

# A tudományra mindenkor érzékeny szeizmográfoknak lenni

*Gondolatok a 70 éves Közlekedéstudományi Szemlééről*

**Barlog Károly**

a Szerkesztőbizottság tagja

A hasonlat, mely szerint a Közlekedéstudományi Szemle „érzékeny szeizmográf”, nem saját kútfőből származik. Mégis, a folyóirat gazdag múltjára visszatekintve kézenfekvő az egyik korábbi főszerkesztő, Dr. Ivány Árpád meghatározását segítségül hívnom. Egy tudományos szaklap életének természetes velejárója a változás – még szép, hiszen maga a (közlekedés)tudomány is folyamatos átalakulásban van. Ugyanígy, időről időre módosulnak a megjelenés körülményei, cserélődik a szerkesztőbizottság, és persze az olvasótábor is. S hogy ebben a szüntelen metamorfózis-láncolatban mégis mi az, ami állandó? Nem más, mint a Szemle elkötelezettsége az tudományos ismeretátadás és a szakmai párbeszéd előmozdítása terén.

Úgy gondolom, a folyóirat alapvető célkitűzése az elmúlt hetven esztendőben nem változott. Továbbra is a hazai közlekedéstudomány, illetve az iparági fejlesztések eredményeinek ismertetője kíván lenni, ám korántsem elégszük meg azzal, hogy a leírás az eredmények után kullogjon, hanem valós hatással van a tudományos diskurzusra.

A lap múltbéli és jelenkori érdemeinek áttekintésekor természetesen arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy feltérképezzük az előttünk álló teendőket. Véleményem szerint az egyik fontos feladatunk az, hogy növeljük a Szemle presztízsét a leendő és már szárnyaikat bontogató fiatal kutatók körében, és e folyamat részeként folyóiratunk olyan

bédekkerré váljék számukra, amely mind jobban hozzásegíti őket a 21. századi közlekedéstudományi és -fejlesztési eredmények közötti eligazodásban. És ne csak olvasói legyenek a lapnak, de hallassák is hangjukat, egyszersmind demonstrálva a fiatal műszaki értelmiség erejét.

Ugyanígy lényegesnek tartom, hogy a rendkívül dinamikusan fejlődő légiközlekedési iparág kutatásainak, – illetve az ott zajló innovatív folyamatok – eredményei a korábbinál markánsabban, nagyobb arányban jelenhessenek meg a Közlekedéstudományi Szemlében. Ebben főként a szerkesztőségnek van felelőssége, így magam is fontos feladatnak tartom a társaságunknál egyre halmozódó tudástőke prezentálását a folyóirat hasábjain.

A légiforgalmi irányításért felelős szolgáltatók innovációs tevékenységére ma két globális jelenség gyakorol komoly hatást: a gyors ütemben növekvő forgalom és a pilóta nélküli légi járművek mind nagyobb térnyerése. (Emellett – szerencsére – egyre nagyobb hangsúly kerül a légi közlekedés környezeti terhelését csökkentő megoldásokra.) Jellemzően e kihívások szolgálnak fűtőanyagául a hazai szakági kutatás-fejlesztésnek is. Az egyre gyorsabban – és sok esetben kiszámíthatatlanul – bővülő forgalom arra ösztönzi a léginavigációs szolgáltatókat, hogy a lehető legkörültekintőbben vizsgálják meg, miként növelhető az irányítói kapacitás, így kerültek

a kutatások homlokterébe a mesterséges intelligencia alapú megoldások. A mesterséges intelligencia a drónok biztonságos forgalmenedzsméntjét lehetővé tevő rendszerek kiépítésében is nélkülözhetetlen. Reményeink szerint a jövőben a HungaroControl szakemberei e kutatások eredményeiről is beszámolhatnak majd publikációikban.



ALWAYS A SENSITIVE SEISMOGRAPH FOR SCIENCE  
– thoughts on the 70-year-old Transport Science Review

Bízom benne, hogy a Közlekedéstudományi Szemle a jövőben is a tudományra mindenkor érzékeny szeizmográf marad, és hogy ez mind jobban tükröződik majd olvasottságában is, hiszen egy lap jövője elsősorban az olvasók kezében van.



IMMER EIN SENSIBLER SEISMOGRAPH FÜR DIE WISSENSCHAFT  
– Gedanken zur 70-jährigen Verkehrswissenschaftlichen Rundschau

## Navigare necesse est ...

### Horváth Gábor

egyetemi adjunktus  
Széchenyi István Egyetem

Már a hetvenedik jubileumát ünneplő tudományos közlekedési szaklapunktól kapott megtisztelő felkérés pillanatában felvetődött bennem a kérdés, hogy milyen címet is adhatnék a hajózás helyzetét áttekintő írásnak. Több divatos szlogen is szóba jött, de mindezek ellenére mégis a fenti klasszikus, már-már közhelyesnek ható idézet mellett maradtam, amely teljes egészében így hangzik: „Navigare necesse est, vivere non est necesse”, azaz „Hajózni kell, élni nem muszáj”. Vajon miért is lehet még a mai nap is aktuális Cnaeus Pompeius Magnus római hadvezérnek a viharos tengertől megriadó hajósokat biztató üzenete?

Ehhez először tekintsük át nagy vonalakban, mi mindent is köszönhet az emberiség a hajózásnak.

Közismerten az első közlekedési eszközöket a vízen használták őseink, még jóval a lovak megnyergelése vagy a kerék feltalálása, azaz a szárazföldi helyváltoztatási formák megjelenése előtt, ezzel alapvetően kapcsolatot teremtve az addig a vizek által elválasztott parti területek között.

A X. század végén már az amerikai partokhoz is eljutó vikingek megvetették a tengerhajózás alapjait. Olyan járműveket tudtak építeni, amelyek a mai szigorú szabványok nélkül is megfeleltek az úszóképesség és stabilitás feltételeinek, ellenálltak a hullámoknak, és méreteikhez igazodó elegendő meghajtással és kormányképességgel rendelkeztek.

A végtelen vizeken való tájékozódás kényszerítette ki az első helymeghatározási eljárások