

Beszélgetés Kecskés Péterrel

Interview with Péter Kecskés

Kérdező/Questioner: Skopál István

Ha Kecskés Péter nevét hallja valaki szakmabéli, akkor nagy valószínűséggel rögtön a „KE-TECH”-re gondol. Pedig Péter már jóval korábban, éppen 50 éve találkozott a roncsolásmentes anyagvizsgálattal, és abból a találkozásból alakult ki egy életre szóló kapcsolat.

A vasút problémáiról szóló napi hírek miatt is adódik rögtön a kérdés: Hogyan, mikor kezdődött a roncsolásmentes vizsgálatokhoz kötődő pályád?

A szakmunkásképző elvégzését követően 1974-ben – édesapám tanácsára és segítségével – a MÁV Északi Járműjavító Üzembe jelentkeztem munkára. Az idő tájt nem volt HR osztály, felvételiztető rendszer és ehhez hasonlóak, viszont elképzelésem az volt: az ott és akkor teljesen új területre, az úgynevezett „Számítógép terembe” mentem volna, újdonságokat is megismerve, dolgozni. Szép jövőnek és kihívásnak tartottam, mint frissen végzett rádió és televízió szerelő műszerész!

Az igazgató úr, Görbicz Sándor, akihez felvételi elbeszélgetésre kellett mennem, gyorsan keresztül húzta ezt az elképzelésemet. Ő ugyanis, amint megtudta, hogy RTV szerelő vagyok, azonnal a MÁV Északi Járműjavító Üzem területén működő Ultrahangos Vizsgáló Központot ajánlotta munkahelyemül. Ez eredményezte tehát azt, hogy a mai napig a roncsolásmentes anyagvizsgálat területén vagyok!!! Itt találkoztam életemben először azzal a kifejezéssel, hogy roncsolásmentes vizsgálat, illetve ultrahang.

Milyen munkáid voltak a Járműjavítóban, melyekre emlékszel vissza szívesen?

Elsőként az „öskori”, elektroncsöves ultrahangos vizsgálókészülék-dinasztia „egyedeinek”, mint pl. USIP 9-, USIP 10-esek, javítása, karbantartása. Ezek olyan kb. 20 kilogrammos készülékek voltak, amelyeket a sok elektroncső és a transzformátorok miatt akár fűtőtestként is lehetett



használni. Nagyon szerencsésnek mondhatom magam, hogy ezen tevékenység keretein belül alkalmam volt a technika, az elektronika változásával együtt fejlődni, új ismereteket szerezni. Az elektroncsövek után következett a félvezetős technológia, először a germánium tranzisztorokkal és diódákkal, majd a szilícium félvezetőkkel. Nemsokára megjelentek a berendezés-orientált áramkörök és a chippek, majd pedig a mikroprocesszorokkal vezérelhető modulok.

A legnagyobb munka, aminek a megvalósításában, annak is az átadás közeli időszakában részt vehettem, a Vasúti Sívizsgáló Szerelvény építése és tesztelése volt, ami a MÁV akkori Központi Felépítményvizsgáló Főnökségének történeti átadással zárult. A szerelvény 30 km/óra sebességgel haladva volt képes vizsgálni mindkét sínszálat és, útonosítással együtt, fényérzékeny filmszalagra rögzíteni az eredményeket. Ez a szakasza a szakmai életemnek egy külön fejezetet ölel fel...

Hogyan lettél vizsgálóból kereskedő cégalapító?

Röviden összefoglalva: a rendszerváltás hajnalán, hogy szépen fogalmazzak, a MÁV-os szervizes állásomból elcsábított egy kereskedő cég vezetője. Ez a személy Szappanos György volt a TESTOR Kft. akkori tulajdonosa. Két év TESTOR-nál eltöltött kereskedői élet után azt gondoltam, hogy ez talán menne nekem egyedül is, egy saját céggel.

Ebbe vágtam bele 34 évvel ezelőtt, amikor megalakítottam a KE-TECH Kft. elődjét, a KE-TECH Bt-t. Az anyagvizsgáló berendezések forgalmazása, szervizelése és néhány területen a készülékek akkreditált kalibrálása szerencsére azóta is tart!

A szerencse mellett nyilván más is kellett a tartósan sikeres üzletmenethez! Hogyan tudtad egyáltalán felépíteni a céget annak idején? Mi alapján kerestél, választottál munkatársakat és beszállító (készülékgyártó) cégeket?

Akkortájt, a rendszerváltást követően még a „hiánygazdaságban” voltunk. Mindenki kereste a helyét és a beszerzési lehetőségeket. Ugyanakkor már 17 év telt el azóta, hogy beléptem a MÁV Északi Járműjavító kapuján és belecsöppentem a roncsolásmentes anyagvizsgálati



MÁV Északi Járműjavító

életbe. Így mind a különböző cégeknél már korábban megismert kollégákkal, mint lehetséges munkatársaimmal, mind a roncsolásmentes vizsgáló berendezések szinte teljes skáláját gyártók képviselőivel megvolt a személyes kapcsolat. Azt kell mondanom, hogy ezeket a „puzzle darabokat” csak jól, megfelelő helyekre kellett beilleszteni és összeállt a KE-TECH Kft. mai formáját és működését létrehozó bázis.

Még egy – az egykori cégalapítók életkora miatt manapság sok helyütt égetővé vált – kérdés: Hogyan sikerült megoldani az utódlást? Számíthat-e a hazai roncsolásmentes szakma továbbra is a KE-TECH-re?

Úgy gondolom, hogy a cégünk stabil jövőjét a múltja is biztosítja! A mögöttünk álló 33 év eredményeit csak egy nagyon jól működő, alapos szakmai tudással rendelkező, lojális csapattal lehetett elérni. A kereskedelem, a szerviz, a Kalibráló Laboratórium és az ipari röntgenátvilágító részlegünk vélhetően megadja a jövő stabilitását is. A tulajdonosi körben a fiam, ifj. Kecskés Péter vállalán nyugszik majd a cégvezetés, a már évtizedek óta kialakult szakmai és adminisztratív csapatunk támogatásával.

Mindmáig tartod a kapcsolatot a DGZfP¹ vasúti munkacsoportjával, még az utóbbi években is részt vettél a rendezvényeiken. Mi motiválta/motiválja ezt a tartós kötődést?

Kézenfekvőnek látszott a felkérés a DGZfP részéről felém, hogy mint a MAROVISZ alapítótagja és alelnöke vegyek részt a szövetségük és a német vasúttársaság kezdeményezésére akkor frissen alakult „EFNDT Railway Forum²” elnevezésű munkacsoport munkájában. A német Szövetségnél természetesen a már jóval korábbi kapcsolatainkból ismerték a vasutas múltamat, ennek is köszönhető a felkérés. Sok ülésen vettem részt Németországban, Franciaországban, Ausztriában, Lengyelországban és egyszer Magyarországon is, amit én szerveztem meg Monoron! A MÁV érdekeit képviselve azonban semmiféle

MÁV-os felhatalmazással, de még biztatással sem rendelkezték „outszajderként”. Azon kívül, hogy itthon is megalakítottuk – jó néhány vasúti egységgel, a Járműjavítótól a Kocsiműhellyel – a MAROVISZ úgynevezett 9-es MÁV Harmonizációs Csoportját, sajnos nem sok történt. Az utóbbi két évben a kapcsolattartói és az esetleges operatív feladatokat átvette tőlem Marosi Ákos, a MÁV KFV Kft.³ munkatársa, aki ma már a MAROVISZ Elnökségét is erősíti.

Mi mindennel foglalkoztatok a Railway Forum keretén belül az elmúlt közel másfél évtizedben?



Az EFNDT Forum keretein belül a Deutsche Bundesbahn (a német vasúttársaság) és a DGZfP iránymutatásával, a legmodernebb vizsgálati eljárások és berendezések felkutatásával próbáltunk javaslatokat, előírásokat kidolgozni az európai harmonizálás érdekében. Ez a harmonizáció kiterjedt a vasúti roncsolásmentes vizsgálók képzésére, vizsgáztatására és tanúsítására is. Ez utóbbiak voltak egyébként a legnehezebben „egy kalap alá” hozható témák a hazai szakmai oktatás és vizsgáztatás történelmi hagyományainkból adódó lemaradása miatt.

A Forum lényege az európai vasúti szakemberek minél szélesebb körű információcseréje és együttműködése, aminek végső célja a vasúti roncsolásmentes vizsgálatok, valamint az e területen tevékenykedő vizsgáló szakemberek képzésének, tanúsításának egységes szabványosítása. Mindez abból a felismerésből fakadt, hogy egyre intenzívebbé váltak a vasúti vizsgálatok – különösen az automatizált és gépesített módzatok –, amelyek optimalizálása közös cél, mert a vonatok nem állnak meg az országhatároknál.



EFNDT Railway Forum ülés – Monor 2012



EFNDT Railway Forum ülés – Berlin 2013

¹ Deutsche Gesellschaft für Zerstörungsfreie Prüfung (Német Roncsolásmentes Vizsgálati Társaság)

² Európai Roncsolásmentes Vizsgálati Szövetség (European Federation for Non-destructive Testing) Vasúti Fóruma

³ MÁV Központi Felépitményvizsgáló Kft.

Az előbbiek alapján érdemben össze tudod hasonlítani a német (európai) és a magyar vasút helyzetét, állapotát. Milyen képet tudsz felvázolni általánosan, illetve a roncsolásmentes vizsgálatok területén?

Hát nem éppen tisztem, hogy értékeljem a két vasúttársaság helyzetét vagy inkább állapotát, de annyit mondhatok, hogy van még hova fejlődnünk e tekintetben, már csak a szűkebb területünket, a roncsolásmentes vizsgálóeszközöket, technológiákat és a képzést illetően is.

Úgy tudom, nagyjából két éve néhányan elkezdtek egy könyvet összeállítani a hazai vasúti roncsolásmentes vizsgálatok történetéről. Mit tudsz mondani erről?

Igen, ennek a gondolata megfogalmazódott, csak nehezen ölt testet. Bízom benne, hogy a közeljövőben sikerül majd összetereelni ezt a kis csapatot, mellyel meg tudnánk valósítani ezt az álmot!

Remélem, a vasúti történeteket illetően kezdetnek ez a beszélgetés is megteszi....

Én pedig azt remélem, hogy megszületik az a könyv, megvalósul az az álmom. Kívánok Neked ehhez jó egészséget és nagyon sok energiát! Köszönöm a beszélgetést.

A Magyar Roncsolásmentes Vizsgálati Szövetség kiadványa

Anyagvizsgálók Lapja

Az Ország vezető szaklapja



DXR Flex hajlítható DDA
MÉRŐESZKÖZ
A DIGITÁLIS RADIOGRÁFIÁBAN



A lap kiemelt támogatója:



KE-TECH Kft.



MIZ-21C
örvényáramos



ROWORASE
képlemez javító



MIZUS F...
Új izotóp



ELŐZETES

2024/IV.
lapszám