fognak folytatni a Munka Törvénykönyve várható módosítási irányairól. Leszögezték: vannak vitás kérdések a kormány és a LIGA Szakszervezetek között, melyeket eltérően ítélnék meg. Orbán Viktor tájékoztatta Gaskó Istvánt a kormányban a közmunka-rendszer kiépítésével kapcsolatos terveiről.

A miniszterelnök tartja magát korábbi nyilatkozataihoz, melyek szerint a vasutasok követeléseit jogosnak és reálisnak tekinti, ez vonatkozik a MÁV Cargo-privatizációval kapcsolatos egyszeri munkavállalói kifizetésekre és a kihelyezési pótlékok ügyére is. E kérdések rendezése érdekében még további tárgyalások lefolytatására van szükség – állapították meg.



**Orbán Viktor megerősítette:** a kormány munka alapú gazdaság felépítésére törekszik, hogy minél több embernek legyen tisztességes megélhetése Magyarországon. Gaskó István arra kérte a miniszterelnököt, hogy a jövőben lényegesen jobb legyen a kormányzat és a szakszervezetek közötti egyeztetés.

## VIII. Küldöttgyűlés: május 13-14.

**TÁJÉKOZTATÓ  
és FELHÍVÁS**

A VDSzSz Szolidaritás Országos Választmánya 2011. március 10-én döntött a soron következő, VIII. Küldöttgyűlés összehívásáról.

Meghatározta a küldöttgyűlés helyszínét, időpontját, és javaslatot tett a Küldöttgyűlés napirendi pontjaira.

**A VIII. KÜLDÖTTGYŰLÉS IDEJE:  
2011. MÁJUS 13-14. (PÉNTEK, SZOMBAT)**

**HELYE:  
BEST WESTERN HOTEL HUNGÁRIA  
I. EMELETI KONFERENCIA TERME  
1074 BUDAPEST, RÁKÓCZI ÚT 90. (KELETI PU. MELLETT)**

**SZÁLLÁS:  
BEST WESTERN HOTEL HUNGÁRIA SZÁLLODÁBAN  
A KÜLDÖTTGYŰLÉS SZÍNHELYÉN.**  
Közlekedés: A Küldöttgyűlés színhelye a Keleti pályaudvarról gyalogosan közelíthető meg az aluljárón keresztül.  
A Déli pu-ról a 2-es Metróval a Keleti pu-ig, a Nyugati pu-ról a 73-as Trolibuszsal a Keleti pu-ig.

# Barcza:

## „Gyere ide, a kurva anyádat, ha azt mondtam!”

MÉLTATLAN EGY

VASUTASHOZ

Barcza László, a Déli forgalmi csomópont főnöke a fenti szavakkal hívta tagtársunkat egy „szondának látszó tárgyhöz”. Voltak tanúk is, akik nem hagyták cserben kollégájukat.

A csomóponti főnökkel szemben hátrányos jogkövetkezéssel járó munkáltatói intézkedést kezdeményeztünk, jelezve: ezek után Barcza mindenképp alkalmatlan arra, hogy munkáltatói jogkört gyakoroljon bárki felett is.

vélt hatalommal annál telítettebb lélektől duzzadó csomóponti kiskirály úgy beszélhet a beosztottjaival, hogy ha ezt más helyen tenné, bizony megtanítanák a Magyarok Istenére.

Gondolom, nem képezheti vita tárgyát, hogy a tisztességes bánásmód (és ebbe a tisztességes modor is beletartozik) mindenkit megillet, függetlenül a beosztásától. Aki erről megfélemedezik, és még csak elnézést sem kér, álláspontom szerint méltatlan arra, hogy a vasutasok közösségébe tartozónak tudhassa magát, de arra viszont mindenképp alkalmatlan, hogy ezek után munkáltatói jogkört gyakoroljon bárki felett is.

Fentiekre figyelemmel kérem, hogy mint a munkáltatói jogkör gyakorlója, Barcza László csomóponti főnökkel szemben alkalmazzon hátrányos jogkövetkezésmintyét kiszabó munkáltatói intézkedést.

Felhívom szíves figyelmét a legsúlyosabb intézkedés kiszabására, amelyhez a tudomásra jutástól számított 14 nap áll rendelkezésére; a tudomásra jutás időpontja e levél kézhezvételének napja.

Mellékelem az inkriminált idézet körülményeit, magát az idézetet, valamint az ott jelenlévők (akik közül hárman alá is írták az elhangzottakat igazolásképpen) neveit tartalmazó dokumentum másolatát. Az eredetét vita esetén rendelkezésre bocsátjuk.

Üdvözlettel:

Bárany Balázs Péter

alelnök

MÁV Zrt. Déli forgalmi csomópont  
Forgalmi osztályvezető, munkáltatói  
jogkörgyakorló részére  
401/2011.

Tárgy: Barcza László ügye  
1087 Budapest  
Kerepesi út. 3.

### Tisztelt Kőrösi Úr!

„Józsai, a kurva anyád!”

E szokatlanul rendhagyó módon kezdődik Moldova György egykoron nagysikerű könyve, A beszélő disznó. Amelyben is a már említett jószág a meglepett gondozót reggel ekként üdvözölte.

Ezek szerint nincs új a Nap alatt, hiszen ha nem is ilyen mondatszerkezetben, de hasonló szavakkal kezdte társalgását 2011. március 7-én nappalos szolgálatában a váltókezelő toronyba látogató Barcza László déli-pu. csomóponti főnök. Azzal a különbséggel, hogy ő nem a gondozójának mondta mindezt, és nem is üdvözlésképpen, hanem parancsként közölte egy munkatársával: „Gyere ide a kurva anyádat, ha azt mondtam!”

Sajnálatos, hogy ez a veretes, ősmagyar nyelvet is magában hordozó megszólítás, amely disznónál még elfogadható, de már egy olvasottabb kocsinál a lovával szemben sem megengedhető hangvétel, a MÁV etikai kódexét nem ékesíti.

Egyébként arra is kíváncsi lennék, hogy ha bármely munkatárs a szolgálati főnökével (legyen az állomásfőnök vagy vezérigazgató) a munkavégzése során ilyen hangot merészelné megütni, milyen következményekkel kellene, hogy számoljon.

Úgy vélem, hogy a munkáltató nem sokáig törné fejét, hogy az Mt. 96.§-ában írtakat alkalmazza (rendkívüli felmondás).

Az, hogy idáig fajulhatnak a viszonyok a MÁV-nál, nem véletlen.

Ha rendőrt lehet hívni egy, dr. M. Imrének nemkívánatos konzultáció okán az asztal másik felén ülőre, vagy a biztonsági őröket lehet ugraszítani a nemkívánatos személyek megfélemlítésére vagy az irodájából való eltávolításra, úgy igazán nincs mit meglepődni azon, hogy az alacsonyabb méltósággal bíró, de

## 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

# Sosem késő megismerni a mozdonyodat!

Újabb továbbképzés dr. Márkus Imre jogász, a vontatójárművek közismert polihistora részére, hogy műszaki ismereteit a végtelenségig mélyítse.

## VÉLEMÉNYEZÉS A MÁV-TRAKCIÓ ZRT. ÁLTAL A TRAXX MOZDONYOK BESZERZÉSÉVEL KAPCSOLATOSAN 2011. MÁRCIUS 28-ÁN KIADOTT VÁLASZ-DOKUMENTUMRÓL

A MÁV Trakció Zrt. vezérigazgatója által aláírt dokumentum az igazgatósági ülésen elhangzott kérdésekre megfogalmazott választ tartalmaz. Előljáróban kijelenthető, hogy a dokumentum mind vasútszakmai, mind műszaki fizikai szempontból súlyos hiányosságokat mutat fel, egyes részeit tekintve olyan felháborító dilettantizmusról tanúskodik, melyek a MÁV Trakció Zrt. vezetőinek alkalmatlanságát vetik fel. Az egész TRAXX mozdonybeszerzés immár sokadjára áttekintett és bizonyított hibás előkészítése miatt az abban résztvevők súlyos fegyelmi felelőssége nyilvánvaló. Ma már világos, hogy az első 25 TRAXX-ot sem lett volna szabad beszerezni, nemhogy most a 25 opciót lehívni!

**Az anyagban szereplő megállapításokkal kapcsolatban az alábbiakat emelem ki:**

**1.** A bemutatott kockázat vizsgálat csaknem neveltséges. Miért ne lenne verseny új tender esetén? A verseny csak akkor marad el, ha a megrendelő összebeszél a pályázókkal, vagy ha a pályázók (a megrendelő tudtával vagy azon kívül) kartelleznek.

A 4-5 év idővesztés szél-sőségesen eltúlzott! A feltétfüzet gyakorlatilag készen van, a TRAXX árával megegyező Siemens ajánlat van a MÁV-Start Zrt. birtokában magasabb, 6,4 MW névleges teljesítményű és jobb műszaki színvonalú háromáramnemű mozdonyra. Ennek

3,2 millió EUR ajánlati ára az általunk kívánt 25 mozdonyra vonatkozik. Az ajánlattevőnek van raktáron megfelelő számú mozdonya, az azonnali szállítás is megoldható.

A már meglevő finanszírozónak bizonyára mindegy, hogy A vagy B gyár termékét finanszírozza! A töredéksorozat tényleg nagyon hátrányos. Hol voltak ennek hangoztatói, amikor a gyengébb TRAXX mozdonyal törték meg a formálódó homogenitást?

**2.** A BME-től a mozdonyok megrendelője a MÁV Gépészeti Üzletág rendelte meg (helyesen) a tudományos kutatást. Az anyagban „szakdolgozatnak”, azaz tanulói záródolgozat-szerűnek titulálni a vezető hazai tudományos intézmény értékes kutatási jelentését, több mint arcátalanság. A kutatómunka megrendelésének célja éppen a mozdonybeszerzés tudományos előkészítése volt. A lényegi kérdés itt az, hogy a MÁV-Trakció miért hagyta figyelmen kívül és miért nem hozta a döntéshozók tudomására a kutatási jelentés megállapításait?

A Trakció válasz-anyagában szereplő energetikai témájú megállapítások felháborító ismerethiányt bizonyítanak! Középkorolás ismeret, hogy az energia és a teljesítmény eltérő fogalom! Az anyag az energiafogyasztást horribile dictu MW-ban méri (ez közismerten teljesítményegység). Ha valakik összekeverik az alapfogalmakat és hibás mértékegységben mérnek, akkor a megállapításaik eleve komolytalanok! Az energiafogyasztást helyesen GJ-ban

vagy kWh-ban kell mérni. A két mozdony összehasonlításának alapja a kisebb névleges teljesítményűvel biztosítható mértékadó menetidő lehet. A kutatási jelentésében közölt adatok alapján a Bp-Miskolc személyvonati üzemben (182 km) az 5,6 MW névleges teljesítményű mozdony energiaköltség többete 8000....12000 Ft/menet között adódik a villamosenergia ártól függően. A Trakció válasz-anyagában szereplő időadatok is hibásak!

A Trakció válasz-anyagában a Siemens üzletpolitikájának tudatos félreértelmezéseként (csúsztatás) azonosítandó, hogy a Siemensnél 6,4 MW-os mozdony helyett 5,2 MW-osakat gyártanak. Tudomásul kell venni, hogy a Siemens igyekszik a vásárlói igények spektrumának megfelelő járművekkel jelen lenni a piacon, legyen szó akár feszültségről, frekvenciáról, teljesítményről, sebességről. Az 5,6 MW névleges teljesítményű TRAXX előnyéről tett megállapítás messze nem állja meg a helyét! A villamosmozdonyok névleges teljesítménye ma már a 8 MW érték felé tör.

**3.** A TRAXX finanszírozás helyett a MÁV-Start Zrt. villamos motorvonat beszerzési terveit kell megvalósítani! Egyébként a megalapozott mozdony szükségletet alapos elemzés után MÁV-Start és a VMMSzK szakembereinek közösen kellene meghatározniuk!

**4.** EBRD hitel felvételét a motorvonatok beszerzéséhez kellene újratárgyalni.

**5.** Az, hogy a 10 évvel ezelőtti mozdonyár mennyi len-



KÉP FORRÁSA: INTERNET

NEM MAGYARÁZHATÓ

# RACIONÁLIS

**INDOKOKKAL, HOGY A MEGLÉVŐ 10 TAURUSZ SORÁT MIÉRT TÖRTÉK MEG A 25 ELTÉRŐ TÍPUSÚ MOZDONY (TRAXX) ERŐLTETÉSÉVEL?**

▶ ne ma, hihetelen csúsztatás! Egzakt irányértéket ad a Siemens újabb, 2010-es, 6,4 MW-os névleges teljesítményű mozdony azonnali szállítására vonatkozó ajánlata (3,2 millió EUR/mozdony), melyet a MÁV-Start Zrt. kért be. Ezt az alku nélkül adott árat kell a MÁV tárgyalóinak letörni, éspedig nivós (nem kartellezón, ill. nem kartellezésre buzdított) konkurensek felsorakoztatásával.

**6.** Az mozdony tenderizálásánál törekedni kellett volna a hazai összeszerelés és későbbi gyártás lehető legszélesebb körű megvalósítására. A 2007-es MÁV mérnök-küldöttség úgy tapasztalta – és jelentette is az akkori vezérigazgatónak –, hogy mind az Alstom, mind a Siemens hajlandó lett volna erre, a Bombardier nem!

**7.** A MÁV-Gépészet Zrt. az átmeneti 1-2 évben, amíg az új tender szerinti 6,4 MW-os mozdonyok be nem érkeznek, biztosítani tudja a szükséges számú V43 sor. mozdony karbantartását. Itt is azt kell elérni, hogy az új tender alapján beszerzendő mozdonyok összeszerelésébe, később pedig sorozatgyártásába a MÁV-Gépészet Zrt. kapcsolódjon be.

**8.** Az új IC kocsik vontatásá-

hoz az új tenderrel beszerzendő mozdonyok alkalmazása ad megfelelő biztosítékot. A 160 km/h maximális sebesség nem megfelelő, ezért 200...230 km/h-végsebességre kell törekedni. A 3 áramnemű és min. 6,4 MW névleges teljesítményű mozdonyok tudják teljesíteni az elkövetkező 30-40 évre a korszerű vasúti közlekedés vonóerőszükségletét.

**9.** A TALENT-ügy felvetése nagyon jogos! Ki kell azonban emelni, hogy a MÁV 2004-2005. évi villamos motorvonat tenderén a Bombardier gyártmányú TALENT motorvonatot a műszaki értékelő bizottság két alkalommal is kizárta alkalmatlanság miatt! Az első kizárás után valamilyen irracionális nem műszaki, szakmai ok miatt mégis visszakérült a versenybe, és erős hátszéllel majdnem nyert is. Meglepő a Trakció „összinte-tárgyszerű” hozzáállása, ugyanis az is

csaknem nyilvánvaló, hogy a TRAXX mozdonyt nemcsak 5,6 MW-os villamos berendezése, hanem ugyanez a – politikai – hátszél is hajtotta és hajtja ma is a Trakció segítségével a Bombardier felé! Az egész TRAXX beruházás alapos ügyészségi vizsgálata elengedhetetlen!

Felelősök kerestetnek!

**10.** Nem magyarázható racionális indokokkal, hogy a meglévő 10 Taurusz sorát miért törték meg a 25 eltérő típusú mozdony (TRAXX) erőltetésével? Ezért kell az objektív, részletes tényfeltáró ügyészségi vizsgálat!

**11.** Összefoglalva: a további 25 TRAXX mozdony beszerzését továbbra sem támogatom!

Budapest, 2011. április 4.

**Gaskó István**  
FB tag

# Csak a szerencsén múlott

Írta: BBP.

„Minden elhallgatott igazság méreggé válik.”  
(Nietzsche)

Jó pár évvel ezelőtt, 2003. július 21-én a repülés biztonságát – hivatalos álláspont szerint – egyáltalán nem veszélyeztető eseményről számolt be több újság, illetve TV és rádióállomás.

A HungaroControl alias Magyar Légiforgalmi – ha kell, „sztrájk leverő” – Szolgálat sundán-bundán kinevezett egyik „hozzáértő” vezetőjének nyilatkozata alapján egy B737-200-as típusú Aerosvit légitársaság által üzemeltetett utasszállító repülőgépnak a Ferihegyi Repülőtér 31R (31 a 310 fokok irány, az R a repülőtér jobb oldali futópályájának a jelölése) futópálya feletti átstartolását szokásos, mondhatni mindennapos – tulajdonképpen a teraszon nézelődők meghökentető unaloműző szórakoztatásának tekinthető – eseménynek aposztrofálták.

Ami persze nem volt igaz, és bosszantó, hogy a bizalmi alapon nyugvó szabályozással tevékenykedő HungaroControl vezetése bőrét menteni akarva, már akkor is, akárcsak napjainkban – megengedhetetlenül – folyamatosan füllentett, vagy elhallgatni igyekszik bravúrait.

Hiszen nem a valós, drámaian alakult, tragikus következmény reális lehetőségét magában foglaló repülési eseményt tárta könnyed hangvétellel a mit sem sejtő, a repülést biztonságosnak gondoló, általuk laikusnak tekintett – ezért könnyedén becsapható – közvélemény elé.

A vazallusok táborát kerülő szakemberek véleménye szerint ugyanis az emlékezetes „légi bemutató” a légi közlekedés biztonságát rendkívül súlyosan veszélyeztette. Gyökeres ellentétben a légiforgalmi irányítás szakszerű, és ami fontosabb, biztonságos bonyolításáért, szervezéséért

felelős, baklövések elkövetésében már kellő gyakorlattal bíró akkori főosztályvezető médianyilatkozatában állítottakkal.

## Mi történt valójában?

A baljós, intő előjel már korábban megmutatkozott.

Azon az emlékezetes hétfőn Ferihegyen karbantartási munkák miatt kora délelőttig a 31L (bal) futópálya a légi forgalom elől zárva volt. Az irányítótoronyban szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányító a munkáját egy gyakornok oktatása mellett végezte. Aki a szakszolgálati engedély megszerzéséig felügyelet nélkül irányítói feladatokat nem láthatott volna el.

Ebből következően engedélyt, utasítást nem adhatott.

A joggal szigorú tiltó szabályok ellenére a légiforgalmi irányító a gyakornokot a munkavégzés során – a történések ismeretében – vélhetően egyedül hagyta.

Az időközben megszűnt pályázás tudatában a gyakornok „Ide nekem az oroszánt!” felkiáltással a 31L futópályára leszállási engedélyt adott a German Wings, Airbus A319-es típusú utasszállító repülőgépe számára.

Eközben a 31R futópálya végrehajtó pontján a Tyrolean légitársaság által üzemeltetett Bombardier Dash-8-as két hajtóműves gázturbinás légcsavaras utasszállító repülőgépe bécsi útjához, már a részére kiadott felszállási engedély birtokában készülődött a nekifutáshoz. Tudni kell, hogy az optimális üzemeltetést lehe-

tetlenné tevő nevetséges, ráadásul jelentős költségeket felemészítő zavardelmi előírások miatt a 31R futópályáról felszálló repülőgépeknek az emelkedés során balra előtte párhuzamosan húzódó 31L futópálya irányában fordulva a Rákoskeresztúri Köztemető felett kell folytatni a repülést, még a felszállás előtt engedélyezett ún. indulási eljárás vagy a légiforgalmi irányító utasítása szerint.

A történésthez tartozó megjegyzés: Míg a repülőgép biztonságosan nem ér földet, minden esetben számítani kell az átstartolásra. Az átstartolás során a pilóta megszakítja a süllyedést vagy a kifutást és a futópálya felett egy előre meghatározott magasságot elérve a futópálya síkjából az adott futópályára vonatkozó eljárás szerint az előírt vagy a légiforgalmi irányító által meghatározott irányba kifordul, és biztonságos magasságban egy iskolakör repülése után ismételt megkísérli a leszállást.

A viszonylag kis sebességgel repülő Tyrolean gépe körülbelül azon időben emelkedett el a betonról, amikor az A319-es baj nélkül földet ért.

Amennyiben a German Wings gépének személyzete bármely ok miatt átstartolásra kényszerül, úgy a felszálló és a 31L futópálya felé forduló Dash-8-assal a nagyobb sebességgel repülő átstartoló Airbus vélhetőleg összeütköznek, mivel repülési pályájuk keresztezhette volna egymást.

Pár perccel később ismét és kizárólag a sors kegye segített.

Az „apró” ügyetlenséget követően, az ifjú titán felszállási engedélyt adott a HA-VES lajstromjelű kisgép számára a 31L futópályáról történő felszállásra, majd jobbfordulóval a



# PÁR PERCCSEL KÉSŐBB ISMÉT A SORS KEGYE SEGÍTETT...

CTR-ből (a repülőtérén lévő irányítótorony irányítási közege) való kirepülésre.

Vélhetően erről az alapvetően lényeges utasításáról megfeledkezve adott kigurulási és felszállási engedélyt a 31R futópályáról való felszállásra a váróponton álló Lufthansa Dash-8-as személyzetének. A rádió kapott engedélyek

nyugtázását követően a futópályára kiguruló gép személyzete szerencsére észlelte a CTR légterében eléjük forduló kisgépet. Ezért csak amikor a légtér számukra szabaddá vált, kezdték meg a felszálláshoz szükséges nekifutást. Eközben ugyanerre a futópályára leszállni készült egy öreg ukrán B737-200-as.

Időközben a helyére visszaérkező irányító észlelte a gyakoronka helytelen cselekedete miatt kialakult vészhelyzetet. A katasztrófa elhárítása érdekében a siklópályán ugyancsak a gyakoronka által kiadott leszállási engedéllyel süllyedő ukrán B737-200-as repülőgép személyzetét a pályaküszöb előtt az átstartolásra, majd ezt követően a felszállási eljárást már megkezdő, és mintegy 200km-es sebességgel guruló Dash-8-as

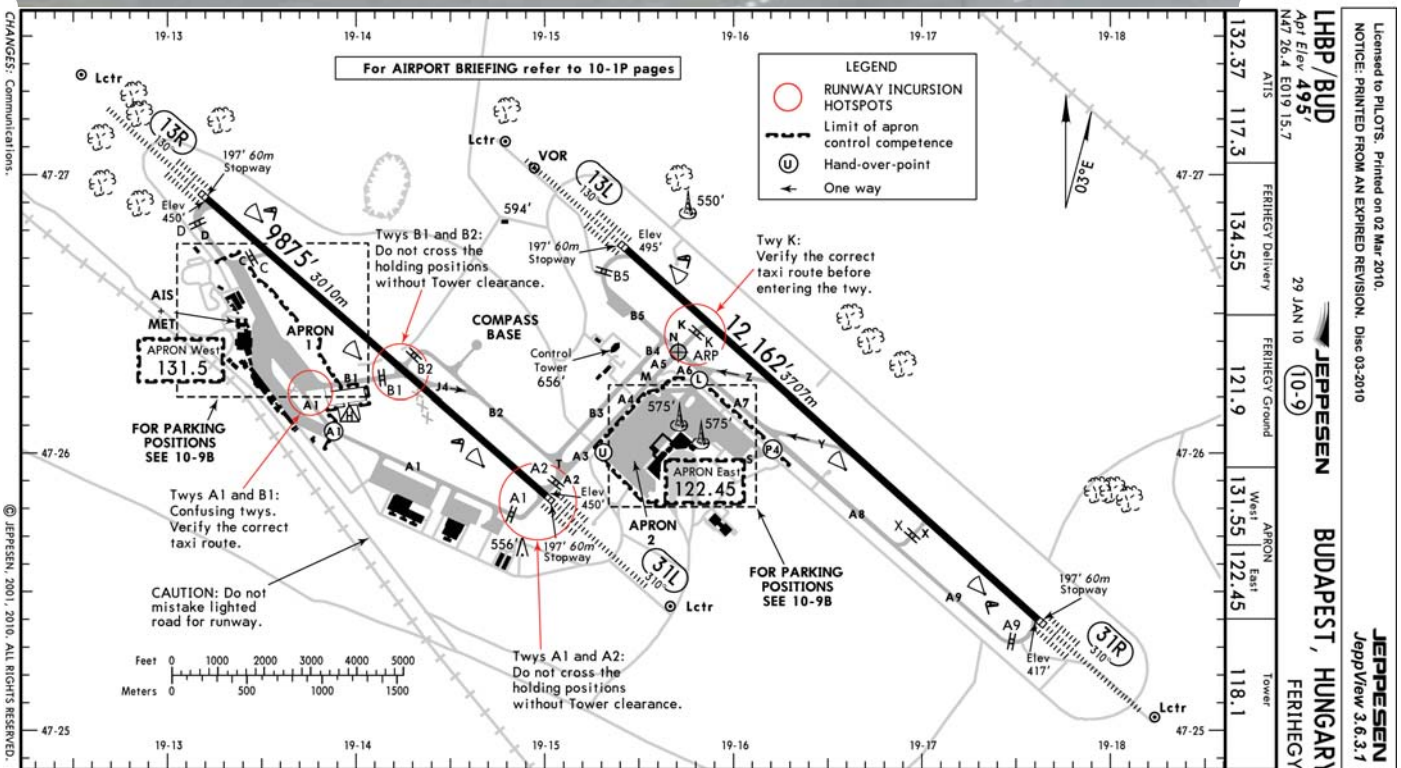
repülőgép személyzetét a felszállási eljárás azonnali megszakítására utasította.

A kapott utasításokat – előírás szerint – mindkét gép személyzete haladéktalanul végre is hajtotta.

A végrehajtás során a pálya fölött átstartolást végző repülőgép veszélyesen megközelítette a pilóták által kétségbeesetten fékezett Dash-8-ast. A megközelítés mértékét és az egyéb paramétereit a repülőgépeken elhelyezett adatrögzítőkön tárolt adatokból és a rögzített radarképekből pontosan meg lehetett állapítani.

Kérdés persze, hogy a rájuk nézve roppant kínos malört mindenáron elhallgatni, ill. bagatellizálni akaró „illetékesek” véletlenül megfeleltek az alapvető

Mindenáron bagatellizálni és elhallgatni kívántak



Licensee to PILOTS. Printed on 02 Mar 2010.  
NOTICE: PRINTED FROM AN EXPIRED REVISION. Disc 03-2010  
29 JAN 10  
JEPPesen BUDAPEST, HUNGARY  
JeppView 3.6.3.1

# Csak a szerencsén múlott

Folytatás  
a 9.  
oldalról

JELLEMZŐ, A HÍRKÖZLŐ MÉDIÁK  
KÖZÜL CSAK A BUDAPEST TV  
VÁLLALTA FEL AZ IGAZSÁG KÖZ-  
READÁSÁT.

► említett bizonyítékoknak minősülő adatok megszerzéséről és hatékony őrzéséről és így hatósági feladataikból adódó joguk és kötelezettségük folytán a hivatalból történő vizsgálatról.

A hivatalosnak kikiáltott, de semmivel nem bizonyított, pontosan 250 m-re taksált pálya feletti áthúzással színesített átstartolás minimális magasságát az érdektelen szem és fül-tanúk és az elfogulatlan hozzáértők tudomásom szerint csak 30-60 m-re becsülték.

Ha a 250 m-es érték a valós, úgy az átstartolást a futópályaküszöbötől a siklópályán haladó repülőgépek kb. 4 km-re el kellett volna kezdenie. Ez esetben viszont ha az átstartolási eljárásban előírtakat az ukrán gép személyzete végrehajtja a Dash-8-as felett, már majd' 1000 m-en repülnek el.

A megszakított felszállást – az ezzel együtt járó vészes adrenalin szint emelkedése mellett – átélt utasok a maximális teljesítményre állított hajtóművekkel felettük átdübörgő B737-200-as veterán gép magasságát a hivatalosan állított 250 m-nél jóval közelebbinek gondolták, melyet az ukrán „madár” talajra vetült, és a Dash-8-as ablakaiból is látható óriási árnyéka számukra félelmetes meggyőzéssel igazolt.

Mindenesetre a szívinfarktust éppen elkerülő Lufthansa kapitánya a megrémült, halálközeli élményt átélt utasaival közölte a rendkívüli repülési eseménynek minősülő megszakított felszállás okát és azon véleményét, hogy mindezért a felelősség nem őket, hanem a TWR (irányítótorony) légiforgalmi irányítóját terheli.

Az átstartolást végző ukrán gép az eljárás során számára előírt jobb forduló következtében a 31L pályáról felszállt és az előtte lévő légtérben a B737-200-nál jóval kisebb sebességgel repülő HA-VES lajstromjelű, négy személyes kisrepülőgépet is veszélyesen megközelítette.

A vízszintes megközelítés mértéke másfél mérföldön belül volt, szemben az előírt 5 mérfölddel, a függőleges elkülönülés a levegőben lévő gépek között pedig jóval kevesebb volt a megengedett 300 m-nél.



Jellemző, a hírközlő médiák közül csak a Budapest TV vállalta fel az igazság közreadását. A többi írott és elektronikus média mameluk szerkesztősegei nem tettek említést az átstartolás tényleges okairól, hanem szervilisen elfogadják a HungaroControl főosztályvezetőjének hazug verzióját, miszerint a Lufthansa pilótáinak a felszállással való késlekedése és az Aerosvit személyzetének a szokásosnál nagyobb sebességgel végzett megközelítése – amely állítás egyébként teljesen abszurd – tette szükségessé az átstartolásra vonatkozó utasítás kiadását.

A Magyar Légiforgalmi Szolgáltatók Szakszervezetének (MLSZSZ) az esetről szóló sajtóközleményeit figyelmen kívül hagyva konzekvensen elhallgatták a megszakított felszállás tényét, a vertikális és horizontális veszélyes megközelítések sorozatát.

A híradásokból diszkrétan az is kimaradt, hogy mindezek okául a szabálytalan s helytelen légiforgalmi irányítói tevékenység szolgált, valamint a 31L futópályáról felszállt, a közvélemény előtt gondosan eltitkolni igyekezett HA-VES lajstromjelű kisgép jelenléte milyen alapvető szerepet játszott egy olyan közvetlen katasztrófahelyzet előidézésében, amelyhez hasonló Ferihegyen hála Istennek 40 éve nem fordult elő. Az egyes hírközlő orgánukok jogellenes magatartása sajnos jelentős

mértékben csorbította a polgárok hiteles tájékozódáshoz való jogát.

A valós tények cinkos elhallgatása pedig szomorú, de egyértelműen igazolta a nagyhatalmú sajtóguruk jogi, etikai és erkölcsi értékrendjének silányságát, ezért a Btk. 255.§ alapján akár a büntetőjogi felelősség megállapítása is indokolt lett volna. Az pedig különösképpen dühítő, hogy a több száz ember életét közvetlenül veszélyeztető ügy eltusolásában cinkosságot nem vállaló, a TV kamerák előtt élő adásban a történeteket – felelősségtől vezérelten – a közreadó megleckéztetésének szándékától hajtva a HungaroControl buzdó, talpnyaló akárkije rögvest levelben kereste meg a műsor szerkesztőjét, kérve bocsássa rendelkezésükre a sugárzott adás teljes kép- és hanganyagát.

Ugyanis – láss csodát – lázasan keresték a jogalapot és a bizonyítékokat, hogy a nyilatkozó ellen, aki véletlenül a Magyar Légiforgalmi Szakszolgáltatók Szakszervezetének elnöke, szolgálati titok megsértése miatt büntetőeljárást kezdeményezhessenek.

Felmerül a kérdés: ha a botrányok sokaságától elhíresült Légügyesek, akik – köztudottan, mint mindig – most is igazat mondtak, a szakszervezet azóta kirügött – és jogerős bírósági ítélet kötelezése ellenére sem visszavett – elnöke milyen titkot sérthetett.

# Galambtetemek asztaltársaságában

Mit is mondhatnánk? Nagyon durva. Ha ennyi problémát találtak a felújítás után, mi lehetett ott korábban? És ez csak egy szolgálati hely a sok közül. A helyszín: Tatabánya személpénztár.

„Bár a pénztárhelyiségeket felújították, de véleményünk szerint az ergonomiai elrendezés kifogásolható. A pénztárosnak még a legmagasabbra állított széken sem kényelmesen elérhető a túl magasán elhelyezett pult. A billentyűzet elhelyezése teljesen elhibázott, mivel ehhez csak oldalról lehet hozzáférni egy kihúzható "tálcán", a pénzkezelés azonban másik irányban történhet, miután a billentyűzetet már visszatolták. Minimális átépítéssel a klaviatúra elhelyezhető lenne a pénztárfiók mellett; a monitor szintén áthelyezhető, így az egész kiszolgálási folyamat az utassal szemben, és nem attól elfordulva történhetne, ezáltal felesleges mozdulatok nélkül gyorsabban, és a pénztáros számára is kényelmesebben folyhatna a munkavégzés;

– A csúsztatható pénz- és jegykiadó tálca az utasok véleménye alapján balesetveszélyes, mert az ujjakat könnyen becsípheti, ebből apróbb balesetek már előfordultak. Hátránya, hogy a papírpénz is könnyen a tálca alá szorul, ha az utas azt helytelenül helyezi el. Bár tudjuk, ennek az átépítése nem elvárható, kérjük, hogy a jövőben kialakítandó pénztárhelyiségekben a klasszikus forgótálcás megoldást alkalmazzák;

– További problémát jelent, hogy a külső ablakon át bejövő fény vakítja a pénztárost, ami ellen nem tud

védekezni, mert a pénztáráblakon lévő roló csak egyben, teljes szélességben ereszhető le; így a monitor sem jól látható. Az általunk előbb javasolt átrendezés a képernyő láthatóságának problémáját is orvosolná;

– A pénztárfülkékben található szőnyegek közül az egyik teljesen elhasználódott, esedékes a cseréje. A szőnyegekkel kapcsolatos további probléma, hogy azok a székek mozgására helyükről elcsúsznak, felgyűrődnek, ami önmagában balesetveszélyt rejt. Ideiglenes rögzítésüket javasoljuk;

– A 2-es pénztárfülke pultjának éle erősen töredezett; balesetveszélyes;

– Az "iroda" helyiségben, ahol az utánfizetési pénztáros dolgozik, illetve a MJR gépeket tárolják, a tartókonzol faborítását egy részen az oda beszerült galambok, illetve galambtetemek eltávolítása miatt megbontották, de a kitisztítás és a burkolat visszahelyezése még várat magára, így az ott felhalmozódott szennyeződés (madártoll, por, hungarocell darabok) a helyiségbe, illetve annak levegőjébe jut, ami egészségügyi szempontból aggasztó.

– A linóleum a padlózattól jelentős mértékben elvált, így botlásveszélyt jelent.

– Az elektromos berendezések vezetékai tűz- és áramütés-veszélyesen, a dugalj túlterhelésével, több elosztón keresztül, átláthatatlanul vannak vezetve;

– A telefon csatlakozója egy beépített irattároló polc mögött van, és mivel a készülék vezetéke rövid, az iratok mozgatásakor a készülék leesik az asztalról.

Milyen állapotban van egy átlagos szolgálati hely a MÁV-Starthál-ráncfelvarrás után? Erre kapunk választ a Déli SZSZK-nál működő munkavédelmi bizottság két tagja által írt jegyzőkönyvből, akik a felújítást követően tartottak munkavédelmi szemlét.

– A helyiségben két fénycső nem világít;

A folyosón egy hiányzik, egy pedig nem működik;

– A konyhahelyiségben lévő tartókonzolt lezáró faburkolat mögött valószínűleg galambtetem található, mert a lambériák között lévő résen erre utaló szag árad ki, illetve a döglégyek jelenléte is erre enged következtetni. Étkezőhelyiség lévén ez kiemelkedően fertőzésveszélyes!

– Fontos megemlíteni, hogy a csapvízben szemmel látható, apró fekete szennyeződések vannak, ezért kérjük az ivóvíz mihamarabbi bevizsgálását. Mivel nem tudni, milyen jellegű szennyeződésről van szó – az ott dolgozók ásványvízzel való ellátását is kérjük, amíg a vizsgálat eredménye nem ismert;

– A hűtőszekrény fogantyúja letört, ennek pótlását, javítását kérjük.

– A plafonon beázás nyoma látható, amit kijavítottak, azonban a helyiség továbbra is beázik.

– Az irattárban lévő világítótestekről az armatúrák hiányoznak;

– A fürdőben folyamatosan erőteljes csatornaszag érződik, ezért kérjük a hiba feltárását és elhárítását;

– Az összes helyiségre jellemző, hogy a falakon kb. 1,5-2 méter magasságban hosszanti repedés található;

– Szintén az összes helyiségre jellemző a felületes takarítás, ami indokoltá tenné a szerződött takarítócéggel a munkafolyamatok pontosítását, mint például az ablakok tisztítása, amit jelenleg a dolgozók végeznek;

– Az öltözőhelyiség ventilátoros szellőzője erősen porszennyezett, tisztítása szükséges;

– A klímaberendezés mintegy fél éve nem volt használva, a közelmúltban történt újbóli használata során erős porszennyeződést juttatott a levegőbe, ami miatt a további működtetése egészségügyi szempontból nem javasolt. A rendszer felülvizsgálatát, illetve tisztítását kérjük."



Mit is mondhatnánk?  
**NAGYON  
DURVA**

# 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](http://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](mailto:utiterv@freemail.hu)  
[feketehegyek@freemail.hu](mailto:feketehegyek@freemail.hu)

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