Ingyenes

KÖZHÍR

A BME Közlekedésmérnöki Kar HÖK Lapja

Budapesti Mûszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2008. február 66/1

Szingapúr

Ösztöndíjak az egyetemi évek során

Bemutató: Air Force One, Reyonnah

Kreditajánló

Le van tin

Búsójárás

Humor, Rejtvény

InterKözlek

Rambo, a mokány bringás

Tartalom

2008. február 66/1

Kedves Olvasó!

Éppen a Budapest éjjel andalító zenéje hullámzik a hangfalakból valamiféle lágy, nosztalgikus miliőt adva eme késői időpontnak. A februári Közhírt szerkesztgetem, lapozgatom, és eszembe jut, hogy milyen is volt annak idején kezembe venni az első számot a J lépcsőfordulójában, elolvasni gyakorlat közben a vicceket, izgulni, hogy melyik tanárhoz mertek bemenni a srácok a hónapban, miket kotyvasztottak, és némelyik jól sikerült cikket többször is elolvasni hazafelé a vonaton. Kezemben tartva az újságot, mindenki láthatta, hogy ez valami más, valahogy jó volt érezni a valahova tartozás eme szimbólumát. S most visszatekintek az elmúlt szép emlékekre, amit a régi Közhír szerzett nekem, miközben éppen az újon munkálkodom.

Lapoztunk egy nagyot a naptárban, leírni is félelmetes a végén a 8-at! Elkezdtünk egy új egyéves tervet a megannyi betarthatatlan fogadalmával, tervekkel, álmokkal, reményekkel. Valamilyen szinten ezt követi a kezetekben tartott lap is, megújult, modernebb lett, változatosabb, s ugyanakkor átfogóbb is. Ahogy éppen Ákos énekli, csak a Tiéd és az enyém, megváltozott, de ugyanakkor maradt a régi, része az életünknek, de halad is a korral. Folyamatosan változik, egyre színesebb és érdekesebb, de ez csak Veletek lehetséges, várjuk az észrevételeket az elérhetőségeinken, legyen az kritika, dicséret, vagy akár egy nagyszerű ötlet.

Az idei évben minden hónap közepén jelenünk meg, s immáron véglegesen 28 oldallal. Lássuk, mivel is töltöttük meg mindet! Rengeteg közlekedési járművel, szingapúri élménybeszámolóval, interjúval, sok-sok ajánlóval, (anti)Valentin-napi cikkel, rejtvénnyel, rengeteg vidámsággal és még sok egyébbel. Igyekszünk az idén is a lehető legjobban kedvetekben járni, s a Nektek leginkább tetszővé varázsolni az újságot mind kívülről, mind tartalmát tekintve. Hogy jó legyen majd visszagondolni rá…

Forgassátok nagy szorgalommal aktuális számunkat, hisz mint mindig, most is Nektek készült, s Ti általatok. Továbbra is várjuk a vállalkozó szelleműeket a Közhír szerkesztéséhez a kozhir@kozlekkar.hu címen, vagy a kéthetente tartott üléseinken, és az észrevételeket az újsággal kapcsolatban. Figyeljétek a hirdetőtáblákat!

Addig is a stáb nevében sikeres és élményekben gazdag félévet kívánok, és kellemes tavaszi bizsergést mindenkinek!

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikov

KözÉrdek 3-6
Ünnep 7
Kitekintő 8-9

InterKözlek 10-11
Kreditajánló 12-13
Iparmúlt 14-15
Földön... 16-17
Levegőben... 18-19
Megint földön... 20
Ég és föld között 21

Ajánló 22-23
Humor 24
Rejtvény 25
Sport 26
Közkincs 28

KözÉrdek

KÖZHÍR

2008. február 66/1

Hírek röviden

Külföldi ösztöndíjakról és nyelvtanulásról szóló fórum február 13-án, szerdán lesz a Baross Gábor Kollégium díszteremben. Kezdés: 18:00-tól.

Február 13-án, szerdán lesz végre nekünk is JEGESESTünk a Városligeti Műjégpályán négy kar szervezésében. Nyitás 20:30-tól, zárás 24:00-kor. További információt az egyetemi hirdetőkön és a honlapunkon (www.kozlekkar.hu) is olvashatsz majd.

A leckekönyved sorszám nélkül az R épület aulájában lehet leadni. A leadási határidő a második oktatási hét első munkanapja (2008. febr. 18. hétfő). Akik nem adják le időben az indexüket, különeljárási díjat kötelesek fizetni. Ha a harmadik hét végéig sem sikerül leadni, akkor ez abban a félévben az ösztöndíj megvonásával jár, és az esetlegesen addig megkapott ösztöndíjat is vissza kell fizetni! Amennyiben még nincsenek beíratva a jegyek, aláírások, mindenki tegye meg, mivel ennek elmulasztása szintén díjköteles.

A hallgatói normatíva terhére folyósított rendszeres juttatások kifizetési időpontjai a 2007/2008-as tanév tavaszi félévében a következő lesznek: március 7, március 10, április 10, május 9, és június 10. A kifizetési időpont alatt azt a napot kell érteni, amelyiken az Egyetem a Magyar Államkincstárnál kezdeményezi a hallgatói juttatások kifizetését!

A diákigazolvány érvényessége március 31-ig tart, a KTH az új matricákat majd csak márciusban kezdi osztani. Az ügyfélhívón az érvényesítés sorszáma azért "él", mert akik passzív félévről jönnek vissza aktív félévre, február 11-től kaphatnak érvényesítő matricát.

A Hallgatói Iroda továbbra is várja szolgáltatásaival a hallgatókat. Továbbra is lehet fénymásolni, nyomtatni, iratot fűzni, laminálni. Nyitvatartás a megszokott: hétfőtől csütörtökig 15:00-20:00-ig. (Baross fsz. 8-9.)

A Hallgatói Képviselet nevében Mindenkinek kellemes évkezdést kívánok!

Gejza

Fejlődés

A Műegyetemi Sajtóklub alkotói pályázata, 2008

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen működő Műegyetemi Sajtóklub alkotói pályázatot hirdet a Műegyetem polgárai számára Fejlődés címmel. Az alkotói pályázat tervezett díjazása: 180000 Ft.

1. A pályázat célja

Az előző tanévekben zajlott alkotói pályázatokhoz hasonlóan a 2007/2008-as tanévben a Műegyetemi Sajtóklub azért, hogy a lehetőséget teremtsen a hallgatói alkotói készség megnyilvánulására, és népszerűsítse az újságírást, az irodalmi művészetet, a fényképezést, a környezettudatosságot, valamint a kari lapokat a Műegyetemen, alkotói pályázatot hirdet a Műegyetem polgárai számára.

2. A pályázat kategóriái

I. kategória – Próza II. kategória – Vers III. kategória –Természetfotó
IV. kategória – Fotó V. kategória – Grafika VI. kategória – Rövidfilm és animáció Különdíj – Zöld-különdíj

3. A pályázat díjazása

A pályázatra benyújtott alkotások hat kategóriában kerülnek értékelésre, valamint további egy nevesített különdíjat nyerhetnek el. A nyertesek jutalomban részesülnek, melynek értéke mindegyik kategóriában az első helyezettnek 15000 Ft, a másodiknak 10000 Ft, a harmadik helyezett pályázónak 5000 Ft értékű. A Zöld-különdíjban részesített alkotások maximum 15000 Ft értékű jutalomban részesülnek.

A Műegyetemi Sajtóklub a pályázatra érkező pályázatokat a műegyetemi kari lapoknak megjelentetésre javasolhatja.

4. A pályázók köre

A pályázatra pályamunkát nyújthat be bármely műegyetemi polgár. Egy pályázó több pályamunkával is részt vehet a pályázaton – ebben az esetben mindegyik pályamunkát külön kell beküldeni.

Az elbírálást végző zsűri tagjai nem vehetnek részt a pályázaton.

A pályázaton nem szerepelhet a Műegyetemi Sajtóklub vagy az Egyetemi Zöld Kör korábbi pályázataira készített alkotás.

5. Formai követelmények

A pályázatok formai követelményei, illetve a leadás módja megtalálható a http://musajt.bme.hu/ címen egyéb fontos tudnivalókkal egyetemben.

6. A pályázatok leadásának módja és határideje

E-mail cím: palyazat@musajt.bme.hu
Postacím: Műegyetemi Sajtóklub, 1111 Budapest, Műegyetem rkp. 3., Diákközpont
(elsősorban az e-mailen keresztüli beküldést javasoljuk)
A pályázathoz a kitöltött pályázati adatlapot kérjük csatolni.
A beadás határideje: 2008. március 20.

Bacsárdi László
a Műegyetemi Sajtóklub elnöke

KÖZÉRDEK

KÖZHÍR

KözÉrdek

2008. február 66/1

Programajánló

Murphy ismét működésben… amikor a diáknak legtöbb az ideje, akkor a legkevesebb a jó program… Na, de ebből a kevésből is szemezgettem Nektek. Íme az eredmény!

Zenei vonalon ebben a hónapban az A38 az egyetlen, ami igazán színvonalas szórakozást biztosít. A PeCsa szünetet tart, és az egész zeneipar mintha a téli fáradtságot nyögné… De a hajón azért találunk ezt-azt. 18-án a gothic és darkwave stílus kedvelőit várják, a műfaj „nagyöregjei", a Mission és a Christian Dead adják meg az alaphangulatot. Ezt követően Amszterdam érkezik Budapestre a MyCity programsorozat keretében. Egyazon estén élvezhetjük a „balkáni és roma ritmusokat klezmerrel ötvöző" Amsterdam Klezmer Band-et és a „forró karibi ritmusokat dzsesszel vegyítő" New Cool Collective nevű zenekart. Tánczene a javából, nem éppen halvérűeknek. Egy másik este – egy másik holland zenekar. Ezúttal a Quimbyvel egy színpadon. Az Alamo Race Track „artrock" jellegű hangzásvilága kitűnően illeszkedik a magyar alternatív zene jellegzetes képviselőinek stílusához. A hónap zárásaként jamaikai import élvezetet szolgálnak fel a Petőfi híd lábánál: Max Romeo, az Upsetters egykori tagja muzsikál, énekel, 63 éve ellenére abszolút fiatalosan, hisz „a raszta szív örökké dobog"… Persze, az A38 esetében tudjuk: a minőségnek ára van.

Filmbemutatókból sem lesz nagy választék, ebből a csekély kínálatból talán hármat emelnék ki. Kicsit megkésett darab, de az IMDb szerint „a félelem új szintjét nyitja meg" a P2, ami megismertet annak a veszélyeivel, ha valaki túl sokáig dolgozik szenteste. Pszichothriller vagy horror – kinekkinek ízlése szerint, február 21-től a vásznon nálunk is. A Mindenképpen talán valamennyire klasszikus amerikai családi filmnek tekinthető… de mégsem. Valószínűleg – mozi szempontjából – semmi klasszikus nincs abban az élethelyzetben, hogy egy apa a válásáról és egyéb nőügyeiről beszél a 11 éves kislányának… ezt 28-ától láthatjuk. Mindenki tudta a régi western filmekből, hogy a Vadnyugat Nem vénnek való vidék. Nem elírás a nagybetű, ugyanis ezzel a címmel a Miramax és a Paramount karöltve teríti vászonra egy modern westernben azt a hullaözönt, amit egy lövöldözős-üldözős, sheriff-bandita párharcos, ámokfutásos filmtől elvárhatunk. Meg is kapjuk, két nappal nőnap előtt…

A világot jelentő deszkákról ezúttal csak dióhéjban jelentenék, főként könnyedebb műfajokról. Itt is ki kell emelnem egy intézményt – a rutinosabbak valószínűleg kitalálták: a Madách Színházat. Az ő programjukból nehéz válogatni. Talán a két leginkább figyelemreméltó előadás a tánccal-zenével nevettető Édeskettes hármasban, illetve a házasságtörés komikus oldalát remekül ábrázoló „Ne most, drágám!". A Vidám Színpad Legénylakása hasonló kalandban gyökerezik, egy kis drámával fűszerezve. És persze ott van még a Vígszínház, ahol Márquez modern klasszikusát, a Száz év magányt játsszák.

Ízelítőnek ennyi, remélem, a szűkös kínálatban is mindenki talál kedvére valót, vagy ha nem, még mindig ott vannak az egyetem körül mostanában gombamód szaporodó kávézók és teázók, illetve – apropó „teázó" – a HaBár!

Jó szórakozást!

András

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Azért ez már a spekulatív rémképek közé tartozik." (Mechanika)
„Dimenzióanalízis: összehányunk egy csomó betűt és megnézzük, hogy mi lesz belőle." (Mechanika)
„Ez a mechanizmus a mozgásnak azt a részét valósítja meg, amikor a pöcök benne van a vájatban." (Mechanika)
„A perdületet álló pontra érdemes felírni, ez elégséges… aki nem teszi, az jövőre is vendégünk lesz." (Mechanika)
„Ha valaki egy kicsit aberrált, felőlem irányíthatja lefele is…" (Áramlástan)
„Ez nem áramlástan, de meg tudják lepni vele az erdőben a csajt vagy a srácot!" (Áramlástan)
„Ki az, aki megbukott a Sántánál? Na, magukkal még élvezkedni akar… Karácsony előtt!" (Áramlástan)
„Lesz kiegészítő kérdés, hogy legyen valami hibalehetőség, ha valaki nagyon vágja a témát." (Áramlástan)
„Ha elhúzza a napfénytetőt, az Isten is látja azt a marhát, aki egykor még Zaporozsecet vásárolt…" (Áramlástan)
„Vannak kollégáim, akik ebbe a területbe szerelmesek, de az ember tisztelje a másságot!" (Matematika)
„A fiam közgázos, mondtam neki, hogy normális helyre kéne menni, de neki ez így jó…" (Elektrotechnika)
„Bármekkora feszültséget rá lehet kapcsolni? Hát rá, de van egy határ, amit csak egyszer." (Elektrotechnika)
„Hívhattok úgy, hogy Zoltán vagy Zoli, és aki nagyon bátor, az megpróbálkozhat a Zé-vel is!" (Közlekedési pályák)
„Olyankor már fölösleges gátat építenünk... Akkor már inkább kezdjük el kikeresgélni Noé számát a Yellow Pages-ből..." (Közlekedésgazdaságtan)
„Ez fontos a vasútépítésnél, ami meg Magyarországon nem fontos." (Bevezetés a biz.ber. technikába)
„Elővizsga a regisztrációs héten, a szorgalmi időszak és a vizsgaidőszak között." (Számítástechnikai berendezések)

KözÉrdek

KÖZHÍR

2008. február 66/1

Ahány nyelv, annyi ember

Ezt mondja az öregek bölcsessége. Sok szülő ösztökélte gyermekét nyelvtanulásra ezekkel a szavakkal. Alig hiszem, hogy lett volna olyan gyermek vagy fiatal, aki megértette volna ennek a mondásnak a jelentőségét, míg először ki nem próbálhatta volna nyelvtudását idegen nyelvi környezetben.

Az viszont azonnal be is láthatta, mennyire igaz a fenti mondás, aki a legszükségesebb információcserén kívül társaságban beszélgetésbe, hivatalos alkalommal pedig tárgyalásba kényszerült bonyolódni más nyelvű közegben. Arról már nem is beszélve, mekkora meglepetés ér egy jelöltet akkor, amikor egy állásinterjú alkalmával idegen nyelven kérik fel, hogy úgy beszéljen terveiről és elképzeléseiről.

Ha a tudás hatalom, akkor a nyelvtudás érték, amely nem öncélúan, hanem elismert pluszként emeli (sokszorozza!) minden diploma, szakképesítés, elméleti vagy gyakorlati ismeret nívóját. Arisztotelész szerint „a műveltség jó sorsban ékesség, balsorsban menedék". A nyelvismeret is része a műveltségnek, ezzel magyarázható, hogy még a legsötétebb időkben, a fogságokban és internáló táborokban, valamint az azt követő időszakban is szükségesnek találtattak azok a kegyvesztett, megbélyegzett emberek, akikre az adott társadalmi környezet egyébként nem tartott volna igényt, de megbízható nyelvismeretük miatt mégis hasznossá tudták tenni magukat.

A nyelvtudás megszerzésének legkényelmesebb és leghatékonyabb módja, ha egy gyerek többnyelvű családba születik. Eredményességében ezzel közel egyenértékű, ha valaki gyermekkori tanulmányait idegen nyelven és lehetőleg idegen nyelvi környezetben végezheti. A második világháború előtt a tehetősebb családok idegen ajkú nevelőket alkalmaztak, akiktől a csemeték játszva tanulhatták el a nyelvüket. Manapság egyre több fiatal szülő vállal külföldön munkát, ilyen esetben a gyermekek idegen nyelvű iskolába járatása, és a megváltozott nyelvi környezet a kényszerű külföldi tartózkodás költségmentes hozadéka. De egyre divatosabbak (sajnos ismét csak a tehetősebb családok számára) a komoly tandíjat beszedő, magyarországi (sőt elsősorban budapesti) idegen nyelvű iskolák is, ahol az idegen ajkú környezet a szépszámú, Magyarországon dolgozó, külföldi családosok gyermekeinek részéről csaknem százszázalékosan biztosított. Ezeknek az intézményeknek csak szerény alternatíváját jelentik a névlegesen térítésmentes kéttannyelvű, illetve nemzetiségi iskolák, ahol nem minden tantárgyat és nem mindig anyanyelvi szinten oktatnak idegen nyelven, továbbá a gyermekek egymás között kivétel nélkül magyarul beszélnek. Mindennek ellenére a gyermekkorban elsajátított, és a későbbiekben megfelelően karbantartott, pallérozott nyelv(ek) felnőtt korban gyakorlatilag tökéletes nyelvtudást jelentenek.

A felsőfokú tanulmányok időtartama alatti nyelvtanulás jelentősége túltesz az előzőekben felsoroltakon. Ez ugyanis az utolsó lehetőség a közbeszédben perfektnek nevezett nyelvismeret megszerzésére! Mivel a diplomát (minimum) egy középfokú nyelvvizsga abszolválásával lehet csak megszerezni, legalább egy nyelvből az alapokkal minden fiatal diplomásnak rendelkeznie kell. A különböző nyelvvizsgákhoz kapcsolható tudásszintek nehezen jellemezhetők, tapasztalatom szerint az ún. „állami középfok" használható passzív (szövegértés és írás) és „külföldön-el-nem-adnak" jellegű aktív (beszédkészség) nyelvtudást jelent. Tehát éppen azt a minimumot, amelyre a felsőfokú tanulmányok ideje alatt lehet és érdemes alapozni. A jelenlegi oktatási rendszerünkben legális és államilag támogatott módon csak a felsőfokú képzés keretében lehet külföldön tanulmányokat végezni. A tanulmányok sokrétűségéből (féléváthallgatás, szakmai gyakorlat, diplomatervezés, posztgraduációs részképzés, posztdoktori képzés) adódóan mindenki megtalálhatja a neki legjobban megfelelő idegen nyelvű képzési formát, amelynek eredményeként éppen azt az aktív nyelvtudást szerezheti meg, amelyre a továbbiakban szüksége lesz, és amelynek a megszerzésére a későbbiekben már nem lesz alkalma! A felsőfokú tanulmányok ideje alatti nyelvgyakorlat lehetőségének elszalasztása komoly következményekkel jár. A tanulmányok befejezése után a nyelvórákért, tanfolyamokért fizetni kell, a tanulásra fordított időt a napi nyolcórás munka és sok esetben már a család mellett a szabadidőből kell lecsípni, továbbá az idegen nyelvi környezetben való gyakorlás lehetősége is erősen korlátozott (fizetés nélküli szabadság terhére, saját zsebből finanszírozva lehetséges).

A felsőfokú tanintézményekben a külföldi részképzésre egy évben több lehetőség áll a jelenlegi hallgatók rendelkezésére, mint amennyi az elmúlt ötven évben felnőtt két generációnak összesen megadatott. Tapasztalatok szerint minden komolyan érdeklődő hallgató talált (találna) magának helyet külföldi tanintézményben. A Közlekedésmérnöki Kar hallgatói a már klasszikusnak nevezhető egyetemi pályázati lehetőségeken túlmenően kivételesen jó helyzetben vannak, hiszen a francia és a német nyelvű részképzésnek köszönhetően a pályázható helyek száma gyakorlatilag megduplázódik. Kár lenne egyet is kihasználatlanul hagyni!

Végezetül meg kell említeni a nyelvtanuláshoz csak közvetetten kapcsolódó, de a külföldi részképzéssel együtt járó nehézségeket is. Az ösztöndíjak nem minden esetben biztosítanak gond nélküli megélhetést külföldön. Ennek kiegészítésére többféle lehetőség is kínálkozik, érdemes a kinti, illetve már hazatért hallgatók körében részletesen tájékozódni. Megoldható probléma. Aki még nem lakott kollégiumban, nehezen fogja megszokni a vegyes összetételű, kizárólag külföldi hallgatókkal feltöltött intézmény sajátos hangulatát. A beilleszkedés és a helybéliekkel való kapcsolattartás sem egyszerű, különösen azért, mert több országban a külföldi ösztöndíjasokat nem „vegyítik" a helybéli hallgatókkal. A szigorú fiskális adminisztráció (kaució, előre fizetés, kártérítés, visszatartás, stb.) elfogadása sem tartozik az egyszerűen emészthető feladatok közé. Mindez viszont olyan élettapasztalatot, túlélési technikák kidolgozását, és megszerzését eredményezi, amelyekhez hasonlókkal egy átlag hallgató sohasem találkozik. Minden nehézség ellenére is csak megismételni tudom, amit néhány bekezdéssel feljebb már leírtam, a felsőfokú tanulmányok időtartama alatti nyelvtanulás jelentősége túltesz az előzőekben felsoroltakon, ugyanis ez az utolsó lehetőség a közbeszédben perfektnek nevezett nyelvtudás megszerzésére!

Dr. Eleöd András

KÖZÉRDEK
KözÉrdek
KÖZHÍR
2008. február 66/1

Közlekkari könyvtárak

Bizonyára sokan most hallanak először a kari könyvtárak létéről, pedig gyakran van szükségünk olyan könyvekre, információkra, amelyeket csak ezeken a helyeken találunk meg. Olykor egy-egy feladat kapcsán érdemes felkeresni a három könyvtár egyikét, ahol szívesen segítenek a megoldásban.

A legnagyobb kari könyvtár a Z épületben található. A 17000 szakkönyvet (több olyan kötet is elérhető, amely a központi könyvtárban nincs meg), 1000 jegyzetet, valamint számos diplomamunkát tárolnak itt a közlekedésgazdaság, a közlekedésüzem, valamint kisebb példányszámban a közlekedésautomatika témakörében. Emellett van egy minimális járműgépészeti állomány is, valamint a három tanszék TDK-i között is böngészhetünk. Az újonnan érkezett könyvek közül számos értékes és hasznos példány a kar Hallgatói Önkormányzatának ajándéka, mint például a 3 kalkulus jegyzetből 10-10 példány.

Természetesen a folyóiratok sem maradhatnak ki, melyek talán még olvasottabbak, mint a szakkönyvek. A gyűjteményben szakmai unikumok is találhatóak, számos régi, az 1900-as évek elején íródott vasútépítési és –gépészeti kötet sorakozik a polcon.

A könyvtár igen népszerű (az olvasóteremben időnként oktatás is folyik), leggyakrabban a közlekedésgazdasági témakört olvassák. A kari diákok mellett a Zrínyi Nemzetvédelmi Egyetem hallgatói és a felnőttképzésben résztvevők is sokszor tanulmányozzák az itteni köteteket. A könyvtár az október-március időszakban a leglátogatottabb.

A könyvtár szolgáltatásai igen széles skálát fednek le. Bár fénymásoltatni nem lehet, a szkennelés, így a digitális formátumba rögzítés megoldható, lehet kérni irodalomkutatást, és természetesen a beiratkozás (ingyenes, gyors procedúra) és kölcsönzés is hozzátartozik a listához, a keresést pedig számítógépes katalóguson lehet elvégezni.

A könyvtár hétfőtől péntekig napközben (10:00-17:00) várja az olvasásra, tanulásra, információra éhes hallgatókat.

Karunk második legméretesebb könyvtárának az L épület ad otthont. A két olvasóból és egy kiszolgálóhelyiségből álló könyvtár csaknem 12000 kötetes gyűjteményt tudhat magáénak.

A könyvek jellemzően a logisztika, anyagmozgatás, automatizálás, robottechnika témaköréből valók, megtalálhatóak ezek közt a szakma legfontosabb, legtöbbet keresett kötetei, valamit ritkább szakkönyvek is, amelyekre szintén nagy az igény (ezt jól mutatja, hogy gyakran kölcsönözik ezeket más városokból, igénybe véve az országos könyvtárközi kölcsönzés lehetőségét).

A gyűjtemény jelentős része a logisztika és anyagmozgatás szakmák nyelvéhez igazodva németül íródott, de emellett megtalálhatóak angol nyelvű példányok is az automatizálás és a robottechnika témakörében. A könyvek mellett a témához kapcsolódó magyar, valamint

idegen nyelvű folyóiratok olvasására is lehetőség nyílik, azonban ezek közül a pénz hiánya miatt ma már csak a legszükségesebbeket engedheti meg magának a tanszék. A végzős hallgatók a külön tárolt diplomamunkákat is tanulmányozhatják. A könyvtár segíti a diplomatervezés időszakában járókat egyetemen belüli, vagy könyvtárközi kölcsönzéssel. A szokásos alapszolgáltatásokon (beiratkozás, kölcsönzés, olvasás) kívül a könyvtárban a fénymásolás, reprográfia is megoldható.

Bár a könyvtár jelenleg zárva tart, a remények szerint a következő félévtől kezdődően újra várják a feladatokat, diplomamunkát készítőket és a szakma iránt érdeklődőket.

A jelen pillanatban zárva tartó J épületi könyvtár pedig - ha minden jól megy – tavasszal megnyitja kapuit, így a járműtechnika és járműgépészet témakörben jelentős példányszámú könyvgyűjteményt tanulmányozhatnak majd a hallgatók.

Csizsek Ádám

Le van tin

Ideje valami ellenszenveset is írni. Na jó, nem, csupán kritikus hangvételűt. A február 14. ugyanis varázslatos! Kötelezően annak kell lennie.

Előrebocsátom, hogy semmi bajom az ünnepekkel. Legfeljebb egyiket-másikat nem ünneplem. A szeretet kimutatása ellen sem hozhatnék fel semmi épkézláb indokot. Nincs is szándékomban. Elmúlt a karácsony, a szeretet ünnepe. Odébb van még Pünkösd, a szeretet ünnepe (youtube => Gino majális ☺). De a következő karácsony meg pláne, és egyébként is itt a tavasz, szóval mi más dolgunk lenne, mint beiktatni egy szeretet ünnepét?

Nem célom kitérni Szent Bálint munkásságának, és vértanúhalálának ecsetelésére, ugyanis a nevével fémjelzett nap sem teszi ezt a legkisebb mértékben sem. Nem mintha szeretnék tenni akármit is a Valentin-nap hírnevének növelése érdekében. Alapvetően ugyanaz a problémám, mint két hónappal ezelőtt. Adalékként azzal a ténnyel, hogy a karácsonnyal ellentétben ennek az ünnepnek max. 18 éves hagyománya van nálunk. Vagy a rendszerváltás hagyományhozó? Bár gyanítom, hogy a Harmadik Köztársaság kikiáltásának dátumát kevesebb fiatal vágja, mint a Bálint-napét. Furcsa módon azonban Németországban meg 1945. után jelent meg a valentinnapozás. Egyből a „nyugati kultúra" meghonosítása után. De még csak nem is ez a tény az, ami a legbosszantóbb, elvégre itt még nincs Hálaadás-napi pulykaevészet, és a Függetlenség napját még nem ünneplik széles körben Magyarországon (bár már hallottam rá példát). Azt hiszem, a sokadik kérdéskörben bukkanhatunk rá a (kereskedelmi) média véleményformáló hatására. Csak nehogy visszaformáljak egy másik véleményt nekik, mert abban nem lesz túl sok köszönet. Habár a Közhír is médium. Csak nem országos, és nem napi. ☺

It's all about the money. A vallási mondanivalót halványítsuk, vagy akár felejtsük is el. A mai világban mi is az isten? Fogyasztás, minden mértékben! Végtére is légy vonzó az új fekete-fehérneműben ezen a jeles napon... Már két hónappal az esemény előtt ilyen reklámokat látok. Olyasmi ez, mint a hiperszupermarketben az október elején kipakolt csokimikulás. De lehet, hogy már most is kaphatók ugyanolyan csokiminőségek nyúlalakban.

Van egy barátom, aki most a szakítás mellé kapott karácsonyi ajándékot a másik féltől. Ez elég végletes példa, de a mondanivaló az lenne, hogy ha nem törődik valaki a szeretteivel t ideig, akkor még álságosabb bizonyos alkalmakkor adni valamit, vagy több törődést/szeretet mutatni. Ebből nem azt kell leszűrni, hogy akkor még az esetleges ünnepek se legyenek „kivételes alkalmak". Épp ellenkezőleg! Minden legyen az. Szerintem érdemesebb lenne az embereknek ugyanolyan (ugyanilyen/valentinnapi) mértékben szeretnie a párját az év minden napjában.

Péta!

Busójárás, ahogy egy hozzá nem értő látja

Lehet, hogy nem én vagyok a legalkalmasabb ezen hagyomány bemutatására, hiszen még soha életemben nem voltam busójárás idején Mohácson, és ha mondhatom így, halvány elképzelésem sem volt erről a népszokásról. De ha Te is hasonlóképp vagy ezzel a dologgal, akkor épp itt az ideje, hogy utánajárjunk…

A népszokás eredetére nem csupán egyetlen magyarázat létezik. A mohácsi busójáráshoz egy igen régi legenda fűződik, mely a török időkig vezethető vissza. Eszerint, amikor a helyiek már nem tudtak mit kezdeni az oszmán sanyargatással, a Mohács-szigeti mocsárvilágba menekültek, és rémületet keltő, félelmetes álarcokat öltöttek magukra, majd saját készítésű zajkeltő eszközökkel hangoskodva, az éj leple alatt csónakokkal átkeltek a Dunán, hogy kizavarják a törököket Mohácsról. A másik nézet szerint a busójárás egész egyszerűen „csak" elbúcsúztatja a telet, így vált ez a színes, olykor félelmetes forgatag Európa egyik leglátványosabb tavaszköszöntő, téltemető ünnepévé.

Hajdanán a tülkölő, kereplő, kolompot rázó busó csoportok legfőbb célja az volt, hogy házról - házra járva jókívánságaikat fejezzék ki a ház népének, és varázslatokat végeztek, hogy mindenféle étel-ital adományokban részesüljenek. Napjainkra a népszokás sokat veszített az eredeti hagyományokból, hiszen mára inkább az idegenforgalmi látványosságok népes sorát gazdagítja a karneválszerű, vidám mulatságoknak köszönhetően.

Viszont a mohácsi busók öltözete szinte semmit nem változott az elmúlt évek során. A busók jellegzetes, szőrével kifordított bundában, szalmával kitömött gatyában, fűzfából faragott, hagyományosan állatvérrel élénk színűre festett birkabőrcsuklyás álarcaikban, hatalmas kosszarvakkal felszerelkezve, kereplőket forgatva, kolompokat rázva, inkább félelmetes, mintsem vidám forgataggá varázsolják a várost

Mint utánajárásom során sikerült kideríteni, a felvonulás a Kóló térről indul, itt gyülekeznek a beöltözött busók, hogy aztán kezdetét vegye a szabad farsangolás. A télbúcsúztató, tavaszköszöntő, nagy ünnep húshagyó kedden látványos, jókedvű farsangtemetéssel ér véget. Sötétedéskor a főtéren hatalmas tüzet raknak, és szalmabábu képében elégetik a telet.

Remélem kedvet kaptatok egy kis mohácsi kiruccanáshoz, hiszen nem minden nap láthat ilyet az ember lánya/fia!

Csilla

Az idei busójárási programsorozatot 2008. január 31. – február 5. között rendezték meg. Bővebb tájékoztatót a www.mohacs.hu oldalon találhattok, ha esetleg valaki kedvet kapna jövőre részt venni rajta!

Ösztöndíjak az egyetemi évek során

Sohasem voltam kitűnő tanuló, és sohasem akartam az lenni. Számomra mindig az volt a fontos, hogy az élet minden terét lássam, és ahol lehet, ott jól teljesítsek.

Persze, mindig megválogattam, hogy mire kell odafigyelni az egyetem során, hogy jó jegyeim legyenek, és bár a kitűnőség sosem jött össze, az eredményeim jók voltak, és mindig törekedtem a minél jobb jegyek megszerzésére. Bite Katalin Emese vagyok, jelenleg a Közlekedésgazdasági Tanszék nappali tagozatos doktori ösztöndíjasa. A Közlekedésmérnöki Kar légi közlekedés szakán végeztem 2005. júniusában.

Az egyetemi éveim során fontosnak tartottam a külföldi egyetemek és élet megimerését, és mindenfajta külföldi ösztöndíj mepályázását. Nemcsak az egyetemi tanumányok végett, hanem mert szerintem nagyon lényeges egy szakmában megnézni, hogy más ország, más körülmények között, milyen közlekedési problémát hogyan old meg, másfelől pedig fontos, hogy megismerjünk különböző kultúrákat, és megtanuljunk a nyelvükön beszélni. Bár számomra központi kérdés a nyelvtanulás, és életem során szüleim és én is nagyon nagy figyelmet fordítottunk rá, de most nem főképpen az adott kultúra fizikai nyelvére gondolok, hanem arra, hogy fontos tudni annak a módját, hogy más-más világból származókkal mit hogyan lehet megértetni, s mit hogyan lehet elérni, és valójában miből is származnak a félreértések különböző kultúrák képviselői között, és ezeket hogyan lehet kivédeni. Ennek a megtanulására ideálisak voltak a Madridban, de főképpen a Szigapúrban eltöltött éveim.

Az egyetem során kétszer voltam IAESTE gyakorlaton is. Először Prágában pár hónapot, majd Splitben szintén ennyit A prágai gyakorlaton főképpen az tetszett, hogy egy olyan nemzetközi társaságba kerültem be, amely nagyon jól összepaszszolt; mindenki más mérnöki szakmában tevékenykedett, de az élet minden egyéb területén nagyon nagy volt az összhang. Ami a legjobban tetszett, hogy a világ minden tájáról képviseltette magát valaki, és a csúcsok csúcsa az volt, amikor egy nagyon visszahúzódó izraelit és egy nagyon vagány, szókimondó arab srácot költöztettek egy szobába, és ők nagyon jó barátok lettek. Mai napig is, minden évben találkozunk valakinél, így mindig egy új helyet ismerünk meg.

A spliti gyakorlatom során is rendben ment minden, a társaimmal is jól kijöttem, de messze nem alakult ki ekkora baráti összhang. Ami Splitben számomra különösen jó volt, hogy míg Prágában csak egy egyszerű közlekedéssel foglalkozó cégnél dolgoztam, addig Splitben a repülőtéren kaptam munkát, és ez szakmailag igen hasznos volt. Láttam, hogyan is működnek a valóságban az egyes szakterületek, mik a hibák, hol rejlenek a lehetőségek, stb. A spliti repülőtér kicsi, de nyáron nagy a forgalma, és ez bizony néha kihívások elé állítja a dolgozókat. Splitben, a kollégiumban ahol laktunk, rendkívül sokan voltak a régi Jugoszlávia területéről érkezők, és így nagyon jókat tudtunk beszélgetni a délszláv válságról és a dél-szlávok közti különbségekről, meg természetesen minden másról is.

Két tanulmányi ösztöndíjon voltam az egyetem során: Madridban és Szingapúrban. Madridban az egyetem negyedik évét töltöttem ERASMUS ösztöndíjjal. A Madridi Műszaki Egyetem Légi közlekedési Karán tanultam egy teljes tanévig. Akkoriban a BME-s közlekedés karnak nem volt szerződése a kintivel, de a két építész karnak volt egymással, és mikor megtudtam, hogy az építészek nem töltötték ki a helyeket, írtam egy levelet, hogy én viszont szívesen mennék, és rábólintottak. Ez volt első hosszabb külföldön tartózkodásom egyedül. Mikor megérkeztem Madridba, mindent nekem kellett megtalálnom: szállást, egyetemet és az életet. Ennek a helynek van egy nagyon speciális hangulata. Építészetileg például Barcelona vagy a világ más városa sokkal szebb, de az a leírhatatlan belső varázs, ami Madridban rejlik, az pótolhatatlan, és engem teljesen elkápráztatott. Azt nem mondhatom, hogy olcsó hely, pláne még az akkori budapesti árakhoz képest.

Madrid tömegközlekedése hibátlan. Buszok és metrók vannak. 12 darab metróvonal van, az ott tartózkodásom alatt két vonalat hosszabbítottak meg, egy teljesen újat adtak át, és egy újabb tervét fogadták el. Madridban a nagyobb csomópontok többszintűek, nagyon sok helyen a városban vagy az egyenes áthaladó vagy a kanyarodó sávok vannak a föld alá téve, ez a dugók elkerülését nagyon segíti. Ez csak egy példa volt az ugyan költséges, de nagyon ügyes és hasznos megoldásra. Az egyetem nagyon jól felszerelt, például van egy külön helikopter is a kar diákjai számára, és többször is jártunk az új madridi repülőtér építkezésén, valamint nagyon jó, értelmes házi feladatokat kaptunk. Ami engem nagyon meglepett, hogy a kar diákjainak angol tudásával leírhatatlan gondok vannak: a diákok 80 %-a csak spanyolul beszél, ami nekem részben nagyon kedvező volt, mert tökéletesen megtanultam spanyolul, de részben elkeserítő, hogy egy légi közlekedési karon ez hogyan lehetséges. A válasz nagyon egyszerű: minden megvan spanyolul is.

Amikor Spanyolországból hazajöttem, csatlakoztam az egyetemen lévő, nemzetközi diákokért felelős mentorprogramhoz. Nagyon tetszett, és a szívemet mindig megmelengette, mikor láttam a magyarországi külföldi diákokon ugyanazokat a jeleket, amelyek rám is jellemzőek voltak. Sajnos a nagyon sok teendőm mellett két évnél tovább ezt nem tudtam csinálni, de szerintem hatalmas poén volt, és hasznos is!

A kinn tartózkodásaim során kapott pénzbeli ösztöndíj, hát, nem igazán volt mindig elég, illetve attól függ, hol. Nekem szerencsémre megvolt az a lehetőségem,

hogy a szüleim mindig támogattak. Ha nem nagyon mentünk sehova, csak a városi mindennapokra költöttünk, akkor a két gyakorlat alatt elég volt a juttatás. De Madridban az ERASMUS ösztöndíj épp a szállást fedezte és semmi mást. Ott a külföldi diákoknak nem biztosítanak férőhelyet, és a kollégium fogalma Spanyolországban egyébként is nagyon eltér a magyarétól.

„Az NUS egy nagyon elismert és jó egyetem, a diákok számára minden szakmai és diákélethez tartozó feltételt megad: vizsgaidőszak előtt és során a könyvtárak hosszabbított, a tanulótermek 24 órás nyitva tartásúak, és vannak anti-stressz programok is.”

Szingapúrban teljesen más volt a helyzet, ott a szingapúri állam ösztöndíjasaihoz tartozó, egykori szocialista országok számára fenntartott ösztöndíjkeretből kaptuk a pénzünket, ami a nyugati országokban juttatotthoz képest sokkal nagyobb összeg volt. Kollégiumban laktunk, normális diákéletet éltünk, és én odafigyeltem, hogy néhol spóroljak is, és így a kapott ösztöndíjból nagyon sok mindent fedezni tudtam, itt főképpen az utazásaimra és a vízumdíjakra gondolok, mert az volt bőven. Szingapúrnak hatalmas előnye, hogy a diákok mindenhol hatalmas kedvezményekben részesülnek, és az egyetem területén és közelségében minden megtalálható. Én a BME és a National University of Singapore (NUS) között kötött ösztöndíj-szerződés keretében voltam kint. Az NUS egy nagyon elismert és jó egyetem, a diákok számára minden szakmai és diákélethez tartozó feltételt megad: vizsgaidőszak előtt és során a könyvtárak hosszabbított, a tanulótermek 24 órás nyitva tartásúak, és vannak anti-stressz programok is. Az egyetemen van színház, konzervatórium, mindenféle vetítések, rengeteg sportlehetőség, ingyenes uszoda. A kollégiumi konditerem-bérlet félévente 5 euróba került, és a menzán 2 euróból tökéletesen jól lehetett lakni. Drágább volt elmenni a boltba vásárolni, és utána főzni, mint minden nap 2-3-szor a étkezdében enni. A helyi menza számomra szenzációs volt. Úgy kell elképzelni, mint egy ázsiai ételparadicsomot. Minden népnek, vallásnak (pl. thai, muzulmán, kínai, indiai, stb.), valamint egy gyümölcsösnek és egy italosnak volt standja. A városban lévő mozik, étkezdék, szórakozó helyek, bevásárlóközpontok, színházak, stb. is mind elérhető áron voltak. Amik viszont szerintem drágák voltak, azok a nyugati termékek, éttermek és pékségek, és az alkohol. A ruhavásárlás területén is előfordultak nem túl pénztárcakímélő boltok, mint ahogy mindenütt, de sokkal nagyobb számban voltak a diákok számára elérhető áruk. Én februártól már nem mentem többet vásárolni, mert rengeteg mindent vettem volna (ösztöndíj-társam szerint így is felvásároltam a fél várost), és így is alig tudtam hazahozni dolgokat. Egy nagyon fontos információ, amit érdemes tudni, hogy hideg vízzel mosnak a mosógépek, és szárító használata nélkül nagy esély van arra, hogy bepenészednek a ruhák, mire megszáradnának - nekem rengeteg cuccom ment így tönkre. Ami szerintem mindent felülmúl, hogy Szingapúrban szerdánként van az ún. „Ladies Night”, ami azt jelenti, hogy minden hölgynek, minden szórakozóhelyre ingyenes a belépése és az ottani alkoholfogyasztása. Ez sajnos a bort nem érinti, de én egyszer mégis a beruháztam a nemes nedűbe egy ilyen helyen, és mondhatom, hogy életemben annyira rosszat nem ittam. Az ilyen szerda esték során nagyon sok pénzt félre lehetett tenni az utazásokra vagy egyéb dolgokra. Budapesttel összevetve nem drága elmenni szórakozni Szingapúrban, a helyi viszonylatokhoz képest azonban eléggé. Így én nagyon szerencsés voltam, és az ott töltött időm során egyetlen egy szerdát sem sikerült, otthon töltsek. Az utolsó szerdámon viszont nem egy szórakozó helyen, hanem a kórházban voltam, mert életem során harmadszorra lettem lázas; 39,6 fokos lázzal vittek be. A kórház nagyon modern, és a biztosító rendszer is tökéletesen működik, de az nagyon nem tetszett, hogy a malária negatív eredményének megérkezése után közölte az orvos, hogy hazamehetek, és nem is végzett további vizsgálatokat. Szingapúrban mindenre antibiotikumot adnak, bárkinek bármilyen baj esetén.

Így a rengeteg ösztöndíj után sokszor, mikor kérdezik, hogy milyen volt, szerintem nagyon nehéz, illetve lehetetlen összefoglalni az élményeket, mert mindig egy mondatban várják a reakciót, na most az erre nem megy. Röviden annyit lehetne mondani, hogy jó. De az nem válasz. Nekem mindig ami ott éppen eszembe jut, azt elmondom, de ennyi időt nem lehet egy pár perces mesélésbe belesűríteni, mert mindig, ahogy sétál az ember az utcán, úgy jut minden eszébe. Én gyakran azt is szoktam mondani: „Legalább lesz mit mesélni az unokáknak!”. Van, hogy az a válaszom, hogy az egyik szemem nevet, a másik szemem meg sír. Nevet, mert óriási élményben volt részem, és az élettapasztalatom, a világlátásom és minden, ami még ehhez tartozik hatalmasat fejlődött és kitárult, mind szakmailag, mind emberileg. Sír, mert annyi remek, értékes személyiséggel futottam össze, akik sokáig minden napomnak része voltak,és végül egyik pillanatról a másikra, ahogy beléptek, úgy ki is léptek az életemből. Persze tartjuk a kapcsolatot e-mail, msn, skype, telefon stb. formájában, de az nem ugyanaz.

Én mindenkinek javaslom, hogy pályázzon, és menjen, mert mindenképpen megéri!!! És nem csak a kitűnő diákok mehetnek külföldre, persze az sok pontot jelent, de sok egyéb dolog van, ami alapján az értékelési rangsor összeáll.

Aki szeretne tippeket, illetve részletesebb beszámolót hallani, az keressen meg nyugodtan, mert szívesen segítek abban, hogy mi kell egy ilyen pályázathoz, és hogy nézzen ki, vagy akár utazásokhoz is adok hasznos tanácsokat.

Bíte Katalin Emese

KÖZHÍR

InterKözlek

2008. február 66/1

Rambo, a mokány bringásffutár

Ősszel indult cikksorozatomban közlekedéshez kapcsolódó emberekkel beszélgetek. A két ellenőr hölgy, valamint Pál, a taxis után most egy vérbeli bringás futárral, a punk Buppával ültünk le egy teára.

Mióta vagy benne a futárvilágban?

Tizenegy éve lassan.

És hogy kezdődött?

Egy sima melókereséssel kerültem ide. Nem volt munkám, iszonyat le voltam csórósodva, a nőm csesztetett, hogy csináljak már valamit. Pont ott voltak lekötve biciklik a Szent- királyi utcában, rajta, hogy Hajtás Pajtás Futárszolgálat, gon-doltam ezt megnézem, csak nem lehet olyan gáz. Fölmentem az irodába, pont kellett ember. Mondtam, hogy van biciklim, de nem is volt, kölcsönkértem a nővéremét. Belevágtam, farmerban, kötött pulóverben, bőrdzsekiben. Ez volt '96-ban, akkor ott is ragadtam. Azóta persze változtattam, finomítottam a technikán, most már felveszem a műszálas bringás cuccokat is, akkor ez esélytelen volt.

Akkortájt milyen volt a kerékpáros élet?

Képzeld el, hogy most januárban beszélgetünk, ilyen téli időszakban '96-ban, ha szembejött egy biciklista, az ezer százalék, hogy Hajtás Pajtás-futár volt. Komolyan mondom, ha egy nap olyan húszan szembejöttek, tuti biztos, mind az volt. Jó, volt még az a nagyon öreg ember, aki a városban nyomta. Akkoriban arcról ismerted azokat, akik télen a városban biciklivel közlekedtek. Ahhoz képest gyönyörűen beindult ez a dolog.

Szerinted minek köszönhető ez? Critical Mass?

Igen, benne van, de nem feltétlenül. Ez mindig ott volt az emberekben. Szépen lassan rájöttek, ahogy egyre jobban dugósodott Budapest, hogy bizonyos szempontból sokkal jobb kerékpárral a belvárosban közlekedni. Persze ezen a Critical Mass dobott egy nagyot, mert az emberek érezték, hogy tartoznak valahova, azt mondhatták: igen, én biciklis vagyok, és teszek ezért a városért, ha minél többet használom. Én mondjuk még ma is mindenhova biciklivel megyek, még a zongorát is megpróbálom felkötni a hátamra, de ez szélsőség. Az a lényeg, hogy amikor csak tudja az ember, használja. Erre sokan rájöttek, átérzik, milyen nagy dolog, hogy legalább ők nem autóval mennek.

Meddig lehet bírni hosszútávon a futárkodást? Hány tél az, ami már sok?

Ahogy én a futártársadalmat elnézem, kábé a két százaléka csinál végig 5-6 telet, de az már marad is, mint én. Hiába keresel utána más melót, egyszerűen nem jön be, nem tudsz mondjuk egy irodában ülni. Egyébként nagyon nagy az átjáróház. Szerintem a három tél a jellemző, az talán a fordulópont, a negyediknek már kevesen mennek neki.

Neked most már saját céged van, ezzel együtt jár az irodai meló.

Igen, rengeteg szervezés van vele, de megmondom őszintén, hogy nem jön be a kavalkád és az irodai káosz, hanem még mindig az az igazi, ha futárként az utcán vagyok. Szuper megbecsült munka a miénk, hiszen mindenhol nagyon várnak, akár hozod, akár viszed a fuvart, és ezt szeretem.

Milyen bringád van?

Most egy fixi áll kint, elég rozsdás, és rondának néz ki, de ugrik nagyon. A régi cuccokat szeretem, acél váz, ami nehéz, strapabíró és olcsó.

Mi az a fixi?

A fixi (fixed gear - örökhajtós kerékpár - a szerk) maga a pályagép, amit Amerikában kivittek a fiúk az utcára. New York nagyon alkalmas fixis futárkodásra, mert egy domb sincs. Itt Pesten azért már kicsit mokányabb a budai rész. Ebben benne van az is, hogy hú, de jó ilyenen ülni, más úgy menni, hogy ott a gép veled, érzed minden rezdülését. És futárszempontból is fontos, hogy télen sokkal megbízhatóbb, kevesebb dolog tud rajta elromlani.

Milyen egy futár napja?

Kétféle futártípus van. Vannak a praktikus futárok, akik időben felkelnek, megreggeliznek, csinálnak három szendvicset, és elindulnak. Ők járnak jól. Van a hülyébb fajta, aki előző este duhajkodik, másnap kilenckor kezd a belvárosban. Kábé kilenckor betelefonál a diszpécsernek: oké, készen állok a melóra! Nyakamat rá, hogy ágyból. Jó, most még kicsit pihenhet. Aztán jön a meló, ráadásul nem is a közelben, akkor kezd felöltözni négy perc alatt, mint Sylvester Stallone a Ramboban, bedönti a kávét, bumm, beindul a nap, onnantól kezdve mész. Jó esetben nincs olyan, hogy állsz, mert a diszpécser osztja rád a melót, tudja, hogy merre jársz, tudja a tempód és hogy milyen csomagok vannak nálad, és eszerint szervezi az utad. Persze lehet, hogy peches vagy, mint Kőmíves Kelemen felesége, és pont Te kapsz egy olyan melót, amiért ki kell menni a francba fölvenni. Nagyon rapszodikus egy futár napja. Ami nehéz benne, hogy ha másnaposan mész neki az egésznek, akkor tuti, hogy a lehető legkeményebb lesz, ha meg rápihensz, "be szalonnás rántottázol" és jól kezdesz hozzá, akkor meg nem jön a meló, és sokat kell állnod.

Mennyit megy egy futár napi átlagban?

70- 120 kilométert. A havi kétezer az a futár-átlag, ami simán reális. Ha kiszámolod, aki egy évig nyomja, az a fél Földet megkerüli. Én már egy párszor körbementem.

Mi a véleményed a városról?

Szerintem alakulgat. Morálisan jobban állnak hozzánk. Régen azért az volt, hogy minek biciklizel télen, miért nem ülsz föl a metróra?! Legalább ilyen szempontból hagyják meg a választást, ha már arról nem kérdeznek meg, hogy szeretném-e, ha még ötvenezer autó lenne a városban.

A többi közlekedővel milyen a viszonyotok? Szívatnak az autósok csak azért, mert bringás vagy?

Kétfajta autóst vettem észre. Az egyik, aki rutinos, magyarán mindennap megteszi ugyanazt az utat. Ők már nem

előznek meg a körúton arra a húsz méterre, vagy beljebb húzódnak a sávjukban, ha látják, hogy jobbról jövök. A másik fajta egyszerűen nincs hozzászokva a biciklisekhez, és nem is tudja kezelni a helyzetet.

Mi lehet szerinted a megoldás a város közlekedési problémáira?

London példája talán a legjobb, ők a behajtó autókat rendesen lehúzzák.

Itt egy ilyenért fejek hullanának…

Szerintem ott is hullottak. Aztán amikor végigvitték, rá fél évre a városlakók rájöttek, hogy ez jó. A polgármesternek kellene ezt elkezdenie, hogy kiáll az emberek elé: nézzétek, azt szeretnénk, hogy kevesebb autó legyen. Ezért holnaptól én is bringával járok. Iszonyat népszerű lenne utána.

Hogyan nézne ki egy Buppa-féle Budapest?

Első körben le kell lassítani ezt a rohanást. Amit például Amszterdamban jónak látok, hogy ott túl sok lehetőség nincs autózni. Használhatod, de mindenhol te vagy hátrányban. Hogy miért? Azért, hogy élhetőbb legyen a város. Ha rajtam múlna, nem lennének ilyen kétszer kétsávos, nagy utak és körutak, mert ez nonszensz, hogy ekkora forgalmat beengedünk. Rengeteg villamos lenne, trolik, környezetbarát taxik, és beindulhatna a riksázás is. A belvárosban már rég nem azok használják, akik ott élnek, hanem akik kiköltöztek, mondjuk Monorra, hogy a gyerek jó levegőn legyen, és onnan járnak be napi nyolc órában leterhelni kétmillió ember lakhelyét. Nekik azt mondanám: gyere be a városhatárig, ott rakd le a kocsid, és ülj föl a villamosra/metróra. Ha erre sem vagy hajlandó? Semmi gáz. Gyere autóval be, de fizess nagyon sokat.

Futárkodtál külföldön is?

Igen, New Yorkban lenyomtam fél évet. Teljesen más ott a mentalitás. Itthon, ha valakinek nekimész, és bocsánatot kérsz, beszól, hogy jó, hogy fel nem lököd. Ott bármi ilyet csinálsz, meglököd az üzletembert, a fuxos gengszter lábára lépsz, azt mondod I'm sorry, tuti letudják egy no problemmel. Ugyanez van a közlekedésben. Miután üvöltött meg dudált rád, ha megoldódott a probléma, onnantól kezdve vége, nincs harag, nincs bosszúállás. Már rájöttek arra, hogy ha leállnának minden egyes ügyet lerendezni, akkor rég megállt volna az élet.

> *„Ha rajtam múlna, nem lennének kétszer kétsávos utak, mert nonszensz, hogy ekkora forgalmat beengedünk. A polgármesternek kellene kiállnia az emberek elé: nézzétek, azt szeretnénk, hogy kevesebb autó legyen. Ezért holnaptól én is bringával járok."*

Milyen a futár közösségi élet? Csináltok közös programokat meló után?

Szerintem nagyon jó és összetartó a budapesti futárvilág. Igaz mára sokkal többen vagyunk, mint amikor én kezdtem, de ugyanúgy kitartunk egymás mellett. Amire Te gondolsz, az az Alleycat. Ez egy futárverseny, futároknak.

Furcsán hangzik, hogy szabadidőtökben is a munkátokkal „játszotok".

Ezt én sem értem, de a futárok még világbajnoksá-got is rendeznek. Budapesten például 2001-ben volt. Tényleg nem normális. Az Alleycat azért jött létre, hogy össze tudjuk mérni a ráter mettségünket. A gyorsaság mellett nagyon fontos a furfangosság, ügyesség. Semmilyen szervezési szabály nincs. Tavaly volt egy Intergalaktikus Alleycat, ahol a feladatok minden héten a neten voltak fönn, ott volt egy olyan, hogy a szervező srác elrejtett régi dániai biciklirendszámokat a város különböző pontjain lévő telefonfülkék tetejére. Képzeld el, ahogy a Blahán odaront három bringás, majd kidönti a telefont, az emberek csak néznek, hogy mi van, és mire felfogják, addigra a srácok leugrottak és elrohantak. Vicces, hogy nem értik. Egy másikon azt csinálták, hogy az Arany János utcai metróban lent volt a gyülekező, addig a bringákat fent hagytuk, két tag vigyázott rá. Az volt a poén, hogy mire felértünk, össze-vissza kutyulták a kerókat, na gondolhatod, milyen fejetlenség és őrjöngés volt. Egyedül az járt jól, aki lezárta.

Ennyi idő után lehet innen „szabadulni" vagy Te már örökre futár maradsz?

Szerintem én már innen megyek nyugdíjba. Ha abba is hagynám, nem hiszem, hogy találnék mást, ami ennyire tetszene, és ennyire szeretném.

Köszönöm a beszélgetést!

Tody

A nukleáris gyógyfürdők pszichológiája

Tölteléktárgyak, a Neptun szerint BME választható, szerintem meg kellemes késő délutáni felüdülés, valakinek meg „Te jó ég, hogy milyen baromságokra jársz?!”… Mire is jók a nem az alaptantervbe tartozó, nagyrészt 2 kredit értékű és nehézségű szószszenetek? Miért érdemes felvenni, vagy éppen hanyagolni?

A hivatalos TVSZ szerint a mérnöki képzésben lévők 15 kreditnyi szabadon választható tárgyat kötelesek felvenni, ehhez jön még a diplomatervezésre szánt 30 és az alaptanterv rengeteg egysége, így áll össze a bűvös 300, ami legalább olyan háborúra késztet bennünket, mint az azonos című film. Van választék bőven, de vajon olyan ez, mint a cukrászda, ahol a gyomorrontás tárgyán gondolkodunk sokáig, vagy mint a Fűrész c. tetralógia, ahol kifogyhatatlan a halálnemek tárháza?

Kicsit elvonatkoztatva a szabályoktól, nézzük meg mit is kapunk, illetve mit kell tenni azért a bűvös 15 egységért! Összességében nem túl sok erőfeszítést igényelnek, szélesítik a látókört és legtöbb tárgy végtelenül érdekes is. Szó se róla, az éjjel-nappal vektorokban és deriváltakban gondolkodóknak elvonja az idejét és a figyelmét, de egy pillanatra tegyük fel, hogy mi nyitottak vagyunk a bennünket körülvevő világ bizsergető ingereire elektrolaboron kívüli időpontban is. Akik viszont komplex mérnöknek készülnek, nézhetik költséghatékonyan is a dolgot. Egy ilyen 2 kredites tárgy sokkal kevesebbet követel tőlünk megőszülésileg és hajnalig tanulás témakörében is, mint mondjuk szeretett Műábra II.-nk, vagy a Közlektan II., hogy csak a legnépszerűbb és legtöbb keresztfélévessel büszkélkedő alaptárgyat említsem. Meg azért valljuk be, két darab Hulladékgazdálkodás már csak hallomásra sem azonos igénybevételű, mint egy Áramlástan, még ha kredit dimenziójú matematikai számítások ezt is igazolnák. Na, de lássunk egy kis ízelítőt!

A nukleáris leszerelés kérdései:

A maghasadás felfedezéséről, az első atombomba elkészítésének tudományos munkájáról, a felhasználás és a hidegháború kérdéseiről, valamint az atomenergia hasznosításáról és jogszabályairól szól. Lehet, hogy ezzel néhány embert elkedvetlenítek, de elhangzik az „Az atombomba elkészítése innen már csak egyszerű fizika, mindenki meg tudja csinálni.” mondat és innen valahogy az óra látogatottsága is megcsappan. ☺ Követelmény: az órán elhangzottakból egy ZH és egy rövid esszés vizsga.

Társas kapcsolatok pszichológiája:

Az emberi kapcsolatok, legyen szó munkahelyi, baráti vagy akár párkapcsolatról, pszichológiájával foglalkozó tárgy, rendkívül érdekes, ahogy az előadót hallgatva azt érzi az ember, hogy róla, s hozzá beszélnek. Rendkívül hasznos a társasági élet alapvető szabályszerűségének megértéséhez. Amolyan beszélgetős előadás, egy csoportmunkát igénylő filmelemzéssel, emellett pedig egy karikázgatós ZH-val és vizsgával megtámogatva.

Reklámszociológia:

Aranyköpés és összeesküvés-elmélet vadászok Mekkája minden hétfőn délelőtt. A reklámok felépítéséről, a célcsoport kiválasztásáról, a reklámkampányok tervezéséről, egyáltalán mindenről szól, amivel a fogyasztói társadalmat bombázzák. Belegondoltatok már, hogy KarácSONY? S valaki ezzel 10 millió dollárt keresett! Mi pedig 2 kreditet egy rövid házi dolgozatért cserébe.

A „tölteléktárgyak” a szeretett Neptunban a BME Választható tárgyak között keresendők, ahol, mint mindenki tapasztalta már, szerepelnek a kurzus adatai és a tárgy rövid leírása. Azonban nem árt, ha megnézitek a tanszéki weblapokat is, ahol előre fent vannak az időpontok és a részletes követelménylista is!

Gyógy- és strandfürdők:

A gyógyvizek biológiai hatásairól, a fürdők telepítéséről és építési koncepciójáról, medencetervezésről stb. szól, összekombinálva egy kis, pár órás Gellért fürdős körbevezetéssel és ingyen pancsikolással. Egyetlen hátránya, hogy igaz a Mérnöki fizika egyik előadójánál megismert hangterjedési spektrumra vonatkozó szabály, ha nem férsz be az első sorokba, ne is menj be! Ennél a tárgynál egy házi dolgozatot várnak el, és egy automatikus ötöst adnak cserébe.

Konfliktus megelőzés-kezelés-közvetítés-tárgyalás:

Ez egy hétvégi tréninget foglal magában. Péntek délután előadás, szombat délelőtt gyakorlat, aminek keretében különböző szituációs játékokban kell részt venni, ezáltal fejlesztve a problémamegoldó, a rendszerben való és a csoport érdekeit előtérbe helyező gondolkodás készségét. A tárgy teljesítéséhez egy 3 oldalas dolgozatot kell írni előre megadott szempontok szerint.

Helyünk Európában:

Ez a tárgy picit kilóg a sorból, mert nem szabad félvállról venni, ugyanakkor rendkívül érdekes és változatosságot nyújtó foglalkozás. Kicsiny hazánk XX. századi történelméről, a két világháborúban, Európa gazdasági fejlődésében betöltött szerepéről és nemzeti identitásáról szól. Amolyan posztgimnazista történelemóra, sikeres teljesítéséhez egy kiselőadás tartására, vagy egy sikeres zárthelyi megírására van szükség.

Tudománytörténet:

Szintén kemény dió, és megtévesztő lehet, hogy a Neptunban rosszul szerepel a tárgy leírása. A Bolyai-Lobacsev-szkij-féle nemeuklideszi geo-metriáról, annak tudomá- nyos hipotéziseiről szól, főleg elméleti oldalról megközelítve. Még mindig inkább ez, mint a Műábra, egy 20 perces tesztes vizsgáért cserébe!

Villámvédelem:

A legnagyobb durranást hagytam a végére. Ugyan én sem lőttem még le, de 5 fantasztikus kredit jár a teljesítéséért, heti 2 előadás és egy félévközi gyakorlat szükséges hozzá, és azok sze-rint, akik hallgatták már, nem is vészes és inkább szórakoztató.

Remélem, hogy sikerült néhány hasznos tippet adnom a szabadidő egyetemi eltöltésére és sokan „hígítják” majd fel hasonló tárgyakkal a kötött és mindennapi robotot.

balasnyikov

Kreditajánló

KÖZHÍR

2008. február 66/1

Erősítsük a gazdasági és humán ismereteinket, válasszunk hát kötelezően! Avagy a BSc-s alapképzésben szereplő kötelezően választott tárgyak miértje.

Minden BSc-s számára ismerősen cseng a „kötelezően választott" kifejezés, és teljesen természetesnek vesszük, hogy egy nem is olyan rövid listából felveszünk félévente egy, esetleg kettő olyan tárgyat, ami sokkal inkább közel áll a gazdasági vagy a bölcsész pályákhoz, mintsem a mérnökihez. Nincs is ezzel semmi baj, hiszen az új bolognai rendszer szeretné még jobban felkészíteni a mérnököket a későbbi munkavállaló korszakban való helytállásra, amihez szükség lesz gazdasági és humán ismeretekre egyaránt.

Ezekkel a tárgyakkal szeretnék azt elérni, hogy tájékozottabbak legyünk a minket közvetlenül körülvevő világról és a benne élő emberekről. Talán komolyan véve a tárgyakat tisztábban látjuk majd, hogy is működik a gazdaság, a reklám világa; hogy gondolkodik éppen a munkatársunk; vagy például mit érdemes/nem érdemes tenni egy konfliktus kezelésénél. Ez mind olyan téma, ami esetleg már korábban is felkeltette az érdeklődésünket, csak akkor nem adtak érte krediteket, és nem úgy hívták, hogy előadás, hanem úgy, hogy Spektrum TV. Aki szereti nézni az ottani műsorokat, az itt is meg fogja találni azt a négy tárgyat, amit a BSc alapképzés során mindenképpen teljesítenie kell.

Ezen tárgyak mindegyike 2 kredit értékű, és eddigi tapasztalataimból mondhatom, hogy nem hasonlítható össze mondjuk a Járműrendszerek c. tárgy adta 2 kredit megszerzésének nehézségeivel. (értsd: könnyű préda) Az előadások általában a délutáni/esti órákban vannak, így egy hosszú nap végére tökéletes lazítást jelentenek, és ha jól választunk, érdekesek is lehetnek számunkra. Szintén eddigi megfigyeléseimre alapozva mondhatom, hogy az ezekre a tárgyakra való tanulás nem sokkal megerőltetőbb, mint egy érdekes műsort végignézni a már említett TV csatornán, hiszen a legtöbb ilyen előadás-sorozat csupán a jéghegy csúcsa, egy szolid betekintés az aktuális témába, közismereti szinten. De lássuk is miből élünk (a teljesség igénye nélkül)!

Ebben a félévben 13 ilyen tárgy közül kellett választanunk, ahol talán a legnagyobb népszerűségnek a következők örvendenek:

Ergonómia:

Nem véletlen, hogy ez lehet a lista élén, hiszen az előadásokon az optikai csalódásoktól az optimális üléspozíción át egészen a megfelelő munkakörnyezetig mindennel megismerkedhetünk, ami a kényelmünket vagy éppen az egészségünket szolgálja. A követelmények teljesítésébe se fogunk beleszakadni, ugyanis a 2 ZH előtt elég átlapozni az internetre is feltett diákat, és máris jó esélyünk van, hogy átlagunkat felfelé fogja húzni a félévközi jegy.

Látás, nyelv, emlékezet:

Pillanatnyi betekintést nyerhetünk az emberi agy működésébe, különös hangsúlyt fektetve az információk feldolgozására, tárolására, és a kommunikációnk működésére. Akit komolyabban érdekel, az még a könyvet is megtalálja hozzá az interneten, amivel aztán játszi könnyedséggel megírható a 2 ZH.

Kommunikáció:

Itt kifejezetten a közvetlen emberi kommunikáció terén bővíthetjük tudásunkat. A követelmény itt ZH helyett csupán egy 3-4 oldalas esszé beadása, amelyhez ráadásul még segítséget is kapunk, avagy vehetünk igénybe internetről. ☺

Marketing:

Szintén nagyon népszerű tárgy, érdekes lehet mindenki számára, akit kicsit is érdekelnek a mindenhol jelen lévő reklámok, szórólapok. Nem árt ismerni ezen marketing stratégiák működését, funkcióit, ha már ennyire körülvesznek bennünket.

Viszont aki itt sem találja meg azt, ami igazán érdekelné a szakmai törzsanyagon kívül, annak sem kell keseregnie, ugyanis a diplomához szükséges 210 kreditnek része 10 kreditnyi szabadon választható tárgy is. A tanterv szerint a 4. félévtől ajánlott felvenni ezeket a tárgyakat, amelyek jóformán bármely kar bármely tárgyai lehetnek. Ugyanakkor vannak kifejezetten szabadon választható tárgyként meghirdetettek is, mint például a *Járműelemek a gyakorlatban; az AutoCAD használatának alapjai; Látványos kémia; Tengeri kőolajkitermelés és szállítás;* vagy az *Űrdinamika, a világűr katonai felhasználása* (csupán egy párat megemlítve). Ez a lista már tulajdonképpen ki- vonata az eddigi, egyetemi képzésbeli szabadon választható tárgyak sokaságának.

Ne feledjük, hogy a szaba-don választható tárgyaknak célja a látókörünk bővítése, így ne a kredit vagy a követelményrendszer vezéreljen döntésünkben, hanem pusztán az, hogy érdekel-e minket a téma vagy sem.

Itt, ha időben próbál választani az ember, olyan széles a skála, hogy döntését csupán a bőség zavara, és az illető gyorsasága befolyásolhatja. Sajnos ezek legtöbbjén igen alacsony a férőhelyek száma, így nagyon résen kell lenni Neptun barátunk feltámadásakor, hogy le ne csússzunk a kiszemelt tárgyról. Hogy egy példát is említsek:

A **Járműelemek a gyakorlatban** c. tárgy keretében a motor alkatrészeivel ismerkedhetünk meg teljesen testközelből. Még szép, hogy sokunk érdeklődését felkeltette, ám csupán 12 szerencsés tudta felvenni erre a félévre, akik egyben a leggyorsabbak is voltak. [szerk.: rájuk azóta is irigykedek ☺]

Tekintve, hogy a BSc szak berepülő pilótái most érkeztek a 4. félévükhöz, még nincs nagy roham a szabadon választható tárgyak körében. Ám a mintatanterv az 5. félévre már két ilyen tárgyat ajánl, így hamarosan újra izzadhat a Neptun a kb. 4000 meghirdetett tárgy kilistázásával. Ne feledjük, hogy a szabadon választható tárgyaknak célja a látókörünk bővítése, így ne a kredit vagy a követelményrendszer vezéreljen döntésünkben, hanem pusztán az, hogy érdekel-e minket a téma vagy sem. Válasszon mindenki kedvére, hiszen itt teljesen szabad a gazda! ☺

GrafUr

Iparmúlt

Ehavi számunkban is közlünk néhányat Dr. Gedeon József nagyszerű, múltidéző anekdotáiból. Kellemes olvasgatást kívánunk mindenkinek!

Benézek a pilótafülkébe

Németországban sok mindent megtapasztaltunk. A háború ritkán zajlik a lovagiasság nemes szabályai szerint, jó, ha a nemzetközi megegyezéseket úgy-ahogy betartják. Például a lelőtt gépből kiugró ejtőernyősök vagy alacsonytámadásnál az utcán található lakosok vonatkozásában. Sajnos láttam Budapesten olyat is, hogy a nyolcvannyolcasok által lelőtt B-24 Liberátorból kiugró legénységet a Sörgyárba telepített gépágyúk robbanó lövedékeikkel végigkísérték. Mi volt a helyzet odakint?

A bunkerben „végigélvezett" csepeli WM bombaszőnyeg óta az alacsonytámadástól csak akkor tartottam, ha a feltételezhető célpont közelében voltam. Még a szabad vadászaton lévő alacsonytámadó is arra lő, amit meglátott. Pontosabban, ami feltűnt neki. Például így kapott Mammingban szállásunk egy nehézgéppuska sorozatot.

Úgy 1945 márciusa körül lehetett. Már közeledett az alkonyat. Néhány fiú bekiabált a felvezető falépcső tetejéről a Lagerbe:

- Fiúk, Messzerek jönnek!

Kicsit kétkedve fogadtam a lelkesedést, de gondoltam, megnézem. Éppen az ajtóba értem, amikor kinézve azt látom, hogy az alacsonyan ránk repülő vagy századnyi egymotorosnak egyetlen hűtője van a törzs alatt, nem két lapos beömlő nyílás a törzstől úgy 1-1 méternyire a szárny alatt. Tehát P-51 Musztangok! Rögtön kiabáltam, de már késő volt. Pontosabban a hirtelen szétszaladó emberek tűntek fel nekik. És már ropogott a nehézgéppuska, és ugráltak a tetőn a zsindelyek. Szerencsére megúsztuk sebesülés nélkül.

Máskor Mammingba visszajövet kerültem egy P-47 Thunderbolt alacsonytámadás közelébe. Mikor feltűntek az égen, egy elég kopár ösvényen gyalogoltam, de volt a közelben egy bokor, aminek árnyéka is volt. Ez kell nekem! Szépen leültem a tövébe és vagy 10-15 percig szemléltem, hogy az úgy két-háromszáz méterre levő épített úton hogyan gyújtanak fel egy panzerfaustokat szállító ponyvás teherautót (nagyon szép parabola ívekben szálltak a rakétagránátok), és hogyan dobogatnak kis bombákat kevés eredménnyel a vagy fél kilométerre levő szárnyvonal állomására.

Be kell vallanom, egyszer szemtelen voltam. Mit szemtelen, egyenesen pimasz. Egy szép tavaszi vasárnap délelőtt Bodor Lajos komámmal az Isar völgyre merőleges utcán élveztük a napsütést. Nem voltunk messze az utca végétől, amely a völgy a Tétényi platóhoz hasonló peremére torkollott. Távolról közeledő motorzúgást hallottunk. Megnézzük!

Az utcavégre kiérve láttuk, hogy Dingolfing felől szorosan az innenső völgyperemet követve és annak magasságában egy kéttörzsű P-38 Lightning („Létra") alacsonytámadó kötelék közeledik. Ennyire föld- és völgyperem közelben, és ennél a sebességnél nyugodtan álló, a környezethez simuló két alakot nem fognak észrevenni. Maradtunk. Vagy biztonságos negyven méterre húztak el előttünk. Szépen láttuk, kissé magasabbról, a pilóták arcát is. Azután balra kifordulva a túloldali vasútállomást lőtték. Abban sem tettek kárt, csak a szomszéd istállóban öltek meg egy szerencsétlen tehenet.

Ahogy elhúztak, felpattant a szélső ház ajtaja, és egy magából kikelt gazda igyekezett teljes hangerővel meggyőzni bennünket, mennyire veszélyeztettük a házát.

A lakosság és a láger

A falu lakossága érthetően nem rajongott értünk, de alapjában véve ellenséges sem volt a viszony. Ami az ő szemszögükből rossz benyomást keltett, azt nagyjából két tényezővel lehetett indokolni. Amikor mi odaérkeztünk, náluk már a valamiképpen nem nyomoréknak minősíthető, 14 és 60 év közti férfiak vagy katonák voltak, vagy a temetőben. A mezőgazdaságban néhány francia hadifogoly pótolta részben a hiányzó munkaerőt. Mi egészséges fiatalok voltunk, de csak névleg voltunk katonák, és néhány egyéni elszegődés kivételével nem voltunk kötelesek dolgozni. Másik rossz pontunk az volt, hogy közköltségen étkeztünk.

Világosan kitűnt ez a front után. A három napos aknázás a templomot súlyosan megrongálta. Azonnali helyreállításról szó sem lehetett, de a sérült épület életveszélyes volt, és gondoskodni kellett a hosszabb ideig hatásos állagmegóvásról is. Szerencsére, közöttünk egy utolsó éves mérnökhallgatónak Németországban is érvényes építőmesteri papírja volt. Ezzel törvényesen vállalhattuk a munkát. Félig szívességből, mert nem szabályos munkabért kértünk, csak a munkában aznap résztvevőknek az élelmezés feljavítására egy kiránduló uzsonnának megfelelő hideg csomagot.

Vagy három-négy napig szépen haladt a munka. Emlékszem, hogy még a megmaradt tetőcserepek vagy 90%-át is sikerült szépen rendezett kupacokba rakni. De feltámadt az irigység. Minek fizetni azért, amit ingyen is megcsinálnak! Leállították a munkát.

Az amerikai utászok rövidesen megjöttek. Felszerelték a tölteteket és kinyittatták az ablakokat. De ezek hadi utászok voltak, nem ceruzányi töltetekkel és milliszekundomos gyújtásvezérléssel dolgozó épületspecialisták. Ahogy az első robbanások eldördültek, és megrázkódott a falu, már rohantak is az emberek:

- Azonnal hagyják abba! Tönkremennek a házak.

Utána természetesen már nem mentünk vissza a falakra. Életveszélyes lett volna.

Egyébként a front után mi úgy tekintettük, hogy most már magunknak kell gondoskodnunk magunkról. Ha, és ahogyan tudunk. De itt is közbeszólt a falusiak akkori ellenszenve és kapzsisága. Több falu együttesen javaslattal fordult a katonai közigazgatáshoz: megszervezik a mi közmunkával foglalkoztatásunkat, és ennek fejében ellátnak bennünket.

Nagyon hibásan mérték fel helyzetüket. Azt a rövid választ kapták, hogy minden község köteles gondoskodni a területén lévő diákok eltartásáról. Ez már kiverte a biztosítékot. A mammingi két vendéglősnő kijelentette, nem vállalják a főzést. „Elnökünk” és „pénzügyminiszterünk” leült velük tárgyalni.

A havi élelmiszerjegyek viszont nálunk voltak. Én vállaltam, hogy negyedmagammal egy kézikocsival elhozom a nyersanyagokat a dingolfingi raktárból. Korán indultunk, nem láttak meg bennünket. Már kezdett sötétedni, amikor visszaértünk. A vendéglőben még mindig eredménytelenül folyt a tárgyalás, a vendéglősnők hajlíthatatlanok voltak, mert azt hitték, nélkülük nem boldogulunk. Az udvar tele a hallgatókkal. Amint bekanyarodtunk az udvarra, vagy ötven torokból harsant fel a diadalkiáltás. Perceken belül meglett az egyesség.

RÖVID KÖRKÉP A HÁBORÚ UTÁN

A háború után a hazai politikai és társadalmi életben szinte minden megváltozott. Ez olyan dolgokban is meghatározó volt az ipari fejlődésre, amelyeknek látszólag semmi kapcsolatuk nem volt a termeléssel. De az ipart is a körülmények határozták meg: segítették vagy gátolták.

Rinó és testvére

Ez a kis történet nem a magyar ipar háború utáni átalakításáról szól, de úgy érzem hozzátartozik a kép teljességéhez. Mert a Rákosi-, majd a Kádár-rendszerben a hivatalos ideológia kulcsszava a népi demokrácia volt. Ez a gyakorlatban a születési osztálybesorolás alapján való előmeneteli lehetőséget jelentette, illetve jelentette volna. Hogy a helyzet sokkal bonyolultabb, alkalmi és helyi körülményektől is megszabott volt, arról tanúskodjon a következő, valóságos történet.

Pista velem egykorú volt, gimnáziumban a párhuzamos A osztályba járt. Mindkét szülője középiskolai tanár, a papa emellett másodosztályú íróként is szerepelt. A családnak állítólag volt valami régi nemessége is: ezt a papa pecsétgyűrűje és lakásukban egy bekeretezett nemesi oklevél tanúsította. Pista szorgalmasan készült az írói pályafutásra. Már kinézte a helyet a házfalon, ahol majd a hálás utókor márványtáblája fogja jelölni a nagy író fiatalkori lakóhelyét. Közepes tanuló volt, egyéni jellegzetessége a következetesség. Az egyszer elhatározott dolgoktól szinte lehetetlen volt eltéríteni. Ez a tulajdonsága szerezte neki a Rinó becenevet.

Két évvel fiatalabb János öccse nem vágyott írói vagy költői babérokra. A melléjük szerződtetett (magyar) német kisasszonytól ugyan ő is tanult egy kicsit zongorázni, de fiatalkori fő kedvtelése inkább séta közben a kisasszony bokájának finom rugdosása volt. János úr tehát életművésznek született.

A háborút szerencsésen átvészelték, utána Pista befejezte a jogi egyetemet. Nem kapott valami fényes állást: Veszprémben lett tisztviselő a közigazgatásban. Nem tudom, élt-e még az édesapja. Mindenesetre megörökölte a pecsétgyűrűt. Most is következetes volt, ami jár az jár. Ujján a pecsétgyűrűt villogtatva vonult be munkahelyére. Az illetékes elvtárs vagy helyi tájékoztatója természetesen hamar észlelte a rendellenességet, és intézkedett. Egy ilyen megrögzött feudális csökevénynek nem lehetett helye egy népi közigazgatásban. Lapátra tették. Ezután hosszú ideig nem hallottam róla semmit.

Már java Kádár-korszak volt, amikor viszont a János úrról hallottam, sőt olvastam. Ismerősi körben kissé utána érdeklődve nagyon érdekes korkép állott össze. A papa úgy látszik már nem élt, a mama irányította a családi ügyeket. És a mama megmagyarázta János úrnak, mi a kereslet a piacon. János úr pedig írt két sikeres könyvet a zene és a proletár illetve a zene és a polgár témájáról. Eredmény: akadémiai doktorátus és esztétikai tanszék az egyetemen.

Rinó későbbi éveiben is következetes maradt. Utóljára azt hallottam róla, hogy a Gellérthegyen talicskázta a földet a Fővárosi Kertészet alkalmazásában.

Magának volt igaza

Az önálló egyéniségű baloldaliaknak sem volt könnyű az átmenet éveiben. Jól mutatta ezt egy ismerősöm esete. Régi baloldali munkásember volt, úgy tudom a háború alatt kellemetlensége is volt emiatt. Múltjára és szakértelmére való tekintettel osztályvezető volt a MÁVAG-ban. 1948. elején egy új országos szervezet főnökhelyettesévé nevezték ki. A szervezetnek műszaki osztálya is volt. Négyszemközt meghívott, jöjjek át a műszaki osztályra.

Az ajánlat jóakaratú volt, és első pillanatra szinte kedvezőnek látszhatott. A műszaki osztály vezetőjét is jól ismertem: talpig becsületes, országosan elismert szakember volt. De az új szervezet egésze nem volt szimpatikus, és túl sok szerintem nem tisztességes "szakember" is nyüzsgött az alapításnál. Képletesen szólva pézsmaillatot éreztem. Ezért udvariasan megköszönve a bizalmat elhárítottam az ajánlatot. Azt mondtam, inkább az iparban szeretnék maradni. Ami igaz is volt, ez is a meghívás ellen esett a mérleg serpenyőjébe. De elsősorban mégis az döntött, hogy nem volt bizalmam az új alapításban. Ő ezt nem vette zokon, elváltunk egy kézfogással.

Ismerősöm eléggé hamar eltűnt a szervezetből. Később véletlenül találkoztunk ugyan a minisztériumban, de nem voltunk egyedül, és eléggé viharos idők jártak a repülőiparban. Röviden üdvözöltük egymást, és nem beszéltünk semmi magánügyről.

Sokkal később, a hatvanas évek közepén, a Műegyetem kertjében szaladtunk újra össze. Köszönés után, ujjával rám mutatva ő kezdte a beszélgetést:

- Magának volt igaza! Azt a bandát nem bírtam ki csak három hétig! Elmentem a minisztériumba. De ott sem éreztem jól magam. Áthelyeztettem magam Komlóra. Itt legalább a munka közelében lehetek.

Hát erről csak ennyit.

Dr. Gedeon József

VÖRÖS ÁLMOK – avagy a szocializmus autóiparának gyöngyszemei

A rendszerváltás előtt a nyugati, nagy hírnevű márkákból csak elenyésző számú áramlott be kis hazánkba. De nem is volt ez baj, hisz az emberek szegények voltak, nekik nemhogy a német és francia autók számítottak álomverdának, hanem minden olyan jármű, aminek van négy kereke meg egy motorja.

A szovjet rabigában pedig nem is volt üdvözítőbb érzés, mint egy csillogó szoci járgány birtoklása. Bár még most is számtalan ilyen autó áll hű gazdája szolgálatában, sokan lenézik őket, pedig ha jobban odafigyelünk, láthatjuk, hogy ezek az autók már bizony több évtizede teljesítik szolgálatukat, ellenben a mai csodajárgányokkal.

Haladjunk is sorban. A legkisebb autó, a szovjet Smart, az akkori Zaporozsec, azaz a ZAZ volt. Kis méretével, kellemes bumfordiságával, ritkaságszámba menő, gyermeteg csúnyaságával sokak szívébe belopta magát. Ki gondolná, hogy ez a „jelentéktelen" autó hordoz némi ínyencséget is. A járgányt ugyanis nem egy szokványos soros négyhengeres motor, hanem egy V4-es erőforrás hajtotta, amit csak egy-két másik autógyár alkalmazott. A kis farmotoros ugyan fürge jószág volt, de csekély mérete és nem túlságosan jó kihasználhatósága miatt nem örvendhetett nagy sikernek. Manapság Tavria néven látnak napvilágot a Zaporozsec utódai.

Minden kétséget kizáróan a legsikeresebb, legjobb, legfényesebb utat bejárt „vörös" típus a Lada volt. A nálunk még mostanság is oly gyakran feltűnő márka története 1966-ban indult. Ekkor határozták el ugyanis a Szovjetunióban, hogy egy olyan autógyárat kell az akkori úgynevezett "népgazdaság" termelésébe állítani, mely alkalmas a hatalmas területű és több százmilliós lakosságú ország és régió személygépkocsi-ellátottságának érezhető növelésére. Az oroszok a sikeres olasz autómárkát, a FIAT-ot hívták segítségül. A FIAT konszern alá is írta a megállapodást a szovjet kormánnyal egy autógyár felépítésére, felszerszámozására, beüzemelésére. A gyár felépült, az üzemnek otthont adó várost pedig stílszerűen nevezték el: Palmiro Togliatti olasz kommunista vezetőről. A gyárral együtt az 1965-ös Év Autója címet kiérdemelt 124-es modell gyártási lehetőségét is eladták a szovjeteknek. A tervek szerint évente 660 ezer darab gépkocsi összeállítására készült a Volga parti gyár. Az „ezerkettes" kezdeti sikereit csak növelni tudta a „cigánymerciként" ismert ezerötös, valamint a még ma is népszerűségnek örvendő kocka Ladák. A sikertörténetet innentől pedig már mindenki kívülről fújja: a Zsiguli néven is ismert járművek típusai lettek a szegény ember Mercedes-e, BMW-je, és rengeteg embernek okoztak és okoznak még most is örömöt, és szereznek megható pillanatokat.

A járművek típusszámozását a volt Szovjetunióban állami szabvány írta elő. A legelső szám a gépkocsi nagyságát jelöli: 1 – kisautó, például Tavria vagy Oka, 2 - közepes autó, mint a Ladák, 3 - nagy autó, pl. Volga, 4 – luxusautó, a Csajka és a Zil.

Létezett orosz prémiumautó is. Ez kicsit furcsán, sőt nevetségesen hangzik. De igaz. Ez nem más, mint a Volga. Még Sztálin elvtárs uralma alatt, az első ötéves terv keretein belül, 1930-ban alapították a GAZ-gyárat, melynek Volga modelljei a párthierarchiában közvetlenül a reprezentatív ZISZ/ZIL-ek alá voltak rangsorolva. Termékpalettájának gerincét még ma is a Volga 24-esként '68-ban debütáló limuzin folyamatosan továbbfejlesztett (új orrrészek, Toyota-motorok) változatai adják. Ez mutatja a márka keleti népszerűségét, és azt, hogy nem is biztos, hogy feltétlenül minden rossz, ami orosz.

A csúcskategóriát, a luxust, a fényt, a csillogást a Zil képviselte. Ez a típus testesítette meg azt a luxust, amit Amerikában a Lincoln teremtett meg limuzinjaival. A nagy, nyolchengeres motorral szerelt Zil-eket a Szovjetunió magas rangú személyeinek tartották fenn. Éppen ezért évente csupán néhány darabot gyártottak belőlük. A Zil-ek legnagyobbika, a legendás 114-es példány volt, amelyet 1967-től 1978-ig gyártottak. Hét személy befogadására volt képes, belül puha bőr borította. Felszerelték elektromos ablakemelővel, elektromos tükrökkel, klímával és központi zárral is. A 3,2 tonnás autót egy V8-as 315 lóerős motor hajtotta. Érdekes, hogy a mélyen bírált szovjet ipar képes volt lépést tartani az amerikaiakkal. 1978-tól pedig a 4104-es modellt készítik ugyanezzel a V8-as motorral, máig változatlan formában és műszaki tartalommal.

Szintén a Volga folyó mentén, Uljanovszkban található az UAZ terepjárásra és mostoha használati körülményekre alkalmas járműveket készítő, 1941-ben alapított gyára biztos háttérrel és növekvő kereslettel. Klasszikus terepjárója, a szovjet hadsereg követelményei szerint tervezett, legendás UAZ 469. Ennek civilizáltabb - keménytetővel, hosszított tengelytávval és gazdagabb felszereltséggel, erősebb motorokkal rendelkező – változatai a kínálatban 3151/3153 néven szerepelnek. Magyarországon ezek a kőkemény „vas" terepjárók még mostanság is népszerűek a vadászok körében, a jó öreg Lada Niva mellett ez a modell tartja rémületben a magyar erdőállomány büszke vaddisznóit.

Mindent összevetve le lehet nézni, sárba lehet tiporni ezeket az autókat. De aki egy kicsit is komolyabban odafigyel rájuk, láthatja: nem is biztos, hogy ezek megérdemlik azt a fajta lenézést, amit kapnak. Ugyanis lehet, hogy nem a legjobb, legvagányabb autók voltak, de sokuk még ma is – több évtizeddel a háta mögött – szolgálja gondoskodó gazdáját.

Csizsek Ádám

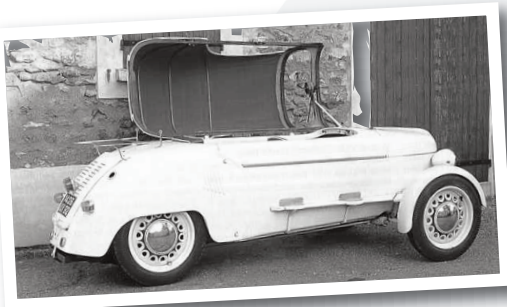
AutoHistory: Fityisz a Smartnak, Reyonnah

Őszintén szólva majdnem mindig mosolyognom kell, amikor meglátok egy Smart nevű guruló izét az utakon. Miért? Mert eszembe jut az alapkoncepciója, ami valahogy így szólt: "Legyen kicsi, takarékos, trendi, elégítse ki az egy autóban utazó átlag 1,5 ember helyigényét - amit biológiai okokból kerekítsünk kettőre -, és férjen be egy parkolóhelyre, keresztbe' kettő belőle."

Elnézést, ha nem idéztem pontosan az eredeti marketingszöveget, de a lényeg, azt hiszem, érthető. Ezek a második szériás modell bemutatásáig nagyjából teljesültek is, de érzésem szerint a hangsúly az általam olyannyira utált vastagon szedett szón volt. Éppen ezért is – na meg a márkaidentitás miatt (made by Mercedes-Benz) - kerülhet egy ilyen parány még használtan is egy és hárommillió forint közötti összegbe. Nanemá'!...

Ilyen autók azonban már az ötvenes években is készültek, s ugyan nem voltak bennük jávorszarvast kivédő elektronikus kütyük (ESP), sem gyűrődési zónák, a kor technikai szintjének nagyjából megfeleltek, és segítettek olcsón mobilizálni a világháború után lassan ébredező Európát.

A megszámlálhatatlanul sokféle mikroautó közül az egyik legkülönösebb egy párizsi autószerelő-műhely tulajdonosának, név szerint Robert Hannoyernek volt a kreálmánya. Első olvasatra furcsának tűnik, de Hannoyer a parkolás megkönnyítésén törte a fejét a negyvenes évek végén - amikor pedig még jószerével autók is alig voltak a háborúnak "köszönhetően". Mindenesetre az ötletes francia az automobil és a motorkerékpár legjobb tulajdonságait akarta egyesíteni elég sajátos módon. Természetesen a cyclecar koncepcióból indult ki, amikor 1947-ben nekilátott megépíteni a prototípust. Vett egy 175 köbcentis, egyhengeres, 8,5 lóerős, négyütemű AMC motorkerékpár-erőforrást, amit beépített egy mindössze 75 cm keskeny, csőváz erősítésű tandemüléses kasztni farába. Ez idáig rendben is volna, mások is csináltak hasonló járgányt akkoriban, viszont Hannoyer bedobott egy barbatrükköt is: kénytelen volt az első két kereket szélesebbre terpeszteni a stabilitás érdekében; csakhogy így megszűnt a szerkezet létrejöttének értelme, hogy beférjen a legkeskenyebb utcákba és a legszűkebb parkolóhelyre is. Mit tehet ilyenkor az ember? Hát összehajtja az autót, mint az újságot! Hannoyer is így járt el: az első kerékfelfüggesztéseket két paralelogramma alakú karrendszerre erősítette, amelyeket csuklóspántjaiknál be lehetett hajtani a karosszéria alá, a kerekekkel együtt.



A prototípust végül az 1950-es párizsi autószalonon állította ki, a rejtelmesen hangzó Reyonnah néven - ami persze a családneve volt, visszafele olvasva. Az érdeklődést látva Hannoyer elkezdte egy kisebb sorozat gyártásának az előkészítését. Némileg átalakította az autót, módosította a lámpák elhelyezését, a vászontető kialakítását, és elkészítette a keménytetős kivitelt is. A két legnagyobb problémával azonban nem tudott mit kezdeni.

Egyrészt az autó kenuszerű belsőtere igen szűkös volt, még a korabeli törpeautókhoz képest is, s ezen nem javított a valószínűleg igen kényelmetlenül kezelhető, fektetve elhelyezett kormánykerék sem. A másik bibi abból adódott, hogy "összehajtott" állapotában a csuklókat nem lehetett rögzíteni a felfüggesztés miatt, így mozgásban az autó néhány méter megtétele után visszahuppant nyitott állapotba, ami biztos nem valami kellemes érzés (egy kellően peches ember be is ragadhatott a sikátorba). Emellett az önindító hiányában motorfűrész stílusú, berántásos startolás sem jelenthetett túlzottan nagy vonzerőt.

1951-ben bemutatkozott a végleges Reyonnah modell, ám puritánsága és kialakításának hiányosságai okán nem volt sok esélye érvényesülni. Akkoriban már lehetett kényelmesebb mikroautókat is kapni, ráadásul fő erénye, a keskeny felépítés sem ért semmit a megoldatlan konstrukciós hiba miatt. Hiába reklámozta az akkoriban népszerű modellel, Suzette Clairy-vel, Hannoyer három év alatt mindössze 12 autót tudott eladni, melyek közül napjainkra összesen négy maradt fenn. S bár nem volt a legjobban sikerült

konstrukció, azért láthatjuk, hogy a Smart által nagy büszkén felvállalt gondolatokat már vagy ötven évvel korábban is megfogalmazták, s majdnem sikerült is megoldani, méghozzá sokkal ötletesebb módon!

Arról nem is beszélve, hogy amikorra ezek a műanyag gnómok már granulátumként bedarálva fogják várni, hogy kistányérokat fröccsöntsenek belőlük, a gyűjtők valószínűleg még mindig harcolni fognak a fennmaradt négy Reyonnah valamelyikének megszerzéséért, aranyáron!

GrafUr

Ebben az új cikksorozatban érdekes, vagy rég elfeledett járgányokról és olykor azok alkotóiról olvashattok különleges történeteket. Első alkalommal egy különleges kisautót mutatunk be, a Reyonnah-t, Farkas Sándor segítségével.

Air Force One

A világ egyik legjobban őrzött emberének repülőgépe, mely képes egy egész ország, és ez által gyakorlatilag az egész Föld katonai eseményeit befolyásolni, és irányítani; egy gép, amelyik képes napokat a levegőben tölteni; egy gép, amelynek lehetőségeit egyszerű emberként elképzelni is nehéz. Az Amerikai Egyesült Államok elnökének különgépe.

Mindenekelőtt szeretnék tisztázni két dolgot. Mit is jelent, hogy a világ egyik legjobban őrzött embere? Azt, hogy olyan személyről, de inkább egy mindenkori „intézményről" beszélünk, akinek a testi épségére százak vigyáznak, akik akár életük árán is megvédik a különböző veszélyektől. Aki ilyen védelmet élvez, az egyúttal hatalmas befolyás birtokosa. És valóban, ha megnézzük, hogy kik tartoznak a világ öt legjobban védett embere közé, beláthatjuk, hogy igencsak komoly hatalom összpontosul a kezükben. Ezek a főmuftik: az Egyesült Királyság, és a Brit Nemzetközösség mindenkori uralkodója, jelenleg II. Erzsébet; a mindenkori Pápa, most XVI. Benedek, Joseph Ratzinger; Izrael mindenkori miniszterelnöke, jelenleg Ehud Olmer; Oroszország mindenkori elnöke, még pár hónapig Vlagyimir Putyin; és természetesen az Amerikai Egyesült Államok elnöke, jelenleg ifj. George W. Bush. Őt azért hagytam utoljára, mert ez az írás tulajdonképpen róla is fog szólni, mint elnöki privilégiumokkal rendelkező személyről. De erről egy picit később.

A másik fontos fogalom, ami mindenképp megvilágításra szorul, az maga a cím: Air Force One. Ha ezt halljuk, akkor a filmekben gyakran megjelenő, hiperszuper technikával felszerelt Boeing 747-es repülőgép jut eszünkbe. Ez azonban csak a részigazság. Valójában ez a megnevezés egy repülőgép-irányítási név, már-már fogalom. Tulajdonképpen egy hívójel. Azért ennyire eltérő a szokásos hívójelektől, hogy még véletlenül se lehessen összetéveszteni a körzetben repülő más gépekével, 1953-ban ugyanis majdnem katasztrófába torkollott egy az elnökivel azonos hívójelű géppel közös légtérben történő repülés. Fő a biztonság! Ennek még nagy szerepe lesz a továbbiakban. Az amerikai hatályos jogszabályok és törvények értelmében, az számít az elnöki különgépnek, amelynek fedélzetén az elnök éppen rajta van. Ez a megnevezés – *Air Force One* – csak repülőgé-pekre vonatkoz-hat, az elnöki helikopter hívójele Marine One.

> Akár 100 ember első osztályú kiszolgálása is lehetséges. A gép saját mobil-lépcsővel és csomagszalaggal is rendelkezik. Ami meghökkentő lehet, hogy a fedélzeten 85 telefon található, egy sor rádió-adóvevő, faxgép, és egyéb telekommunikációs eszközök. Így a gépen utazók gyakorlatilag a világ bármely pontját el tudják érni telefonon. A fedélzeten található továbbá 19 TV-készülék, és egyéb irodai kellékek is.

A filmvásznakról ismert Boeing 747-es gépből is tulajdonképpen kettő van, az egyiknek 28000 a másiknak 29000 a lajstromjele. A Boeing cég kifejezetten erre a célra építette őket, és meg kell hagyni, remek munkát végeztek. A gépek pontos típusmegnevezése: VC-25A, ami a 747-200B egy biztonságilag megbuherált és felturbózott változata. Ezeket külön hangárban tartják, és csak a legeslegszigorúbb biztonsági vizsgálatok után lehet egyáltalán arra a területre lépni, amelyen az épület található. Ez helyileg Marylandben van, a neve Andrews Air Force Base. Ebből is látszik, hogy ezeknek a gépeknek az üzemeltetésért és karbantartásáért a katonaság felel. Gyakorlatilag a nap 24 órájában legalább az egyik gép felszállásra készen áll. Ahhoz, hogy valaki akár felszolgálóként dolgozhasson rajtuk, katonai tapasztalattal kell rendelkeznie.

A különgépek repülése katonai műveletnek számít, így elsőbbséget élveznek akármilyen egyéb légi forgalommal szemben. Egy elnöki látogatást általában rengeteg biztonsági intézkedés előz meg. Külön gépen szállítják azokat a járműveket, amelyekben a földetérés után az elnök utazni fog. Mondanom sem kell, hogy ezek nem átlagos nagyvárosi autócskák. Továbbá külön szállítják azokat a reptéri lépcsőket, amelyek a gép és a vörös szőnyeg közötti utat biztosítják az elnöknek. Mert ugye feltűnő, hogy Bush soha nem használ csőfolyosót. Természetesen ez is biztonsági előírás. A gépen magán szinte egy utazó Fehér Ház található. Van hálófülke, zuhanyozóhelyiség és természetesen tárgyalóterem. Ami igazán meglepő lehet, hogy folyton az elnök közvetlen közelében van egy teljesen felszerelt orvosi részleg is, földön és levegőben egyaránt. Ez az utazó kórház minden sürgősségi beavatkozásra készen áll. Mindenre! A legmegdöbbentőbb talán az, hogy az összes transzplantálható szervből van egy készenlétben az elnök vércsoportjának megfelelően, hogy vész esetén azonnal el lehessen végezni a szükséges műtétet.

Jelen van továbbá az elnöki különgépen egy mini-Pentagon. Azért fogalmazok így, mert egy olyan fejlett számítástechnikai rendszerről van szó,

Levegőben...

amellyel az egész ország katonai működését irányítani lehet, és persze mivel az amerikai „jófiúk” szinte mindenhol ott vannak, ahol fegyveres konfliktus van – talán Afrikát kivéve –, gyakorlatilag az egész világ hadi eseményei befolyásolhatók. Ehhez még hozzáadódik az is, hogy az USA-ban az elnök a fegyveres erők főparancsnoka, így valóban mesés hatalom van a birtokában még útközben is. És természetesen nem feledkezhetünk meg az atom-kofferről sem, ami még álmában is az elnök 20 méteres környezetében van, mivel ő az egyetlen, aki atomfegyver használatára parancsot adhat. Persze a gombot nem ő nyomja meg, és ez lehet egy rés azon a bizonyos pajzson, de hát ezt ők nyilván jobban tudják.

Ideje szólni a jelenleg használatban lévő gépek technikai felszereltségéről és felépítéséről. Mint már említettem, két teljesen azonos gép várja minden pillanatban a felszállást, egyetlen különbség a lajstromjelük. Ezeket leszámítva teljesen megegyeznek. A gépek egésze rendelkezik egy speciális pajzsréteggel, ami ellenáll az elektromágneses viharoknak, akár azoknak is, amiket egy atomfegyver okoz. Mint általában megszokott egy B-747-es gépnél, ezek is 3 szintből állnak. Az alsó szint a rakodótér, illetve a számítástechnikai rendszer jelentős és térigényes része helyezkedik el itt. A gépet 380 km vezeték hálózza be, ami egy szokásos B-747-esénél kétszer több. A középső szint gyakorlatilag az utazók befogadására alkalmas – politikusok, újságírók –, valamint itt lelhető fel az elnöki háló- és mosdófülke, illetve az orvosi kabin és a tárgyalóterem, ami ebédlőként is szolgál. A harmadik, legfelső szint a vezérlési szint. Több értelemben is. Elsősorban azért, mert itt található a pilótafülke. Másodsorban pedig azért, mert itt vannak a már sokat emlegetett számítógéprendszer kezelőegy-ségei és használati felületei. Azok a leírások és adatok, amik a repülőgépről egy halandó ember számára elérhetőek az interneten csak bizonyos mértékig igazak, ugyanis számos funkciós eszköz ezen a viszonylag kicsinek mondható, elzárt részen van, ahova nem nyerhetünk bepillantást. Csak keveseknek van bejárása a gép minden pontjába. Itt is érvényesül az örök szabály: aki mondja, nem tudja, aki tudja, nem mondja.

Ezt a monstrumot – innentől csak az egyikről fogok beszélni, mert a másik pont ilyen – 4 db General Electric CF6-80C2B1 típusú motor hajtja. Különleges kialakítására jellemző, hogy ezt a gépet a levegőben is lehet tankolni, így gyakorlatilag leszállás nélkül képes annyit repülni, amennyit megkövetelnek tőle, és amennyit biztosítani lehet. Egyéb technikai kialakításban gyakorlatilag megegyezik egy szokványos B-747-essel. Épp ezért most egy kicsit inkább azokat a különlegességeket emelném ki, ami meghökkentheti az átlag embert.

Az manapság nem számít újdonságnak, hogy egy repülőn akár alvó- és fürdőhelyiségeket kialakítanak, mivel az Airbus cég legújabb üdvösképében, az A380-asban is alkalmaznak ilyet. De azért nem árt észben tartani, hogy az Air Force One-ként ma szolgáló két gépet 1990-ben állították szolgálatba! Mivel ezek a gépek mégis az USA elnökét szállítják, és egyes utazások igen hosszúak lehetnek, rengeteg kényelmi extrát építettek a repülőkbe.

Először látva a belső teret csak annak szűkössége és henger alakú oldalfalai juttatják eszünkbe, hogy repülőről van szó. És persze az ülésekbe szerelt biztonsági övek. A komfortérzet fokozását szolgálja azonban a kézzel készített bútorzat; természetesen tetőtől talpig bőr és fa borít mindent. 26 fős gárda gondoskodik az utasokról, és ebbe nem tartoznak bele azok a személyi testőrök, akik az elnökre ügyelnek. Még repülés közben is állig felfegyverkezve vigyáznak rá. Két teljesen felszerelt konyha helyezkedik el az „alagsorban”, és rengeteg élelmiszer áll rendelkezésre. Akár 100 ember első osztályú kiszolgálása is lehetséges. Mint már említettem, a gép saját mobil-lépcsővel és csomagszalaggal rendelkezik. Ők tudják, fő a biztonság! Ami meghökkentő lehet, hogy a fedélzeten 85 telefon található, egy sor rádió-adóvevő, faxgép, és egyéb telekommunikációs eszközök. Így a gépen utazók gyakorlatilag a világ bármely pontját el tudják érni telefonon. Már ahol van telefon. A fedélzeten található továbbá 19 TV-készülék, és egyéb irodai kellékek is.

Mivel a repülőgép katonai járműnek számít, felkészítették egy esetleges hadi manőverre is. Rendelkezik ECM rendszerrel (ez zavarja az ellenséges radarok vételét), és fel van szerelve világítórakétákkal, amelyek a hőkövető rakéták elterelésére szolgálnak. Váratlan veszélybe kerülése esetén természetesen a gép azonnal vadászrepülői támogatást kap, amelynek megérkezésére az amerikai légierő területi és technikai adatait figyelembe véve nem is kell sokat várni, legfeljebb 5-6 percet. Persze ez is lehet hosszú idő.

Mindenesetre azt láthatjuk, hogy ez a két gép technikailag csúcsra van járatva, azonban az is megdöbbentő, hogy az amerikaiak ennyire, már-már fanatizálva védik az elnöküket. Persze megtehetik, mert van miből, és végül is azt is be kell látnunk, hogy van mire fel. De sajnos teljes biztonság nincs, akármennyire is vastag a páncél a B-747-esen vagy a speciális Lincoln-okon; amíg emberek irányítják a gépeket, addig ott lesz a hiba lehetősége.

Pál

Alternatíva a közlekedésben – OSZKÁR

A tavaly tavasszal bekövetkezett diákkedvezmény-csökkentés mindannyiunk pénztárcáját megviselte. Főleg a rendszeresen hazautazók számára jelent ez plusz terhet. Mi is, vidékről származók lévén, ebben a cipőben járunk, így már tavaly májusban megfogalmazódott bennünk a gondolat egy olyan autós-utas közvetítő rendszer létrehozásáról, mely nyugaton már elterjedten használt és elismert.

Célunk tehát egy olyan, telematikai eszközökkel támogatott alkalmazás kidolgozása volt, mely képes az utazási igények térbeni és időbeni összerendelésére.

A nyár folyamán érlelődött és kezdett kristályosodni a rendszerkoncepció, majd a megvalósítás az őszi félév beálltával indult meg. Nagy löketet adott a kivitelezés meggyorsításában az az elhatározás, hogy TDK dolgozattá fejlesztjük ötletünket. A november eleji beadási határidő előtt volt jó néhány átdolgozott éjszakánk, így végül a konferencián egy működőképes alkalmazást mutathattunk be.

A fejlesztés során elsőként megvizsgáltuk a már meglévő, hasonló célú közvetítőket, és arra a következtetésre jutottunk, hogy mindegyiknek van olyan hátulütője, mely akadályozza elterjedését a belföldi használatban. Ez néhol az ár, másutt a nem felhasználóbarát jelleg, illetve funkcionális hiányosságok, esetenként az adatvédelmi kérdések háttérbe szorulása. Az OSZKÁR létrehozásánál törekedtünk az említett hátrányok kiküszöbölésére, valamint saját innovatív ötleteink beépítésére.

Mi lett a végeredmény? Egy ingyenes lehetőség minden utazni vágyó számára. A használatot könnyítő funkcióknak köszönhetően pár perc alatt lehet hirdetést feladni, vagy utazásra jelentkezni. A naponta ugyanazon a viszonylaton ingázók számára lehetőség van rendszeres út meghirdetésére, de a paraméterek elmentésével az egyedi utazók is leegyszerűsíthetik járatuk felvitelét. Sokan nem szívesen utaznak ismeretlenekkel, így az autós hirdetéseknél megadható, hogy csak ismerős foglalhat helyet, ellenkező esetben a nem kívánatos jelentkező eltávolítható a járatról. A tagokról fényképes profil, közösségi oldalhivatkozás (iwiw) és felhasználói értékelések nyújthatnak részletesebb képet.

A rendszer kifejlesztésénél nagy hangsúlyt fektettünk a biztonság kérdésére is. Igyekeztünk nem csak a saját adatok, de az egész adatbázis védelmét is tökéletesíteni, továbbá célunk volt azon felhasználók lehetőség szerinti kiszűrése, akik szándékoltan nem rendeltetésszerűen próbálják használni a rendszert. A személyes adatok nem nyilvánosak, csak azok látják, akik hirdetésedre akarnak jelentkezni.

A honlap fő erénye, hogy a regisztrációt és bejelentkezést követően nemcsak az autós útajánlatok keresésére van lehetőség, de azokon történő helyfoglalásra is, így a járatokon a szabad helyek száma mindig a valós értéket tükrözi. Ha az autóskeresés nem vezet eredményre, az utas utazási igény-hirdetést adhat fel. Amennyiben ennek elévülési ideje előtt járatot regisztrál egy sofőr az adott viszonylaton, úgy automatikus e-mail értesítést kap az igény feladója. Az új hirdetésekről testre szabható RSS csatornákon is értesülhetnek a felhasználók.

Az OSZKÁR, az Online Személyfuvar Közvetítő Rendszer megalkotása azon a jelenségen alapul, hogy számos olyan autós közlekedik belföldi viszonylatban városok között, akik egyedül vezetik végig a távot. Ez egyrészt az utak túlterheltségéért, másrészt a fokozódó környezetszennyezésért is nagymértékben felelős, ezért visszaszorítása az egész társadalom szempontjából kívánatos. Ezen túl, általános tendencia a tömegközlekedés színvonalának stagnálása mellett annak drasztikus viteldíj-emelkedése.

Az OSZKÁR 2006. november 26. óta érhető el a www.oszkar.com internet címen, azóta folyamatosan fejlesztjük. Idén januárban állítottuk üzembe a rendszeres utak feladásának lehetőségét, valamint a felhasználókat értékelő rendszert. További terveink között szerepel a közösségi közlekedés bevonása, egyrészt a viteldíjak kijelzése összehasonlítás céljából, másrészt eredménytelen autós keresés esetén tömegközlekedési alternatíva felajánlása az adott viszonylaton.

Jó utat a Közlekesnek OSZKÁR-ral!

Gyürüs Máté
Prácser Attila

Ég és föld között

KÖZHÍR

2008. február 66/1

Katonai járművek – A Vortex VRAM falmászó robot

Haladunk előre az időben, itt az újesztendő, miegyéb, szóval legyen már szó valami modern technikáról is. Maradnék az előző számban is favorizált békés úton. Más szemszögből nézve, most a szó szoros értelmében nem katonai járműről lesz szó. Sőt, jóformán még csak nem is járműről. ☺ Na jó, négy kereke van, (néha nyolc), szóval mondhatjuk járműnek, csak az alátámasztás nem a vízszinteshez közelít.

Már megint ezek az amerikaiak. Ezek mindig kitalálnak valamit. Nem mintha a világ más pontjain nem találnának ki mindig valamit, csak az USA cégei valamilyen rejtélyes módon a megvalósításhoz szükséges (néha meglehetősen nagy) összegeket is előteremtik. Pláne akkor, ha egy népszerűtlen háború veszteségeit a vezetőség valamilyen megoldással csökkenteni szeretné. Előbbutóbb csak elkezd valamit érni az emberélet. Legalábbis a saját haderő élőereje...

Nos, ez az eszköz még nem szolgál sem a hadseregnél, sem a rendőrségnél, de mindkét szervezet fejesei látják benne a fantáziát. Mondjuk nem kell hozzá túl nagy képzelőerő. A robotokkal is foglalkozó Clarifying Technologies által kifejlesztett járgány ugyanis képes mindenféle felületen való közlekedésre, a téglától a műanyagon és az üvegen át a betonig. Ebből már sejthető, hogy az „átlagos" falmászó robotokkal ellentétben nem tapadókorongok teremtenek vákuumot, mivel azok porózus felületű anyagokon nem kimondottan hatékonyak.

Az alapötletet, mint már annyiszor, most is természet anyánk szolgáltatta, ugyanis a fejlesztés a tornádók szívóhatásának vizsgálatán alapult. A gép testébe turbinát építettek, amely az „alváz" és a fal közt ritkítja a levegőt, és ez által a járgány odatapad a falfelülethez. Elég erőteljesen, ugyanis a saját tömegén kívül másfél kiló hasznos terhet is rá lehet aggatni. Arról nem találtam sehol információt, hogy löszfalon is felmászik-e, vagy mi történik, ha tévedésből bekapcsolom, miközben a homokozóban játszom. Sajnos egyéb szépséghibái is vannak. A leginkább szembe vagy inkább fülbetűnő az, hogy turbinához híven, akármilyen kisméretű is, elég nagy hangzavart produkál, így túszejtő akcióknál az eszköz bevetése előtt meg kell győződni arról, hogy a túszejtők süketek-e vagy sem. Alapból ugyanis hasznos teherként egy felnyíló robotkar van a gépre erősítve, aminek a végén körbeforgatható kamera található. Viszont ha ezzel megpróbálnak megközelíteni egy ablakot, és benézni, mire kinyílik a robotkar, bin Laden már árkon-bokron túl lesz, és a bankrabló sem fogja azt hinni, hogy megérkezett a kért helikopter. Mindegy, nyilván kitalálják, mire lesz ez jó. Én háborús körülmények között alkalmaznám, ott nem kifejezetten jellemző a csend.

Azért az eszköznek több előnye van, mint a hátránya. Nagy ötlet volt a fejlesztők részéről, hogy az egységeket összekapcsolhatóvá képezték ki, egyesített irányítással. Ezáltal lehetővé vált a nagyobb teherbíráson felül a sarkok leküzdése is, legyen szó konvex, vagy konkáv sarokról. Magyarán a robot körbe tud járni egy házat kívülről, be tud menni az ablakon, és be tudja járni a belső szobák falfelületeit. A megvalósítás úgy néz ki, hogy az egyik egység elválik a faltól, külső sarok esetén a hátsó járgány kitolja az elsőt, amely a kapcsoló csukló körül forogva ráfordul, és rá is cuppan a másik falfelületre, ezután a hátsó elengedi az első falfelületet, és a csukló által a második falfelület síkjába forog. Ekkor a levegőben lóg, így a hátsó egység súlyából adódó forgatónyomatékot is az elsőnek kell kompenzálnia, amíg rá nem húzza a hátsót a második falfelületre, és a hátsó is el nem kezd szívni. Ez nyilván az első és a hátsó egység által vihető hasznos teher nagyságát is korlátozza, így az operátornak mérlegelnie kell, hogy akrobatikázni akar-e, vagy netán inkább tehertaxi-szolgáltatást kíván beindítani. A belső sarkok áthidalása hasonló kaptafára megy, mindenkinek a kreativitására bízom a turbinák eleresztésének/visszacuppanásának, a csukló körüli forgásnak, és a tolás/húzás sorrendjének a felállítását. Az irányítás egy RC távirányítóval történik, aminél az egyszerű kezelhetőséget tartották szem előtt, éles helyzetben ugyanis nem nagyon lenne módja a kezelőnek a gombok, potméterek, és kapcsolók nyújtotta lehetőségek tárházából csemegézni.

Lényeg a lényeg, jó lenne, ha lenne egy olyan megoldás a jófiúk kezében, amivel mondjuk egy bankrablás esetén ki tudják figyelni, mikor, és hol érdemes beavatkozni. Emellett valószínűleg ára is van, csakúgy, mint alkalomadtán a fogva tartottak életének.

Peta!

A leginkább szembe vagy inkább fülbetűnő az, hogy turbinához híven, akármilyen kisméretű is, elég nagy hangzavart produkál, így túszejtő akcióknál az eszköz bevetése előtt meg kell győződni arról, hogy a túszejtők süketek-e vagy sem.

Szerelmünk lapjai

„Nem lesz könnyű, iszonyú nehéz lesz. Minden nap meg kell küzdenünk, de én erre vágyom, mert akarlak téged mindenestül, örökre, együtt, minden nap.”

Íródott egy napló, mely egy emberfeletti szerelem történetét őrzi, azért, hogy újra és újra felélessze azt, még ha csak percekre is. Az idős Noah Calhoun és Alzheimer-kóros felesége, Allie Hamilton számára ez az egyetlen mentőöv, hogy felidézve csodálatos történetüket, a betegség gátjait áttörve ismételten egymásba szeressenek.

Minden egy forró nyári estén kezdődött, mikor a vidámparkban Noah megpillantotta Allie-t, és teljesen belehabarodott. A fiú elég kitartó volt ahhoz, hogy elnyerje a kiszemelt kishölgy kegyeit, és rajongva, őrülten szerették egymást, de az egyetlen lányukat oroszlánként védelmező, vagyonos szülők ellehetetlenítették a kapcsolatot. Azzal azonban nem számoltak, hogy a fiatalok érzelmei túlélik ezt a végzetesnek tűnő elszakadást.

A fiú egy évig minden nap írt a lánynak, de nem kapott választ a leveleire. Noah és Allie útjai a második világháború alatt mind jobban eltávolodtak egymástól. A fiatalember a fronton harcolt, Allie pedig ápolónőnek állt, és megismerkedett egy jóképű katonával, aki később a vőlegénye lett. A háború után Noah megszállottan dolgozni kezdett, hogy teljesítse Allie-nek tett ígéretét, és otthonos házzá varázsolja az egykor még omladozó kúriát, ahol először szeretkeztek.

Allie már nagyban az esküvőjére készült, mikor az újságban megpillantotta Noah-t. Azonnal visszasietett a kisvárosba, ahol megismerkedtek, és a bennük megbújó, évekig elfojtott szenvedély újjáéledt, feledhetetlen napokkal ajándékozva meg a fiatalokat. Allie ismét kereszttűzbe került, mikor anyja és vőlegénye is megérkezett a motelbe. Döntenie kellett, hogy újra kockára teszi-e Noah iránti érzelmeit, és a szülői elvárásoknak engedelmeskedik vagy végre hallgat a saját szívére, és boldogan éli le az életét.

A film Nicholas Sparks Szerelmünk lapjai című romantikus regénye alapján készült, és megcsillantja a reményt, hogy létezik örökké tartó szerelem, ahol az égiek igazgatják a szálakat, és végigvezetnek egy olyan csodálatos, emberfeletti boldogsággal kikövezett úton, amilyenről még álmodni sem mertél. Az olvasó, illetve néző könnyen elképzelheti, milyen érzés, ha megtalálja azt az embert, aki kiegészíti őt, akiért feláldozná magát, aki egész életével arra készült, hogy rátaláljon, és akiért ő is egészen addig élt. Annyi biztos, hogy meg kell érni erre a találkozásra, de a sok szenvedés után egymást emelhetik a legmagasabb fellegekbe, és végigszárnyalhatják az életet, feloldódva a boldogságban, „örökre, együtt, minden nap”

Scherezádé

Battle Royale, avagy van rosszabb az iskolánál

Ezt a kijelentést a vizsgaidőszak környékén senki sem venné komolyan, és csak legyintene, hogy áh, nem ért ez semmihez. Ám ha elolvassuk Takami Kósun regényét, rájövünk, hogy tényleg van, ami a negyedik ismételt vizsgánál is rosszabb…

A diákok számára az egész egy osztálykirándulással kezdődik. Mindannyian a Siroiva Középiskola 3/b osztályának tanulói. Gyanús nekik, hogy este indulnak, és hogy az osztályfőnök nincs jelen. De élvezik az utazást mindaddig, amíg altató gáz nem kerül az utastérbe, elkábítva az összes diákot.

A történet a Nagy Kelet-ázsiai Köztársaságban játszódik. A 3/b osztályt az a „megtiszteltetés” érte, hogy részt vehetnek a Programban, őket sorsolta ki a számítógép. Egy előzőleg lakott, majd kiürített szigetre viszik őket. Egy iskolában kezdenek ébredezni, ahol katonák vigyáznak rájuk, és kapnak egy új osztályfőnököt is, mivel a régi nem tett eleget a Kormány akaratának, és ezért megölték. Azon diákok szüleire is ez a sors várt, akik elégedetlenkedtek a gyerekük sorsa miatt. Ám a játéknak van egy szépséghibája: csak egyvalaki maradhat életben. 21 fiú és 21 lány kapta a lehetőséget, hogy ő legyen a GYŐZTES, bár csak az életüket nyerik meg, semmilyen más vonzata nincs a dolognak. Hogy mindenki egyenlő esélyekkel induljon, különböző fegyvereket kapnak mindannyian: UZI-tól kezdve a nyílpuskán át az egyszerű villáig minden előfordul. És ismertetik velük a szabályokat: minden gyerek nyakán elhelyeztek egy fém nyakörvet, mely meghatározza a helyét, egészségi állapotát és le is hallgatja a beszélgetéseket. Ha feszegetik, felrobban. A szigetet részekre osztják, minden második órában eggyel nő a tiltott zónák száma. Ha valaki a határon belül tartózkodik, a nyakörv megsemmisíti. Aki a tengerbe menekül, azt az őrhajókról lelövik. Ha 24 óra elteltével nem hal meg senki, mindenkivel végeznek.

Az osztályteremben eligazítás után két diákot engedetlenség miatt megölnek, és az egyik lány, aki segíteni szeretett volna, golyót kap a lábába. 40 ember lép ki a sötét szigetre. Vannak, akik elbújnak, és rettegnek, vannak, akik élvezik a játékot, és módszeresen irtják a társaikat. Többen a barátaikkal csoportba verődnek és együtt harcolnak. Olyan is akad, aki tervet készít a szökéshez. Egy szerelmespár öngyilkosságot követ el. A sebesült lány, egy őt segítő fiú és a tavalyi Program győztese is egy csoportot alakítanak, és próbálják túlélni a mészárlást. És ebben a helyzetben derül ki az, hogy mennyire megbízható egy-egy barát, előkerülnek a régi, apró sérelmek, ellentétek. Ha összetalálkozol valakivel, nincs idő mérlegelni, nem bízhatsz benne: vagy megöl téged vagy te ölöd meg őt. A hármas csapat tagjai a végén egy velejéig romlott osztálytársukkal néznek szembe, de győztesen kerülnek ki. És mivel csak egy ember maradhat, a tavalyi győztes zsákmányolt pisztolyából két lövés dörren…

Igaz, hogy a könyv tocsog a vértől, de nem lehet letenni. Az olvasó látja, hogyan alakulnak egyszerű diákok kíméletlen gyilkológéppé. És végül átértékeli a saját kapcsolatait.

Vera

Expozíció - avagy fotózás közlekes módra

Ha máshol nem is, családi eseményeken már mindenki megtapasztalta, milyen az objektív egyik, illetve másik oldalán állni. Ezen túlmenően sokakat megfertőzött az alkotás eme instant, ám mégis tág szabadságot adó formája. A fotózás mint hobbi igen gyakori. Az utóbbi években pedig a digitális fényképezés megjelenésével és rohamos elterjedésével ugrásszerűen megnövekedett az érdeklődés iránta.

A kompakt gépek folyamatos árcsökkenésével egyre szélesebb rétegek jutottak hozzá digitális fényképezőgéphez, és nem voltak restek használni. Ám, hogy ki mit fényképez, az erősen változó. Vannak, akik csak családi, baráti eseményeket, mások utazásokat, kirándulásokat örökítenek meg, megint mások a környezetüket dokumentálják. Sokan vannak továbbá, akik igen komolyan veszik a fotózást, tudatosan alkotnak, törekszenek az esztétikumra vagy épp művészi többlettartalommal szeretnék ellátni képeiket. S hogy milyen témákban? Rengeteget fel lehetne sorolni, pl. természetfotók, épületek, életképek, portrék… stb. Az ilyen embereket szólítják meg a különböző fotópályázatok. A címre utalva, most egy igazán közlekes témájú fotópályázatról lesz szó.

A szervezők nem titkolták, hogy hagyományteremtő szándékkal írták ki a pályázatot. Terveik szerint kétévente kerül megrendezésre ez a digitális, valamint szintén kétévente, de páros években a MÁV hagyományos, analóg fotópályázata, mely már hosszú múltra tekint vissza.

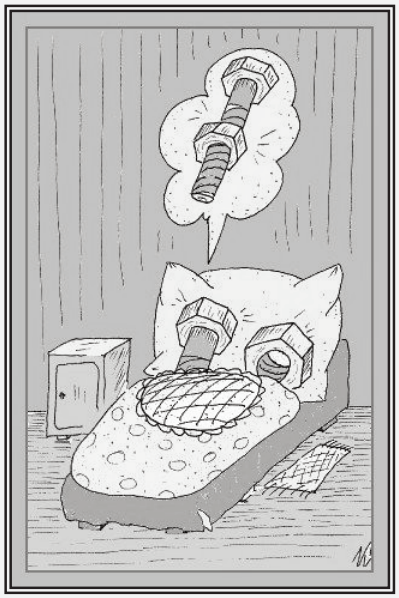
A bevezetőben említett tendenciát mérlegelve hirdette meg a MÁV Zrt., a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE), a Vasutas Kulturális Alapítvány, valamint a Vasúttörténeti Alapítvány bő két évvel ezelőtt, 2005 őszén az I. Országos Vasutas Digitális Fotópályázatot „Képek az ország vasútjairól” címmel. A célközönsége minden amatőr és hivatásos fotós, témája a magyar vasút volt: „vasutunk és vasutasaink élete, munkája, riportképek, életképek; szakági területek és technikák; gépek világa; táj és az ember kapcsolata a vasúttal; utazóközönség és utazás”. Egy fő maximum 10 képet küldhetett be. A pályázat célja volt „széles körben bemutatkozási lehetőséget adni mindazoknak, akik a digitális fotózással igényesen örökítik meg a mai magyar vasutat - példát mutatva, hogy minél többen fényképezzék le a vasúton szerzett élményeiket, benyomásaikat; átfogó, reprezentatív képet adni vasutunkról a szakmai és a kívülálló közönség számára”.

A szervezők nem titkolták, hogy hagyományteremtő szándékkal írták ki a pályázatot. Terveik szerint kétévente kerül megrendezésre ez a digitális, valamint szintén kétévente, de páros években a MÁV hagyományos, analóg fotópályázata, mely már hosszú múltra tekint vissza. Ennek megfelelően 2007-ben került sor a II. Országos Vasutas Digitális Fotópályázatra, melyről a korábbi résztvevőket levélben is értesítették. A kiírás nem változott az elsőhöz képest, csak a díjazás kategóriái. Míg 2005-ben „vasút és a táj (T); vasút és az ember (E); vasutasok - a vasút formavilága (F)” volt a három kategória, addig ez 2007-ben „vasút és az ember (E); modern és régi - modernitás és hagyomány a magyar vasúton (M); fények, színek, formák - trükk-technikailag átalakított képek (T)”-re módosult. A változtatás oka minden bizonnyal az volt, hogy a zsűri első alkalommal hiányolta a beküldött művekben a digitális technika adta plusz lehetőségek kihasználását. Ennek ösztönzésére díjazták az ilyen képeket a második pályázatnál külön a (T) kategóriában. Mindhárom témában az első három helyezett tárgyjutalomban részesült, a legjobb képeket pedig a zsűri beválogatta egy vetítésre, és a bekerültek közül a legjobban sikerülteket kinagyíttatta, és papíron is megtekinthetővé tette egy kiállítás keretein belül. Ezen képek szerzői emléklapot kaptak. Az eredményhirdetést 2007. november 9-én rendezték meg Győrben, a VOKE Arany János Művelődési Házában. Ezzel egy időben megnyitották az említett fotókiállítást is, valamint Dallos István fotográfus, a zsűrielnök köszöntötte a megjelenteket. A díjak kiosztása után a vendégek egy kis állófogadáson vehettek részt, majd közösen megtekinthették a beérkezett képekből összeállított vetítést. Minden pályázó kapott ajándékba egy, a pályázat anyagát tartalmazó CD-t, egy kitűzőt, valamint egy 2008-as falinaptárt. A kiállítást az elkövetkezendő időben a Vasúttörténeti Alapítvány vándor jelleggel, az ország több pontján fogja bemutatni.

Zárásként egy-két statisztikai adat: 2005-ben 62 alkotó 565 fotót nyújtott be, melyből a zsűri 217-et tartott érdemesnek a vetítésre. Ebből 33 jelent meg a kiállításon. 2007-ben a pályázók száma 65-re emelkedett, ennek kb. mintegy fele immár második alkalommal vett részt. A vetítés ezúttal 180 képből állt, a kiállított művek száma viszont 56 volt.

Fé7

Humor



Mária Katalin nővér belépett a csend kolostorába. A főpap közölte vele:
- Nővér, ez a csend kolostora. Itt maradhatsz, ameddig csak akarsz, de nem beszélhetsz addig, ameddig azt nem mondom, hogy beszélj.
Mária Katalin 5 éve élt már a kolostorban, amikor a főpap így szólt:
- Mária Katalin nővér, 5 éve vagy itt. Most szólhatsz két szót.
Mária Katalin így szólt:
- Kemény ágy.
- Sajnálattal hallom - mondta a főpap. - De kerítünk neked egy jobb ágyat.
Újabb 5 év után Mária Katalint hívatta a főpap.
- Újabb két szót szólhatsz, Mária Katalin.
- Hideg étel - mondta Mária Katalin, és a főpap megnyugtatta, hogy az étel jobb lesz a jövőben.
Mária Katalin 15. évfordulója közeledett a kolostorban. Eljött a nap, és a
főpap megint az irodájába hívatta Mária Katalint.
- Két szót szólhatsz ma. - mondta a főpap.
- Most kilépek. - mondta Mária Katalin nővér.
- Ez a legjobb, amit tehetsz - mondta a főpap. - Mióta itt vagy, csak a átkozott nyavalygásodat hallani.

Pista bácsi bemegy a kocsmába, és elvitelre kér 10 liter bort, meg egy szendvicset. A csapos megkérdi:
- Mi van Pista bá', buli lesz?
- Buli? Ugyan már, dehogy lesz buli!
- Akkor meg minek vesz ennyi kaját?

Mórickáék a versekről tanulnak a suliban. Óra végén házi feladatul kapják, hogy a következő órára verset kell írni. Szép irodalmi alkotás kell hogy legyen, nem lehet benne csúnya szó és természetesen rímelnie kell. Másnap Móricka felel:
"Tengerparton áll egy nő
Jobb kezében van egy kő."
Tanár: Nagyon jó Móricka, szépen rímel, folytasd!
"Miközben csendesen mormolja imáját
A tenger habjai nyaldossák a térdét."
Tanár: De Móricka, ez abszolút nem rímel!!!
Erre Móricka:
"Csak nyugi-nyugi, semmi aggály
Rímel majd ez is, ha megjön a dagály!!!"

Egy nő vásárol a szupermarketben. Vesz 2 liter 2,8%-os tejet, egy doboz tojást, egy doboz narancslét, egy fej káposztát, egy negyed kiló kávét, 20 dkg sonkát. Kirakja szépen sorban a dolgokat a pénztárnál a futószalagra. Mögötte áll egy részeg a sorban és nézi ahogy pakol. Amikor a pénztáros üti be a tételeket a pénztárgépbe, halkan megjegyzi:
- Te biztosan egyedül élsz.
A nő meglepődik a megjegyzésen, hiszen valóban egyedülálló.
Végignézi a dolgokat amit vásárolt, de nem talál bennük semmi olyant amiből a részeg következtetni tudna az ő családi állapotára. Felülkerekedik a kíváncsiság benne és odafordul a részeghez:
- Tudja mit? Magának teljesen igaza van, de miből jött rá, hogy egyedül élek?
Erre a részeg:
- Mert k*rva ronda vagy!

Újságíró készít riportot az elmegyógyintézetben. Azt kérdi a főorvostól:
- Hogyan állapítják meg egy páciensről, hogy már elhagyhatja a kórházat?
- Vannak olyan feladataink, amiket helyesen végrehajtva bizonyíthatják elmeállapotukat.
- Tudna egy ilyen példát mondani?
- Persze. Vegyük például ezt: van egy kád, teli vízzel. Van a fürdőszobában három különböző tárgy, egy kiskanál, egy pohár és egy vödör. Melyikkel tüntetné el a vizet a kádból?
- Ó, hát ez egyszerű! Minden normális ember a vödröt választaná.
- Nem, minden normális ember kihúzná a dugót a kádból.

Bankrablók rontanak be egy bankba, fegyverekkel fenyegetőznek, és az összes banki alkalmazottat meg az ügyfeleket is felszólítják, hogy vetkőzzenek le, és hasaljanak a padlóra. Jucika, a szőke recepciós lány leveszi az összes ruháját, és hanyatt dobja magát a földön. Erre odasúgja neki az egyik kolléga:
- Fordulj hasra, Juci! Ez nem céges buli, hanem bankrablás!

Milyen nevet ad a szőke nő a zebrájának?
- ???
- Pöttyös.

KAKURO

Játékszabály:

A játék célja, hogy úgy töltsük ki az üres mezőket 1-től 9-ig terjedő egész számokkal, hogy a fekete mezőkben lévő számok az alattuk vagy a tőlük jobbra elhelyezkedő folyamatos számsor összegét adják ki. Egy sorban illetve oszlopban csak egyszer szerepelhet ugyanaz a szám.

			17	13		24	11	12	29
	17	16 24			15				
30					27 7				
17			6	15 3			10 6		
	14					17 3			
	26	3 24			3 5			6	
16				10 22					3
3			8 4			4	4 6		
24					10				
27					3				

	12	8		6	21		23	4	8
16			12 35			17			
23						8 30			
	17	29 16						16	13
23					19 13				
21				8 21			17 16		
	3	23 12						16	13
11			16 14			13			
10					10	20 9			
	6	35 13						4	10
7				18					
16				4			3		

			13	4		21	9	
	15	6 4			5			
17					14 16			
10				20 10				
	3	8 8				8	19	
4			10 3					
11					14			
		6			8			

Konstruktőr és pilóta kerestetik

Vegyétek elő legkreatívabb gondolataitokat, mert szükség van rá!

Ismét eljött a nap, hogy az alkotó fantázia szááárnyra kapjon, és a Citadella hegyét újból elborítsák a kreatív turbó járgányok. Ha a Hajtányversenyen nem élted ki Magad, vagy nem sikerült a legjobbat nyújtanod, szedd elő újra a géped, pofozd ki, és nevezd be!

2003-ban egyszer már megmutattuk, hogy mire képes a fantázia, ha szabadjára engedik, de most újból itt az alkalom, hogy a Red Bull Ládaderbi keretében ellepjék a Citadella 611 méter hosszú és 44 méteres szintkülönbséggel rendelkező lejtőjét a vagány elme vicces torzszüleményei.

A feladat bár nagyszerű, de minden agytekervényre és őrültségre szükség lesz, hogy a legjobb lehess. A versenyzőknek 2008. június 1-re olyan formabontó, guruló járgányt kell létrehozniuk, mely fékezhető, kormányozható, dudával ellátott, szimplán izom és szellemi erőforrással, minden mechanika nélkül működtethető, és van annyira különleges, hogy elnyerje a prominens személyekből álló zsűri tetszését. Persze, a versenyládáknak ennél jóval több követelménynek kell megfelelniük, de erről az esemény honlapja (www.redbull-ladaderbi.hu) ad bővebb felvilágosítást.

Ha kedvet kaptál a versenyhez, szedd össze a haverokat, ötleteljetek, és jelentkezz a Ládaderbire 2008. február 29-ig. E-mail: *info@redbull-ladaderbi.hu* és infovonal: 06 40 630 083.

A honlapon történő regisztrációt követően minden pályázó kap egy információs csomagot, mely tartalmazza az alapvető követelményeket, valamint a segélyvonal számát. A legjobbnak ítélt pályamunkák kerülhetnek csak megvalósításra, mely megvalósítást a cég rendszeresen ellenőrzi.

A június 1-i Ládaderbi győztes az lesz, aki a legötletesebb és leggyorsabb járművel áll elő, valamint, aki a futam előtt a rámpán a legkülönlegesebb showműsort adja elő.

A megérdemelt juss:

Első díj: Guruló kaland. A győztes csapat tagjai olyan járgányt építettek és vezettek el a célig, amilyet még nem hordott a hátán a föld. Ők viszont cserébe a valaha gyártott legfurcsább, keréken guruló járműveket, munkagépeket vezethetik, megdöbbentő választékban. Ha ez mégsem lenne elegendő kihívás, 800 000 Ft pénzjutalommal engedjük útjukra őket.

Második díj: A 2. helyezett csapat tagjai egyéni versenyzőként vehetnek részt egy profi roncsderbin, ahol végre nem kell kímélni az autókat. A startra és törésre kész kocsikat a szervezők biztosítják. (Ha a csapat megijed a lehetőségtől, 500 000 Ft készpénzhez juthat.)

Harmadik díj: A csapat tagjai igazi versenyautókban száguldhatnak a Hungaroringen, s a biztonság kedvéért vezetéstechnikai tréninget is kapnak (vagy elköltheznek 300 000 Ft-ot).

Különdíj: A csapat által épített járművet a Közlekedési Múzeum kiállítja, ahol egy teljes éven keresztül megtekinthető.

VI. Iron Hook kupa

Az idén sem szakítva nagy hagyományainkkal, megrendezésre került a kollégium dühöngőjében az immáron VI. Iron Hook kupa. Legutóbbi lapzártánkig csak a csoportmeccsek fejeződtek be, az alábbiakban olvashatjátok az egyenes kieséses rendszer eredményeit. A várt izgalmakat láthatták, akik kilátogattak a mérkőzésekre, amelyek végeredményeképpen Miletics Laciék emelhették magasba a díszes serleget.

Nyolcaddöntők

Möhhh – Retardált Rombolók	**6:8**
Bazdelőre –EEEEE!	**2:0**
Rába Stock – Body Check	**3:4**
Banyekok – Last Minute	**6:3**
Miletics Laciék – Titánok	**6:0**
FKLM – Gumimacik	**1:2**
Papa – Mi FC	**1:3**
Faláb FC – Egyesült Állatok	**1:8**

Negyeddöntők

Retardált Rombolók – Bazdelőre	**0:1**
Body Check – Banyekok	**1:3**
Miletics Laciék – Gumimacik	**2:1**
Mi FC – Egyesült Állatok	**4:6**

Elődöntők

Bazdelőre – Banyekok	**0:1**
Miletics Laciék – Egyesült Állatok	**3:2**

3. helyért

Bazdelőre – Egyesült Állatok **3:1**

Döntő

Banyekok – Miletics Laciék **1:2**

A csoportban elszenvedett vereségért Miléék a döntőben sikerrel vágtak vissza a Banyekoknak, és ezzel egy újabb félévre hódították el a kupát.

Lánydöntő

Amazon AS – Fitless FC **6:2**

Az Amazon AS zsinórban ötödször is a legjobb lánycsapatnak bizonyult, miután fölényesen legyőzte a Fitless FC-t a lánydöntőben.

Amatőr döntő

Közhír FC – Gyerekek **5:5**
(büntetőkkel 3-1)

A legamatőrebb csapat címét pedig idén az újonc Közhír FC szerezte meg, akik a Gyerekek csapatánál végül büntetőpárbajban bizonyultak jobbnak.

Gratulálunk az elért eredményekhez és mindenkinek sok sikert kívánunk a következő félévhez!

A Szervezők

Eta Néni Fénymásolója

Nyomtatás (színes, fekete-fehér)
Fénymásolás (színes, fekete-fehér)
Spirálozás (műanyag)
Szórólapkészítés

Tervrajzok: fénymásolása, nyomtatás A0-tól, fotópapírra is
Névjegykészítés (színes, fekete-fehér)
Plakátkészítés színesben is, A0-tól
Egyedi naptárak, képeslapok, borítékok készítése
Vágás

Nyitva tartás:
H-CS: 7:30 - 17:30
P: 7:30 - 15:00
Szo: ZÁRVA

Cím: 1111. Budapest, Zenta u. 1. Fsz.
e-mail: info.kerico@t-online.hu

GONDOLKODNI AKARÓ
ÉS
DOLGOZNI TUDÓ

ÉS/VAGY

GONDOLKODNI TUDÓ
ÉS
DOLGOZNI AKARÓ

HALLGATÓKAT KERESEK!

TAMÁS
ENERGOTEST.HU

HaBár HaBár

HaBár

Szolid árakkal, Italkülönlegességekkel, Folyamatos akciókkal
Csocsóval, Koktélbárral Várunk benneteket szeretettel
Hétfőtől - Csütörtökig 19:00 - 2:00-ig
Elérhetőségek:
(06/1) 463-29-03
www.habar.hu

HaBár

Szórakoztató és Élménycentrum
Baross Gábor Kollégium, XI., Bartók Béla 17.

KÖZHÍR

2008. február 66/1

A KÖZLEKKARI HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT PÁRTSEMLEGES, NEM ORSZÁGOS, NEM LEGKEDVELTEBB, NEM NAPILAPJA

Felelős kiadó:
Váczi Londonbaby Attila

Felelős szerkesztő:
Bella Csavardneki Dániel

Kari lap felelős:
Maszlavér Átnyálazom Gábor

Főszerkesztő:
Pölczman Ezermozdony Balázs

Tördelőszerkesztők:
Erdődi Kisügyes Zsófia
Hukics Nincssokhátra István

Olvasószerkesztők:
Fiskál Shinozuka Szandra
Tóth Keményfélév Csilla

Design:
Osváth-G. Hátlapmunkás Péter
Zsákai Mostkell Balázs

Terjesztési felelős:
Hennel Alleycat Tivadar

Írták:
Bán Sohajobbat Veronika
Bite Megjártam Katalin Emese
Csizsek Piroscsillag Ádám
Felföldi Kettősügynök Péter
Fiskál Dejódejódejó Szandra
Dr. Gedeon Mesélek József
Gyürüs Oscardíjas Máté
Hennel Trackstand Tivadar
Kovács Pályáramán Frigyes
Molnár Csakamatek András
Orosházi Pól-pozíció Tamás
Osváth-G. Sokkicsisokramegy Péter
Pölczman Utálomacastlet Balázs
Prácser OscardíjasII Attila
Tóth Elfelejtettem Csilla

Talán nem kell kommentálni az alább látható képeket, azért mégis megtenném. Ahogy az emberi hülyeség, úgy a közlekedési is határtalan, talán csak a magyar autópályák hossza korlátos.

Várjuk a hasonló kultúrfényképeket a kozhir@kozlekkar.hu címen!

Szerkesztőség:
1114 Budapeset, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.
Tel/Fax: 1/463-3780
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
Web: www.kozlekkar.hu