

...És kérlek, vigyázz magadra, mert belőled csak egy van! – az utóbbi években a humoros baráti elköszönést már komolyan kellett vennünk.

# KŐFALUSI PÁL

(1952–2020)



Ha szobrot kellene állítani a hihetetlen szorgalomnak, kitartásnak, végtelen munkabírásnak, lelkesedésnek, érdeke fölé állító segítőkészségnek, azt Pálról lehetne mintázni. Ha ma nem is divatosak a példaképek, ő ebben mindenképpen az.

Napi 24 óra és még az éjszakából is egy darab, ennyit dolgozott azon a szinte megszámlálhatatlan szakmai anyagon, ami a kezei közül kikerült. Ontotta a folyóiratcikket, előadási anyagokat, nem kevés könyvet, mondhatni alpművet írt szerzőtársaival, a munka zömét magára vállalva, egyetemi jegyzeteket, műszaki vizsga tananyagokat. Csupa olyat, amely sokaknak hasznára vált. Minden kilométerkőnél ott volt, ahová csak hívták, elment előadni. Nem volt olyan számára, hogy egy rendezvény rangon aluli lett volna, vagy egy nagykonferencia megszédítette volna, neki egyaránt fontosak voltak. Pali az ország egyik legismertebb és legelismertebb előadója volt évtizedeken keresztül.

Élelművét számba venni, annak sokfélesége és száma miatt, nem lenne egyszerű. Könyvtárba rendezve egyedülálló gépjármű-technikai irodalmat alkotna. Amit leírt, elmondott, annak a többsége személyes gyakorlati tapasztalatokon alapult, megérteni csak úgy lehet, ha megnézzük, magunk szétszedjük, megmérjük – vallotta.

Talán a fékezés volt a kedvenc szakterülete, abban, legyen az modern légfék vagy ESP, mindent tudott, de figyelemre méltót alkotott az erőátviteli technikán és a gumibroncsokon át a járműmechanika szakirodalmáig. Az utóbbi években a BME Gépjármű-technológia tanszéken, ahol címzetes egyetemi docens volt, egyetemi órái már inkább a mechatronikai rendszerekről szóltak.

Igazán jó technikummal kezdte szakmai tanulmányait, elvégezte a KTMF-et, majd a műszaki egyetemet beszámítás nélkül végigcsinálta levelezőn. Közben tanított Győrben, laborokat hozott létre. Sokat volt az NDK-ban a főiskolásokkal, majd az ottani kiváló kollégákkal közös

kutatómunkában vett részt. Itthon egymást követték a K+F KK munkák, a hűtőköri fejlesztésektől a fékbetétek vizsgálatán át, a kormányrendszerek vizsgálatáig, már nem is emlékszem, hogy mi minden volt, csak arra, hogy mindig sietett valahová.

Amikor a '90-es évek elején szakmai tanulmányutakra is mehettünk Nyugatra például a kamarákhoz, cégekhez, Pali vállalta a szakmai tolmácsolást. Már legendás, hogy a szakmában nem éppen spíler kinti előadó szavait nem is fordította, hanem elmagyarázta, amit az előadónak el kellett volna mondania...

A nyolcvanas évek legvégén Pintér Imrével és vele terveztük, mit fogunk csinálni a már nem megtúrt, hanem a „felszabadult” autós szakmai életben. A Szaki folyóirat és az Autó-DIGA alapításában is komoly érdemei vannak. A Szaki, Autószaki lapnak egy ideig főszerkesztője volt. Az igazi ismertséget a lapban írt cikkei, AJAKSZ keretében tett szakmaszervezésünk, országjárásunk hozta meg. Az AOE hívó szavára is mindig rendelkezésre állt.

A művelt témákat illetően sok szíve csücske volt, ezek között kiemelt helyen az automobilizmus technikatörténete. Öröm volt hallani rendkívül alapos, adatokkal zsúfolt részletekbe menő előadásait. Sajnos a saját szívmotorja akadozott és leállt.

Jó kedélye, sajátos humora sohasem hagyta el, talán az utóbbi években megkeseredését már ezzel takarta. Nem búcsúzom tőle, egy ideig ugyan találkozásunk elmarad, de Pali ezek után is fog segíteni. Szakmai anyagai könyvespolcot töltenek meg, sokszor bebizonyosodott, hogy amit sehol máshol az internet bugyraiban nem találok, azt Pali biztosan megírta. ■

Nyugodj békében!

(NAGYSZOKOLYAI)