

NEMZETI  
KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM  
Doktori Tanács

**VÉG RÓBERT OKL. MK. ALEZREDES**

**A műszaki oktatás szerepe a közúti gépjárművezető képzésben**

című doktori (PhD) értekezésének szerzői ismertetése és  
hivatalos bírálatai

Budapest  
2013

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM

VÉG RÓBERT OKL. MK. ALEZREDES

**A műszaki oktatás szerepe a közúti gépjárművezető képzésben**

című doktori (PhD) értekezésének szerzői ismertetése és  
hivatalos bírálatai

Témavezető:

Dr. Gyarmati József okl. mk. alezredes, PhD  
egyetemi docens

Budapest  
2013

## 1. A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

A közúti gépjárművezető képzés területén az utóbbi években lényeges jogszabályi változás történt, ami meghatározza a képzés feltételrendszerét és a vizsgarendszert egyaránt. Az autotechnikához képest több éves lemaradásban van a szabályozás, és sok lényeges tudnivaló hiányzik, vagy pedig elavult. Az elméleti ismeretekre és minimális gyakorlatra kell alapozni, egy olyan készségi szintű ismeretet (járművezetés), ami főleg gyakorlati alkalmazásokból áll.

A képzésre adható óraszámot a rendelet csak minimumban határolja be, tehát elvileg lehetséges több órát is fordítani a tananyagra, de a jelenlegi versenypiacon, ez csak elméleti lehetőség, valóságban megoldhatatlan probléma. Szinte minden autósiskola csak a rendelet szerinti minimális óraszámot tartja meg, mert csak így tudja a költségeit optimalizálni és versenyképes maradni.

A „B” járműkategóriás képzésnél az összes elméleti órára meghatározott óraszám 28 óra (24/2005. GKM rendelet 3. számú melléklete), de ebbe beletartozik a „Közlekedési alapismeretek”, a „Járművezetés elmélete” és a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgyak is. A gyakorlatban elterjedt, hogy a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy elsajátítására kb. kettő-négy tanórát biztosítanak az autósiskolák. Ez alatt kellene a tanulóknak ismereteket adni a gépkocsik szerkezetéről és működéséről. A Nemzeti Közlekedési Hatóság által kiadott „B” kategóriára vonatkozó tanterv és útmutató szerint a tanulóknak meg kellene ismerkedniük a gépkocsi felépítésével, a motorok működésével és segédberendezéseikkel, a villamos- és erőátviteli berendezésekkel, a futóművel, a gépkocsi kormányzásával, a fékberendezésekkel, a gépkocsik üzemeltetésével és a vezetést segítő rendszerekkel. Mint a felsorolásból is egyértelműen látható, ez lehetetlen feladat.

A „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgynak meg kell alapoznia a jármű biztonságos ellenőrzését, aminek érdekében fontos, hogy az oktatott tananyag lefedje az előírt követelményeket. Tartalmaznia kell azokat az optimális szakmai ismereteket, amelyek nem rónak túlzott követelményeket a képzőszervek számára, de a képzés végén biztosítják a biztonságos járművezetéshez szükséges és elégséges műszaki ismeretek elsajátítását a beiskolázáshoz meghatározott minimális képzettséggel rendelkező hallgató számára.

A „C” járműkategóriás képzésnél más jellegű problémával lehet találkozni. A „C” kategóriánál a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” és a „Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés” tantárgyak oktatására viszonylag elegendő óraszám biztosítható, bár ezekre a tárgyakra soha nem lehet elegendőt adni. A probléma abból adódik, hogy ezen tantárgyak tananyaga és a 2003. december 1-jét követően oktatásba bevont járművek műszaki tartalma nem felel meg egymásnak. Tanítani kell a soros Bosch adagoló légtelenítést, és a párologtató fagymentesítő szivattyút, közben a közúton futó teherautókon szinte már nem is lehet találkozni ezen berendezésekkel. Ehhez hasonló példákat tömegével lehetne említeni, ahol eltérés van az oktatandó tananyag és valóságos járműszerkezet között.

Értekezésem elkészítésekor fő szempontnak tartottam a honvéd tisztjelöltek gépjárművezető képzésének a problematikáját. A képzési dokumentumok meghatározzák, hogy milyen szintű vezetői engedéllyel kell rendelkeznie egy leendő tisztnek, de ettől függetlenül az a véleményem, hogy az első tiszti beosztásukban, amely egy parancsnoki, vezetői beosztás szükséges, hogy ismerjék azokat a technikai eszközöket, amelyek az állományukba tartoznak, és rendelkezzenek alapvető járművezetői ismeretekkel is. Ezeknek a szempontoknak a szem előtt tartásával a „B” és a „C” járműkategóriák képzésének problematikájával foglalkozom, természetesen, mivel a gépjárművezető képzés szabályozása országos szintű, ezért az itt elért eredményeimet ki tudom vetíteni a teljes gépjárművezető képzési területre, vagyis nemcsak a honvéd tisztjelöltek képzésére érvényesek.

Az értekezés feladata, hogy megoldást találjon a fent említett problémákra és harmonizálja a képzést, akár a jogszabályi környezet megváltoztatásával is.

## 2. KUTATÁSI CÉLOK

*A kutatási téma feldolgozása során az alábbi kutatási célokat tűztem ki:*

- 1) a közúti gépjárművezető képzésre vonatkozó jogszabályi környezet vizsgálata, elemzése, javaslattétel a honvéd tisztjelöltek képzésének érdekében a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) szabályozói szerint működő a Nemzeti Közzolgálati Egyetemen létrehozandó integrált képző szerv létrehozására, az oktatáshoz szükséges képzési programok kidolgozása;
- 2) a „B” járműkategóriás képzés esetén a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy oktatásának és vizsgáztatásának vizsgálata, az oktatáshoz szükséges tanóramennyiség meghatározása, és témakörökre bontása;
- 3) a „B” járműkategóriás képzés esetén a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy tananyagának modernizálása, a vizsga tesztbank átdolgozása, a hiányzó vizsgakérdések meghatározása;
- 4) a „C” járműkategóriás képzés esetén a „Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés” tantárgy oktatásának és vizsgáztatásának vizsgálata, szükségességének elemzése, a tananyag és a vizsgakérdések jelenlegi technikai szintnek való megfelelés biztosítása;
- 5) a „C” járműkategóriás képzés esetén a „Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés” tantárgy oktatásához szükséges tárgyi feltételek és óraszám vizsgálata, a képzéshez szükséges feltételek pontosítása, a hiányzó feltételek meghatározása a közlekedési hatóság által meghatározott követelmények teljesítésének az érdekében;
- 6) a „C” járműkategóriás képzés esetén a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy tananyagának a modernizálása, a vizsgakérdések pontosítása, a hiányzó vizsgakérdések meghatározása.

## 3. KUTATÁSI MÓDSZEREK

*A kitűzött célok elérése érdekében az alábbi kutatási módszereket alkalmaztam:*

- felkutattam, tanulmányoztam és rendszereztem a témával kapcsolatos törvényeket, jogszabályokat, a fellelhető szakirodalmat és a legújabb kutatások eredményeit;
- a kutatási témához kapcsolódó dokumentumokat, tudományos munkákat elemeztem;
- a források megismerése során az összehasonlítás és következtetés módszerét alkalmaztam;
- konzultációkat folytattam a Nemzeti Közlekedési Hatóság, valamint a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének szakembereivel;
- konzultációkat folytattam a közúti gépjárművezető képzésben résztvevő, elméleti és gyakorlati szakokkal valamint iskolavezetőkkel, ennek során begyűjtöttem és elemeztem a gépjárművezető képzés során felmerült problémákat és sajátosságokat;
- felmérést végeztem kérdőív formájában a sikeres műszaki ismeretek vizsgát tett honvéd tisztjelöltek körében a megszerzett ismereteik hasznosíthatósági szintjéről, amely statisztikai adatokat elemeztem és következtetéseket, szabályszerűségeket vontam le.

#### 4. AZ ELVÉGZETT VIZSGÁLAT TÖMÖR LEÍRÁSA FEJEZETENKÉNT

Az értekezést a kutatási téma célkitűzéseivel összhangban, tekintettel a hipotézisekre készítettem, így a feldolgozás logikájának megfelelően bevezetésből három fő részből és az értekezés eredményeit rendszerező összegzésből áll. A dolgozat ábra-, és irodalomjegyzékkel egészül ki.

A bevezetésben rövid áttekintéssel alapoztam meg a feldolgozni kívánt téma jelentőségét és időszerűségét, itt fogalmaztam meg a tudományos problémát és a kutatási hipotéziseket, ismertettem a kutatási módszereket, a várható eredményeket és azok felhasználhatósági lehetőségeit.

Az első fejezetben összefoglalom a közúti gépjárművezető képzés fejlődésének fontosabb állomásait. Megvizsgálom a járművezetők képzését és vizsgáztatását irányító hatósági intézményi rendszer feladat- és jogkörét, a közöttük levő kapcsolatokat. Összefoglalom egy autósiskola létesítésének és működésének feltételeit, azokat a hatályos jogszabályokat, amelyek a legnagyobb hatást gyakorolják a képzésre és a képzőszerv működésére, a személyi és tárgyi feltételek minimális követelményrendszerét. A fejezet végén összefoglalóban határozom meg adott jogszabályok változtatási lehetőségét, figyelembe véve a honvéd tisztjelöltek képzésének speciális katonai követelményeit, és egy Magyar Honvédség érdekeit jobban tükröző autósiskola létrehozásának lehetőségeit a MH-n belül.

A második fejezetben megvizsgálom, elemzem és értékelem a „B” járműkategória „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy, a jármű biztonsági ellenőrzésének és üzemeltetésének oktatási és vizsgáztatási követelményrendszerét, valamint ezek képzésének tárgyi feltételeit. A közlekedési hatósági előírások, a képzőszervek oktatási statisztikai adatainak valamint a honvéd tisztjelöltek képzésére vonatkozó teszt adatok feldolgozásának a felhasználásával meghatározom a „B” kategóriás „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy oktatásának időszerűségét. Megvizsgálom a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy tananyagát témakörönként, elemzem az ide vonatkozó teszt adatbankban található vizsgakérdéseket és meghatározom a szükséges tesztkérdések körét.

A harmadik fejezetben megvizsgálom, elemzem és értékelem a „C” járműkategória „Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés” valamint a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgyak oktatási és vizsgáztatási követelményrendszerét. Meghatározom ezen tantárgyak oktatásához szükséges tananyagok hiányzó részeit, pontosítom és pótolom a vizsgáztatáshoz szükséges kérdések körét, annak érdekében, hogy a közlekedési hatóság által támasztott követelmények érvényesülni tudjanak.

A befejező részben ismertetem új tudományos eredményeimet, megfogalmazom ajánlásaimat és a további kutatást igénylő területeket. Az irodalomjegyzék részletesen tartalmazza a hivatkozott szakirodalmat, a publikációs jegyzék pedig a témában megjelent tudományos publikációim listáját.

#### 5. ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK

A közúti gépjárművezető képzésre vonatkozó jogszabályi környezet vizsgálata alapján megállapítom, hogy az 1988. évi I. Törvény a közúti közlekedésről megteremti a törvényi háttérét annak, hogy a Magyar Honvédségre bizonyos esetekben más szabályok vonatkozzanak. Ezáltal létrehozhatunk egy a többi autósiskolától eltérő képző szervet, ami az adott jogszabályoknak megfelel, de jobban tükrözi és érvényesíti a Magyar Honvédség érdekeit.

Összefoglaltam és megvizsgáltam a gépjárművezető képzés személyi és tárgyi feltételeit, és megállapítom, hogy a Nemzeti Közsolgálati Egyetem Hadtudományi és

Honvédtisztképző karán a feltételek megvannak egy új, más rendszerű képzőszerv létrehozására.

A korábban működő ZMNE Bolyai Autósiskola működése során nyert tapasztalataimat felhasználva, az NKE képzési rendszer ismeretének a birtokában kihasználva a jogszabály adta lehetőségeket, javaslom egy közúti gépjárművezető képzőszerv létrehozást, amely nem önállóan, hanem egy integrált rendszer keretében működik. Ezen oktatási rendszer felhasználja az NKE képzési rendszerét, abba illeszkedik, ugyanakkor teljes mértékben megfelel a közlekedési hatóság vonatkozó előírásainak. Csak az elméleti képzésre javaslom a képzési engedélyt megszerezni, mivel ehhez vannak meg az egyetemen a legjobb feltételek.

A képzés engedélyezése vonatkozásban kidolgoztam a „B” és „C” járműkategória oktatására vonatkozó „Képzési program”-ot, illetve meghatároztam a képzési programok végrehajtásához szükséges tantárgyi programokat. Ezen dokumentumokkal a közúti gépjárművezető képzést meg tudjuk jeleníteni az NKE képzési rendszerében, és a Neptun adminisztrációs rendszerben létre lehet hozni a mintatantervet, amihez hozzá lehet majd rendelni a képzésen résztvevő honvéd tisztjelölteket. Részletesen kibontottam és meghatároztam a működéshez szükséges személyi és tárgyi feltételeket, és a még elvégzendő feladatokat. Az elemzések után összefoglaltam, hogy az integrált képzőszerv létrehozása mely előnyökkel jár az egyetem számára, amely anyag alapot szolgáltat egy vezetői döntés kialakításához.

Javaslatom, amely egy integrált képzőszerv létrehozását célozza meg, a jelenlegi oktatásra és vizsgáztatásra vonatkozó előírások maradéktalan betartásával történik. Ez a javaslat célszerű és költséghatékony, amely az NKE képességeit és adottságait használja ki.

A járművezetőnek ismernie kell a jármű elindulás előtti biztonsági ellenőrzési feladatait, ezeket el kell tudnia végezni, és le kell tudnia vonni belőle a megfelelő következtetéseket, vagyis hogy a járművel elindulhat-e vagy sem. Menet közben fel kell tudnia ismerni a műszaki hibákat, és döntenie kell a továbbhaladás lehetőségéről. A „B” járműkategóriás képzés esetén a közlekedési hatóság által meghatározott képességeket jártasság szintjén kell elsajátítania. Az oktatás során a szerkezeti és üzemeltetési ismereteknek meg kell alapoznia a jármű biztonsági ellenőrzését. A közlekedési hatóság meghatározza az elméleti és gyakorlati képzésre minimálisan fordítandó tanórák számát, de ennek az óraszámnak a szétbontása tantárgyakra az iskolavezető feladata. Az iskolavezető figyelembe veszi a saját képzésének személyi és tárgyi feltételeit, és ennek megfelelően bontja szét az óraszámot.

Feladatul tűztem ki, hogy megállapítsam a szerkezeti és üzemeltetési ismeretek tantárgy oktatásának minimális időszükségletét, ennek érdekében megvizsgáltam a különböző képzőszervek alkalmazott óraelosztásait, a leggyakrabban alkalmazottaknak megfelelően elkészítettem a közlekedési hatóság által előírt oktatási témák egy valószínűsíthető elosztását, annak érdekében, hogy megvizsgáljam, az előírt tantervi követelmények teljesíthetők-e. Megállapítottam, hogy a leggyakrabban alkalmazott óraszámokban lehetetlen teljesíteni az előírásokat. Továbbiakban kérdőív formájában felmértem a hallgatók műszaki ismereteinek alkalmazhatósági szintjét, amelyben arra kerestem a választ, hogy a kérdőív kitöltője mennyire jártas az adott témában, mennyire biztos a saját tudásában, vagy képes-e egyedül végrehajtani egy feladatot. Az összesített értékelés után elkészítettem a megfelelő és nem megfelelő ismeretek százalékos elosztását bemutató táblázatot. A végrehajtott vizsgálatok eredményeként a levont tapasztalatok alapján meghatároztam az oktatás minimálisan szükséges óraszámát, ami szükséges a közlekedési hatóság által előírt ismeretek és jártasságok megszerzéséhez. Az óraszám meghatározásánál figyelembe vettem az egyetemen alkalmazott óraszámokat, és úgy választottam meg, hogy az teljesítse a hatósági előírásokat és illeszthető legyen az egyetem oktatási (kredit) rendszerébe. Az összes óraszám meghatározása után részletesen kibontottam a szerkezeti és üzemeltetési ismeretek tantárgy tananyagát,

tárgykörönként valamint témakörönként meghatároztam az oktatás időszükségletét és ezen óraszámok figyelembevételével dolgoztam ki a „B” járműkategóriás tanfolyam végrehajtásához szükséges képzési programot is.

A tantárgy tananyagának elemzésekor megvizsgáltam a tesztkérdések számának változását különböző években, és arra a következtetésre jutottam, hogy az utóbbi tíz évben nem változtak a tesztkérdések, miközben a gépjárművek egyre inkább korszerűsödtek. Szétbontottam a tananyagot kérdéscsoportokra és ennek megfelelően vizsgáltam meg a vizsga tesztkérdéseket a jelenlegi technikai színvonal szem előtt tartásával. Indoklással alátámasztva tettem meg javaslataimat arra vonatkozóan, hogy mely kérdéseket kell kivenni, és mely kérdéseket javaslom betenni a vizsga tesztbankba. A módosítással nem változott lényegesen az összes kérdésszám, ezáltal nem kell átszervezni a teljes „B” járműkategóriás vizsgát, vagyis nem kell külön szerkezettan vizsgakérdéssort alkalmazni, megfelel a jelenleg is használt mód, amikor a közlekedési ismeretek tesztkérdések sorába van beépítve a szerkezettan. Megállapítom, hogy a módosítás nem jelent plusz terhet az eddigi oktatáshoz képest, de beépültek az új korszerű ismeretek, és pontosabb oktatási idő kihasználásával, a valóságban is használhatóbb ismeretek birtokában a gépjárművezetők képzésénél teljesíteni lehet a meghatározott műszaki képzésre vonatkozó előírásokat.

A tehergépjármű vezetőjének a „B” járműkategóriához képest magasabb szakmai követelményeknek kell megfelelnie, el kell jutnia a készség szintű feladat végrehajtásig, tőle elvárják, hogy ismerje a járműve szerkezetét, és bármilyen körülmények között képes legyen az előírásoknak megfelelően karbantartani azt. A „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy oktatásával meg kell alapozni a „Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés” tantárgyat, valamint elő kell segíti a jármű technikai kezelésének elsajátítását. A műszaki tantárgyak vizsgálatát a „B” kategóriánál alkalmazottaknak megfelelően végeztem el, vagyis megvizsgáltam húsz autósiskolát. A vizsgálat eredményeként megállapítottam, hogy sokkal nagyobb szórást mutat a SZÜ és BÜ tantárgyak óraszám eltérése, ami viszont nem okoz problémát, mert a rendelkezésre álló nyolcvan óra elegendő a képzés végrehajtására, amennyiben a képzőszerv megfelelően választja meg a tantárgyak óraszámát. Az óraszükséglet megállapításához felhasználtam a hallgatói kérdőívek kiértékelését, és azt tapasztaltam, hogy kisebb százalékban felelnek meg a hallgatók mint a „B” kategóriánál.

Mivel a „C” kategóriás tanfolyamra jelentkező hallgatók már rendelkeznek személygépkocsi jogosítvánnyal, ezért ezt a tudást kell kiindulópontnak tekinteni, és nem szabad úgy venni, mintha a hallgatók nem tudnának semmit a közlekedési ismeretekről. Ha ezt figyelembe vesszük, akkor nem kell akkora óraszámot fordítani a közlekedési ismeretekre és több idő marad a műszaki tantárgyakra. Ha kiváló feltételeink vannak a BÜ oktatására, akkor megfelelő a 60-40 %-ban felosztott SZÜ-BÜ óraszámot alkalmazni. A BÜ oktatása és vizsgáztatása során eltérések lehetnek az autósiskolák között, és hiába ugyanaz a közlekedési hatóság követelményrendszere, ha a gyakorlati feltételek különböznek, akkor az egyes járművezetők között lényeges tudásszint különbség fog kialakulni.

A BÜ követelményrendszerének vizsgálatokor kiinduló technikai szintnek tekintetem azt a járművet, amelyen a hallgatók a gyakorlati képzést fogják végrehajtani. A vizsgakérdések elemzésekor felmértem, hogy melyek azok a kérdések, amelyeket ki kell venni a vizsgaanyagból, és melyek azok, amelyeket javaslom betenni. Megvizsgáltam a BÜ oktatására kialakított helyiségre vonatkozó hatósági előírásokat és összevettem az általam módosított követelményrendszerrel, aminek alapján meghatároztam azon tárgyi feltételek körét amelyekkel még bővíteni kell a vizsga- és tanterem felszerelését. Az általam javasoltakkal a célom az volt, hogy előtérbe helyezzem a minőségi oktatást.

Mivel meghatároztam a BÜ tantárgy tananyagát, ezért ezt tekintetem kiindulópontnak, és ennek figyelembevételével vizsgáltam meg a SZÜ tananyagát. Úgy döntöttem, hogy csak azoknak az ismereteknek az oktatására kerüljön sor, amelyek

ténylegesen szükségesek, de közben teljesüljön a BÜ teljes körű megalapozása. A tananyag vizsgálata során elemeztem a különböző években a szerkezettan oktatásához összeállított kérdéseket. A vizsgálatnál azokat a járműtípusokat vettem figyelembe amelyek ma Magyarországon a legelterjedtebbek. Megvizsgáltam a SZÜ tananyagát kérdéscsoportonként, és megtettem javaslataimat arra vonatkozólag, hogy mely kérdéseket kell kivenni és melyeket betenni a vizsga kérdésbankba.

## 6. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

- 1) Javaslatot tettem a honvéd tisztjelöltek képzésének érdekében a Nemzeti Közszolgálati Egyetem oktatási rendszerébe integrált közúti gépjárművezető képzést megvalósító oktatási rendszer létrehozására, kidolgoztam az oktatáshoz szükséges képzési programokat.
- 2) Meghatároztam a „B” kategóriás képzés esetén a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy elsajátításának időszükségletét témakörökre lebontva, elvégeztem a tananyag modernizálását, figyelembe véve a jelenlegi gépjármű-technikai szintet, felülvizsgáltam a teszt adatbankot és meghatároztam a hiányzó vizsgakérdéseket.
- 3) Meghatároztam a „C” kategóriás képzés esetén a „Biztonsági ellenőrzés és üzemeltetés” tantárgy tananyagát, az oktatáshoz szükséges tárgyi feltételeket és a vizsgakérdések körét a jelenlegi technikai szintnek való megfeleltetés szempontjából.
- 4) Elvégeztem a „C” járműkategóriás képzés esetén a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” tantárgy tananyagának a modernizálását, a vizsgakérdések pontosítását, a hiányzó vizsgakérdések meghatározását.

## 7. A KUTATÁSI EREDMÉNYEK GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁGA

*A kutatás eredményeit az alábbi területeken lehet várhatóan hasznosítani:*

- mivel új tananyagok, és vizsgaanyagok meghatározásáról van szó, ezért a téma kidolgozása hiánypótló, vagyis fel lehet használni a közúti járművezető képzés és vizsgáztatás során;
- az új tananyagokat be lehet építeni részben, vagy egészében a szaktanfolyami szakmai alapképesítés és továbbképzés rendszerébe;
- értekezésem a téma további kutatásához szakirodalomként felhasználható;
- a honvéd tisztjelölt és altiszti hallgatók oktatása során, mert ők lesznek azok, akik hosszabb távon és a munkájuknál fogva is találkoznak hagyományos és korszerű rendszeresített járművekkel.

## 8. AJÁNLÁSOK

Értekezésemet abból a célból írtam, hogy a közúti gépjárművezető képzésben tapasztalt problémák és hiányosságok feloldásában segítsen, ezért ajánlom:

- egyrészt azon szakemberek figyelmébe, akik a jogi és műszaki szabályalkotásért felelősek, mert lehetőség van egy a Magyar Honvédség érdekeit jobban szem előtt tartó a MH-n belül működő gépjárművezető képző szerv létrehozására;



- a Nemzeti Közlekedési Hatóság illetékes szakembereinek a figyelmébe, mivel új és hiánypótló tananyagok, és vizsganyagok meghatározásáról van szó, amit fel lehet használni a közúti járművezető képzés és vizsgáztatás során;
- a Nemzeti Közsolgálati Egyetem vezetőállománya részére, mivel kidolgoztam egy integrált a Nemzeti Közsolgálati Egyetemen működő, de a közlekedési hatóság szabályozóinak megfelelő képzőszerv létrehozásának feltételeit és képzési dokumentumait;
- továbbá azon gépjárművezető képzéssel foglalkozó kollégák és képzőszervek számára, akik az új tananyagokat be tudják építeni a járművezető képzési rendszerükbe, illetve a GKI szakmai alapképzés és továbbképzés rendszerébe;
- a honvéd tisztjelölt és altiszt hallgatók képzésével foglalkozó szakemberek számára, mert ők lesznek azok, akik hosszabb távon és a munkájuknál fogva is találkoznak hagyományos és korszerű rendszeresített gépjárművekkel;
- értekezésem a kutatási téma folytatásaként ajánlom a járművezető képzéssel foglalkozó szakemberek számára.

## 9. A DOKTORJELÖLT TÉMÁVAL KAPCSOLATOS PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE

### **Egyetemi/főiskolai jegyzet:**

- VÉG Róbert: Belsőégésű motorok I. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2001. 121 p.
- VÉG Róbert: Belsőégésű motorok II. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2003. 243 p.
- VÉG Róbert: Belsőégésű motorok III. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2003. 283 p.
- VÉG Róbert: Áruszállító járművek I. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2004. 203 p.
- VÉG Róbert: Áruszállító járművek II. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2004. 240 p.
- VÉG Róbert, KISS László: Járművek szerkezete multimédiás jegyzet (+CD formátum). Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, 2007. 195 p.

### **Időszaki kiadványok cikkei:**

- VÉG Róbert: Belsőégésű motorok töltetcsere folyamata. Bolyai Szemle különszám (HADITECHNIKA 2002-szimpozium). Budapest: ZMNE nyomda, 2002. p. 163-175. ISSN: 1416-1443.
- VÉG Róbert: Technikai kiszolgálási műveletek összehasonlító vizsgálata a GAZ-66 és U-4000 terepjáró tehergépkocsinál. Bolyai Szemle különszám (HADITECHNIKA 2004-szimpozium). Budapest: ZMNE nyomda, 2004. 7. p. ISSN: 1416-1443.
- VÉG Róbert: Új oktatástechnikai eszközök alkalmazása a gépjárműtechnikai képzésben. Bolyai Szemle különszám (HADITECHNIKA 2006 szimpozium). Budapest: ZMNE nyomda, 2006. 7. p. ISSN: 1416-1443.

### **Tudományos folyóirat cikkei:**

- VÉG Róbert: Belsőégésű motorok kipufogógáz visszavezetése. Bolyai Szemle 2002. XI. évf. 4. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2002. p. 5-12. ISSN: 1416-1443.

- VÉG Róbert: A forgattyús hajtómű csavarólengés-csillapításának néhány lehetősége. Bolyai Szemle 2003. XII. évf. 1. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2003. p. 42-48. ISSN: 1416-1443.
- VÉG Róbert: A belsőégésű motorok feltöltésének lehetséges megoldásai. Bolyai Szemle 2004. XIII. évf. 3. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2004. p. 5-19. ISSN: 1416-1443.
- Prof. Dr. BEREK Lajos – VÉG Róbert: Autósiskola létesítésének feltételei. Bolyai Szemle 2009. XVIII. évf. 4. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2009. p. 13-21. ISSN: 1416-1443.
- VÉG Róbert: The comparison of the vehicles used in driver training into the function of the changing of the law background. Bolyai Szemle 2009. XVIII. évf. 4. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2009. p. 23-30. ISSN: 1416-1443.
- Prof. Dr. BEREK Lajos – VÉG Róbert: Pressure regulation of tyres. Bolyai Szemle 2012. XXI. évf. 1. szám. Budapest: ZMNE nyomda, 2012. p. 79-88. ISSN: 1416-1443.
- VÉG Róbert: Változások a járműkategóriákban és az oktatásba bevont járművekre vonatkozó előírásokban. Hadmérnök 2012. VII. évfolyam 3. szám. Budapest: NKE Online kiadvány, 2012. p. 145-149. ISSN: 1788-1919.
- Dr. GYARMATI József – VÉG Róbert: Jogszabályváltozás hatása a gépjárművezető képzésre. Hadmérnök 2012. VII. évfolyam 3. szám. Budapest: NKE Online kiadvány, 2012. p. 150-154. ISSN: 1788-1919.
- VÉG Róbert: Defektűrő és defektmentes gumiabroncsok. Bolyai Szemle 2012. XXI. évf. 2. szám. Budapest: NKE HHK kiadványa, 2012. p. 173-184. ISSN: 1416-1443.

#### **Tudományos előadások:**

- VÉG Róbert: Belsőégésű motorok töltetcsere folyamata. HADITECHNIKA 2002-szimpozium (II<sup>nd</sup> International Symposium on Defence Technology – 2002), Fegyverzettechnikai Tanszék, Páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök szekció, Budapest: 2002. szeptember 16-17.
- VÉG Róbert: Technikai kiszolgálási műveletek összehasonlító vizsgálata a GAZ-66 és U-4000 terepjáró tehergépkocsiknál. HADITECHNIKA 2004-szimpozium (III<sup>rd</sup> International Symposium on Defence Technology – 2004), Fegyverzettechnikai Tanszék, Páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök szekció, Budapest: 2004. április 19-20.
- VÉG Róbert: Új oktatástechnikai eszközök alkalmazása a gépjárműtechnikai képzésben. HADITECHNIKA 2006-szimpozium (IV<sup>th</sup> International Symposium on Defence Technology – 2006), Fegyverzettechnikai Tanszék, Páncélos- és gépjárműtechnikai eszközök szekció, Budapest: 2006. április 19-20.

## 10. A DOKTORJELÖLT SZAKMAI-TUDOMÁNYOS ÉLETRAJZA

### **Szakmai önéletrajz**

<b>Személyi adatok</b>	
Vezetéknév / Utónév(ek)	Vég Róbert László
Rendfokozat	alezredes
Telefon	06 1 432-9000 / 29-380
E-mail	VEGH.ROBERT@UNI-NKE.HU
Állampolgárság	magyar

Születési dátum	1969.11.29.
<b>Szakmai tapasztalat, beosztások</b>	
Időtartam	2011-től 2012-ig
Foglalkozás / beosztás	szakcsoportvezető
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás, szakmai irányítás
A munkáltató neve és címe	Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Katonai Üzemeltető és Logisztikai Intézet Katonai Logisztikai Tanszék Haditechnikai Szakcsoport
Időtartam	2 év (2009-től 2011-ig)
Foglalkozás / beosztás	Autósiskola iskolavezető
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, közúti gépjárművezető- képzésszervezés, ügyintézés
A munkáltató neve és címe	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem ZMNE Bolyai autósiskola
Időtartam	1 év (2008-tól 2009-ig)
Foglalkozás / beosztás	Intézet igazgató
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás, szakmai irányítás
A munkáltató neve és címe	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Gépész-, Műszaki és Biztonságtechnikai Mérnöki Intézet
Időtartam	1 év (2007-től 2008-ig)
Foglalkozás / beosztás	tanszékvezető
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás, szakmai irányítás
A munkáltató neve és címe	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Gépész- és Biztonságtechnikai Mérnök Tanszék
Időtartam	1 év (2005-től 2006-ig)
Foglalkozás / beosztás	tanszékvezető helyettes
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás, szakmai irányítás

A munkáltató neve és címe	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Gépészeti Tanszék
Időtartam	2005-től
Foglalkozás / beosztás	főiskolai docens
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás
A munkáltató neve és címe	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Katonai Gépészeti Tanszék Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szakcsoport
Időtartam	6 év (1999-től 2005-ig)
Foglalkozás / beosztás	főiskolai adjunktus
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás
A munkáltató neve és címe	Bolyai János Katonai Műszaki Főiskola Páncélos, Gépjárműtechnikai és Közlekedési Tanszék
Időtartam	1 év (1998-től 1999-ig)
Foglalkozás / beosztás	főiskolai tanársegéd
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás, kutatás
A munkáltató neve és címe	Bolyai János Katonai Műszaki Főiskola Páncélos, Gépjárműtechnikai és Közlekedési Tanszék
Időtartam	3 év (1991-től 1994-ig)
Foglalkozás / beosztás	javító szakaszparancsnok
Főbb tevékenységek és feladatkörök	katonai személy- és gépjárművek javítása, üzembenartása, technikai kiszolgálása
A munkáltató neve és címe	MH 64. Boconádi Szabó József Ellátó Zászlóalj, Kaposvár

### **Tanulmányok**

Időtartam	2012-től
Végzettség / képesítés	-
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katonai Műszaki Doktori Iskola PhD hallgató egyéni felkészüléssel formában
Időtartam	2003-tól 2010-ig
Végzettség / képesítés	abszolutórium megszerzése

Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Katonai Műszaki Doktori Iskola PhD hallgató
Időtartam	1994-1998
Végzettség / képesítés	mezőgazdasági gépészmérnök (gyártmány- és gyártástervező szakirány)
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	Gödöllői Agrártudományi Egyetem Mezőgazdasági Gépészmérnöki Kar
Időtartam	1996-1998
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Vezetés- és Szervezéstudományi Kar haditechnikai törzstiszti (GATE) tanfolyam
Időtartam	1988-1991
Végzettség / képesítés	harcjármű üzembentartó üzemmérnök
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	Bolyai János Katonai Műszaki Főiskola harcjármű üzembentartó szak gépjárműtechnikai ágazat
<b>Egyéni készségek és kompetenciák</b>	
Anyanyelv(ek)	magyar
Nyelvismeret/szintje	német középfok „C” típusú orosz alafok „C” típusú angol alafok „A” típusú
Szervezési készségek és kompetenciák	vezetés, szervezés, csapatszolgálat, szakcsoportvezetői, tanszékvezetői beosztás

Műszaki készségek és kompetenciák	<p>1984-1987. 503. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet Kaposvár, autószerelő</p> <p>2003. Unimog U-4000 típusú terepjáró tehergépkocsi típusismereti tanfolyam (MB AUTO Magyarország Kft.)</p> <p>2004-2005. „E-tananyag fejlesztése közművelődési szakembereknek és pedagógusoknak” című képzés, Szent István Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar Közép-Magyarországi Regionális Távoktatási Központ</p> <p>2005. Lapoda multimédia-szerkesztő tanfolyam (BioDigit Kft.)</p> <p>2009. Iskolavezetői képesítés (Nemzeti Közlekedési Hatóság)</p>
Számítógép-felhasználói készségek és kompetenciák	<p>Írás, előadások elkészítése, jegyzetek, cikkek, tananyagok írása, műszaki rajzolás AutoCAD programmal, képszerkesztő programok használata, multimédiás tananyag (Lapoda) szerkesztő program használata az oktatásban, iskolavezetői programok és gépjárművezető képző programok használata,</p>

Budapest, 2013. január 31.